

BahnPraxis

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



1/2002

- Baureihe 146 – eine neue Lokomotive für den Nahverkehr
- Zugfahrt ohne Hauptsignal
- Fortbildungsunterricht für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten im Jahr 2002

Liebe Leserinnen und Leser,

technische Vielfalt oder Standardisierung? Mit dieser Frage beschäftigt sich die Bahnindustrie, wenn es um die Weiterentwicklung von Fahrzeugen, aber auch „Die Bahn“, besonders wenn es um deren Anschaffung und Einsatz geht.

Die DB muß mittelfristig von ihrer technischen Vielfalt Abschied nehmen.

Gefragt ist in Zukunft eine Standardisierung bei den Fahrzeugen und Komponenten mit dem Ziel, die Kosten zu senken, die Qualität zu erhöhen und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Wettbewerbern auf Straße und Schiene zu steigern. Dies soll erreicht werden durch folgende Maßnahmen:

Standardisierung

Sie hilft sowohl den Bahnen als auch der Industrie.

Neue Fahrzeuge verursachen beispielsweise hohe Entwicklungskosten. Diese schlagen sich auf die Stückpreise der Fahrzeuge nieder. Je mehr allerdings davon verkauft werden, desto günstiger ist die Beschaffung für den Käufer. Ein in Großserie gefertigter „Golf“ ist deutlich preisgünstiger zu erwerben als ein in Einzelfertigung hergestellter Wagen.

Bei den Fahrzeugen hat man daher sogenannte „Lokfamilien“ geschaffen, die gleiche Führerräume aufweisen und gleiche Baugruppen verwenden. Positive Beispiele sind auch die „Einheitslokomotiven“ (BR 110, 114, 139 und 140), der „Einheitsführerstand“ dieser Baureihen und die Fahrzeugfamilie BR 423 – 425.

Marktfähiges Durchschnittsalter

Bei der DB Regio AG beträgt das Durchschnittsalter der vorhandenen Triebfahrzeuge derzeit rund 26 Jahre. Kein Mensch – abgesehen von Oldtimer-Liebhabern fährt mit einem Auto, das so alt ist. Daher gilt es, in den nächsten Jahren – besonders im Nahverkehr – durch die Beschaffung neuer, moderner Fahrzeuge die Attraktivität für die Kunden zu erhöhen, um sich am Verkehrsmarkt behaupten zu können.

Verstetigung des Beschaffungsprozesses

Früher wurden die Fahrzeuge in Wellen beschafft: Mal gab es einen Großauftrag und dann wieder eine Flaute. Dies bringt sowohl für die Hersteller als auch für die Verkehrsunternehmen eine Reihe von Problemen mit sich. Daher strebt man heute generell eine Verstetigung der Beschaffung an. Dies bringt beiden Seiten große Vorteile im Hinblick auf die Auslastung der Produktionsanlagen und das marktfähiges Durchschnittsalter der Fahrzeuge.

Standardisierung auf europäischer Ebene

Auch auf europäischer Ebene bemühen sich die Eisenbahnen, Standards zu schaffen, wie das z.Z. laufende Projekt „European Driver's Desk (EUDD)“ mit dem Ziel eines standardisierten Führerraumes zeigt.

Die Standardisierung der Fahrzeugkomponenten ist ein weiterer Meilenstein zu einem effizienten Bahnverkehr, um die Marktfähigkeit unseres Unternehmens im Wettbewerb zu sichern.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen störungsfreie Zeiten im Umgang mit neuen Fahrzeugen und anderen technischen Innovationen.
Bis zum nächsten Mal! Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

Einsatz der BR 146

Über erste Erfahrungen beim Einsatz der Lokbaureihe 146 wird berichtet.

Seite 2

Zugfahrt ohne Hauptsignal

Der Fahrstraßenfestlegemelder leuchtet nicht – was nun? Verfolgen Sie die erforderlichen Handlungsschritte des FdL bei dieser Störung in einem Sp Dr 60-Stellwerk.

Seite 4

FIT 2002

In diesem Beitrag werden die thematischen Schwerpunkte von „FIT 2002 für Sicherheitsaufsichten und Sicherungsposten“ vorgestellt.

Seite 9



Unser Titelbild:

146 006-2 vor

RE 22783 am

11.11.2001 vor

der Einfahrt in

den Bahnhof

Bacharach.

Foto: M. Kolling,

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

Wolf-Ekkehart Dölp, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Werner Jochim, Dieter Reuter, Werner Wiczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, L OE VPV 2, Taunusstraße 45-47, 60329 Frankfurt am Main, Fax (9 55) 2 77 05.

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 € 15,60, zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Eisenbahn-Fachverlag GmbH, Postfach 23 30, 55013 Mainz. Telefon (0 61 31) 28 37-0, Telefax (0 61 31) 28 37 37, ARCOR (9 59) 15 58. E-mail: Eisenbahn-Fachverlag@t-online.de

Druck und Gestaltung

Meister Druck, Werner-Heisenberg-Straße 7, 34123 Kassel.



Wir stellen vor

Baureihe 146 – eine neue Lok für den Nahverkehr

Carsten Ulich, PRL 2, Transportdurchführung, Traktion, Frankfurt am Main

Seit Mai 2001 hat der planmäßige Einsatz der Baureihe (BR) 146 bei der DB Regio AG begonnen. Nachdem zunächst sechs Lokomotiven im Gebiet der Regionalbereiche Baden-Rheinpfalz, Saarland-Westpfalz und Rhein-Mosel zum Einsatz kamen, werden seit September 2001 Lokomotiven in den Regionen der Rhein-Ruhr GmbH und der Westfalen GmbH eingesetzt. Der Beitrag gibt einen kurzen Überblick über die ersten Erfahrungen mit dieser Triebfahrzeugbaureihe.

Auf die Vermittlung technischer Details wurde bewusst verzichtet, da diese in anderen Publikationen zahlreich veröffentlicht sind.

Rückblick

Nachdem es, technisch bedingt, zunächst zu Beginn des Jahres 2001 zu Verzögerungen bei der Lieferung der Lokomotivbaureihe 146 für die DB Regio AG gekommen war, fahren nun seit Mai 2001 die ersten sechs Lokomotiven auf der Strecke Mannheim – Ludwigshafen – Worms – Mainz – Bingen – Koblenz. Die ersten Lokomotiven der Baureihe (146 001 bis 146 007) sind in Ludwigshafen beheimatet. Ab September 2001 begann die Auslieferung der nächsten 24 Fahrzeuge (146 008 bis 146 031, beheimatet in Dortmund) in die Region Nord-

rhein-Westfalen. Sie übernehmen zunächst auf der stark frequentierten RE-Linie 1 (Bielefeld – Aachen) Leistungen und werden nachfolgend auf der RE-Linie 4 (Aachen – Münster) und der RE-Linie 5 (Koblenz – Emmerich) zum Einsatz kommen.

Beim Einsatz im Bereich Nordrhein-Westfalen wird eine Entlastung der dort eingesetzten BR 111 erreicht. Die Lieferung dieser 24 Triebfahrzeuge ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Ziel ist es, die bisher im Einsatz befindlichen Fahrzeuge der BR 145 durch die BR 146 zu ersetzen und die BR 145 an die DB Cargo AG zurückzugeben.

Eine Ausnahme bildet die 146 001, welche weiterhin zu messtechnischen Erprobungsfahrten für die Firma Bombardier Transportation (vormals ADtranz) unterwegs ist. Wann diese abgeschlossen sind und das Fahrzeug in den Regelumlauf übergehen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzusehen.

Sachstand

Bedingt durch technische Probleme an den Drehgestellen der BR 146, die im Gegensatz zur BR 145 einen Hohlwellenantrieb besitzen, wurden die ersten Fahrzeuge mit Drehgestellen der BR 145 ausgerüstet. Ob-

wohl auch diese Drehgestelle für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h geprüft und abgenommen sind, ist die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit jedoch auf 140 km/h begrenzt worden. Dies bedeutet aus betrieblicher Sicht jedoch keine Einschränkungen, da zum Zeitpunkt der planmäßigen Inbetriebnahme die Fahrzeiten der Züge für Umläufe mit der bis dahin im Einsatz befindlichen BR 143 berechnet und zugrunde gelegt wurden.

Durch die jetzt nutzbare Höchstgeschwindigkeit der Züge entstehen teilweise Zeitpuffer, die gerade unter dem Eindruck schlechter Witterungsbedin- ►



Die 146 003-9 in Mainz Hbf.

gungen ein ruhigeres Fahren erlauben. Nachdem umfangreiche Messfahrten mit der 146 001 durchgeführt werden, befindet sich die 146 002 bereits mit den originalen Drehgestellen im Einsatz. Der Umbau der anderen fünf Triebfahrzeuge (146 003 bis 146 007) erfolgt schrittweise in den nächsten Monaten. Die Fahrzeuge für den Bereich Nordrhein-Westfalen hingegen sind von Anfang an mit Drehgestellen der Originalbauart ausgeliefert worden. Sie „profitieren“ sozusagen von den Erfahrungen der „ersten Bauserie“.

Da, wie bei der Neubeschaffung von technisch hoch komplexen Lokomotiven, aber auch anderen Fahrzeugen üblich, sogenannte „Kinderkrankheiten“ auch bei diesen Fahrzeugen nicht zu vermeiden waren, ist es nicht auszuschließen, dass es auch bei der Nutzung der BR 146 Probleme im Zusammenspiel zwischen Triebfahrzeug und Triebfahrzeugführer geben kann. Abgesehen von diesen marginalen Fakten, an deren Beseitigung die Mitarbeiter der Firma Bombardier Transportation und der DB AG sehr engagiert arbeiten, ist die überwiegende Meinung, der mit dem Einsatz der BR 146 betrauten Kollegen positiv. Der Bedienungskomfort am Arbeitsplatz selbst (er ist bekannt, seit es den ICE 1 gibt), die Störungshäufigkeit, die Bedienungs-freundlichkeit vom Steuerwagen

aus und nicht zuletzt die technische Ausstattung des Fahrzeuges ergeben einen Gesamteindruck, von dem sich viele Lokführerinnen und Lokführer wünschen, dass auch zukünftig bei der Beschaffung von Fahrzeugen auf diese Punkte geachtet wird.

Dass die Ausrüstung der BR 146 im Führerraumbereich und auch im Bereich des Maschinenraumes ab der 146 021 in Anlehnung an die BR 185 erfolgt, mag aus Sicht des Produzenten deutlich nachvollziehbar sein, kann jedoch aus dem Betrachtungswinkel der Nutzer dieser Fahrzeuge nur schwer verstanden werden, zumal gerade bei der DB Regio AG mittlerweile eine enorme „Artenvielfalt“ an Fahrzeugen der selben BR vorhanden ist. Gerade das angestrebte Ziel, zumindest innerhalb einer Lokbaureihe keine Unterschiede zuzulassen, die das Bedienungskonzept ändern, dieses Ziel ist hier bereits vor Fertigstellung der insgesamt zunächst beschafften 31 Fahrzeuge nicht erreicht worden. Die Frage der Wahrung von Firmeninteressen gegenüber einem Fahrzeugproduzenten sollte und muss an diesem Punkt kritisch gestellt werden. Dennoch: Auch zukünftig werden die Lokführerinnen und Lokführer der DB AG engagiert und zuverlässig die Ausbildung zum Führen dieser Triebfahrzeugbaureihe absolvieren und mit Sicherheit mehrheitlich Freude beim Umgang mit diesen Drehstromlokomotiven haben.

Um dem Personenkreis, der im Bereich der Fortbildung auf dieser BR (Triebfahrzeugführerinnen, Triebfahrzeugführer, Transportkontrolleure, Lehrer/innen, Personen mit Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb, etc.), im Bereich der Werkstätten, auf den Transport- und Bereitstellungsleitungen und auch sonst Interessierten die erforderlichen schriftlichen Unterlagen bereitstellen zu können, wurde eine vorläufige Bedienungsanweisung, eine vor-

läufige Ausbildungs-Arbeitsmappe und eine vorläufige Fahrzeugbeschreibung für dieses Fahrzeug erstellt und veröffentlicht.

Die Unterlagen können beim Druck- und Logistikcenter in Karlsruhe bestellt werden.

**Modul 493.0146 –
Bedienungsanweisung
E-Lok BR 146 – vorläufig**

**Modul 493.2146 –
Ausbildungs-Arbeits-
mappe
E-Lok BR 146 – vorläufig**

**Modul 493.3146 –
Fahrzeugbeschreibung
E-Lok BR 146 – vorläufig**

Weitere betriebliche und technische Informationen, Fotos und Kommentare finden Sie im Internet unter www.br146.de

Ausblick

Die Beschaffung von vierachsigen Drehstromlokomotiven für die DB Regio AG trifft zunehmend auf positive Resonanz bei den damit befassten Mitarbeitern. Über die Vor- und Nachteile der Beschaffung von Drehstromlokomotiven in Zeiten, in denen der Trend zu Triebwagen und Triebzügen geht, wird man erst in einigen Jahren entscheiden können, nämlich dann, wenn am Markt die Akzeptanz der Kunden ein Spiegelbild der Konzepte der Anbieter sein wird. 

Zugfahrt ohne Hauptsignal

Mathias Ebel, N-MI-B5, Fdl Bickenbach (Bergstraße)

Die „Zugfahrt ohne Hauptsignal“ stellt wohl die häufigste Besonderheit beim Fahren von Zügen aus Sicht von Fahrdienstleitern sowie Triebfahrzeugführern dar. Mitarbeiter im Bahnbetrieb müssen auf diese Situation ständig vorbereitet sein und ihr Fachwissen zielgenau und korrekt zur sicheren und pünktlichen Durchführung der Zugfahrten anwenden können.

Die Anlässe für Zugfahrten ohne Hauptsignal sind vielfältig. Nachfolgend wird als Ursache eine Störung an der Gleisfreimeldeanlage beschrieben – eine Unregelmäßigkeit, die bei Gleisbildstellwerken praktisch jederzeit auftreten kann.

Fallbeschreibung

Der Bahnhof Kleinstadt, gelegen an der zweigleisigen Hauptbahn Erle – Dortheim, besitzt ein Gleisbildstellwerk der Bauart Sp Dr 60. Sämtliche Freimeldeabschnitte des Bahnhofs sind mit Gleisstromkreisen ausgerüstet. Fahrdienstleiter Müller möchte für RE 15266 die Einfahrt von Dortheim nach Gleis 1 einstellen: Dazu bedient er gleichzeitig – mindestens eine Sekunde lang – die Zugstraßentasten F und P1.

DS 482.9009 § 3 Abs. 5
Der Bediener hat sich nach jeder Bedienungshandlung durch Beobachten der Melder zu überzeugen, dass der beabsichtigte Vorgang angezeigt wird. Die Bedienungshandlung ist zu **wiederholen**, wenn der beabsichtigte Vorgang nicht eintritt. Ist auch wiederholtes Bedienen erfolglos, ist wie bei Störungen zu verfahren.

Der beabsichtigte Vorgang, die Fahrtstellung des Einfahrsignals F, wird nicht angezeigt. Ferner stellt der Fdl fest, dass die Einfahrtzugstraße ohne leuchtenden Fahrstraßenfestlegemelder eingelaufen ist.

DS 482.9009 § 14 Abs. 1
Eine nicht oder nur teilweise eingelaufene Zugstraße ist bei dunklem Festlegemelder wie eine Rangierstraße zu-

rückzunehmen. Kann die Zugstraße so nicht zurückgenommen werden, ist die Zugstraße wie bei leuchtendem Festlegemelder hilfsaufzulösen. Die Zugstraße ist **erneut** einzustellen. Läuft auch dann die Zugstraße nicht vollständig ein, ist sie wie bei Fahrten ohne Hauptsignal zu sichern.

Gesamtrücknahme der Einfahrtzugstraße ohne leuchtenden Fahrstraßenfestlegemelder:

- **Bauform SIEMENS**
Zunächst wird die Fahrstraßenrücknahmetaste allein bedient, anschließend innerhalb von 5 Sekunden gemeinsam die Zugstraßentasten am Start- und Zielpunkt (Gesamtauflösung) oder Sie bedienen die Fahrstraßenrücknahmetaste jeweils zusammen mit der Taste des jeweiligen Fahrstraßenelements (Einzelauflösung).
- **Bauform LORENZ**
Fahrstraßenrücknahmetas-

te zusammen mit der Zugstraßentaste am Zielpunkt bedienen (Gesamtauflösung) oder analog zur Bauform SIEMENS eine Einzelauflösung vornehmen.

Vor dem wiederholten Einstellen der Einfahrtzugstraße vergewissert sich Fdl Müller, welche Anlässe die Fahrtstellung des Einfahrsignals F erneut verhindern könnten:

Ist eine Weiche im Fahr- bzw. Durchrutschweg oder eine Flankenschutzeinrichtung in falscher Lage gesperrt? Ist ein Lichtsperrsignal am Fahrweg gesperrt? Wenn ja, ist die Sperrung noch erforderlich? Ist ein Fahrwegelement gestört oder wird wider Erwarten eine Besetzung angezeigt?

Letzteres scheint der Fall zu sein, denn der Melder der Weichenspitze sowie der Stellungs- und Überwachungsmelder von Fahrwegweiche 16 leuchten rot.

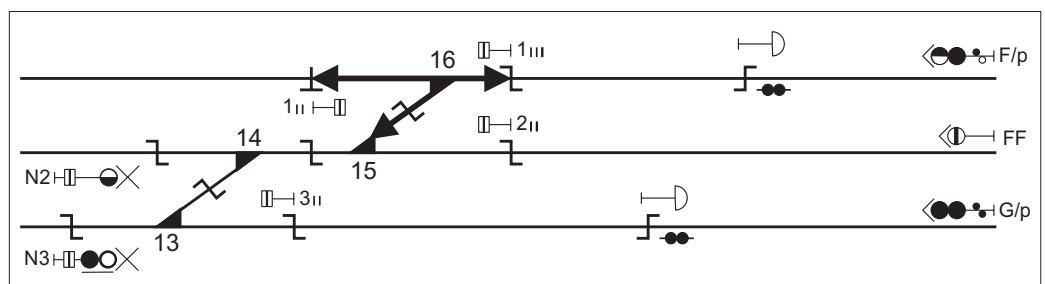
Was ist zu tun?

DS/DV 408.0604 Abs. 1 a)
Wird bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt als besetzt angezeigt, obwohl er frei sein müsste, ist – auch wenn der Abschnitt inzwischen als frei angezeigt wird – eine **Abschnittsprüfung** durchzuführen.

Die Anlage gilt wieder als ordnungsgemäß wirkend, wenn der Abschnitt nach der Abschnittsprüfung von Fahrzeugen – außer von Kleinwagen – durchfahren worden ist und danach nicht mehr als besetzt angezeigt wird oder wenn die Fachkraft die Beseitigung der Störung gemeldet hat.

DS/DV 408.0231 Abs. 3 a) 1.
Bei der **Abschnittsprüfung** ist durch Hinsehen an der Außenanlage festzustellen, dass im betroffenen Abschnitt bis zu den begrenzenden Weichen, Sperrsignalen, Gleissperrsignalen ▶

Abbildung 1: Ausdehnung der Abschnittsprüfung.



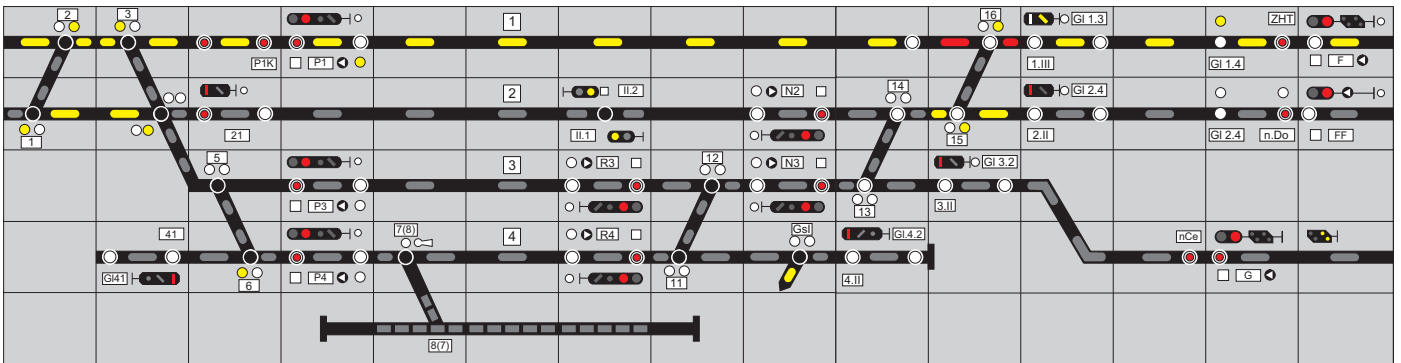


Abbildung 2: Stelltafel bei einer Fahrt von Signal F nach Gleis 1 und rot ausgeleuchteter Weiche 16.

(DV 301) oder Lichtsperrsignalen (DV 301) keine Fahrzeuge stehen. Außerdem ist festzustellen, dass im Abschnitt keine anderen Hindernisse vorhanden sind, soweit dies vom Standort des Prüfenden aus möglich ist.

Fdl Müller hat von seinem Stellwerk aus keine Möglichkeit, die betroffene Weiche 16 einzusehen. Das Hinsehen an der Außenanlage könnte nur an Ort und Stelle erfolgen, d.h. nach Verlassen des Stellwerks (Abbildung 1, Seite 5).

DS/DV 408.0231 Abs. 10 b)

1. Abschnittsprüfung darf **mittelbar** durchgeführt werden, wenn die Feststellungen nicht durch Hinsehen getroffen werden können.
2. Bevor mittelbar geprüft wird, ist Abschnittsprüfung durch Hinsehen durchzuführen.

DS/DV 408.0231 Abs. 10 c)

Statt die Feststellungen nach [] b) Nr. 2 durch Hinsehen zu treffen, darf ein Zug beauf-

tragt werden, im betroffenen Abschnitt bis zum nächsten Hauptsignal, bei Ausfahrten bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Bahnabschnitt ohne Weichen folgt, bis zu dessen Ende (Örtliche Richtlinien) **auf Sicht zu fahren**. Anschließend muss festgestellt werden, dass der Zug den Abschnitt mit Schlussignal verlassen hat. []

Maßnahmen

DS/DV 408.0232 Abs. 4 b)

Bei Zugfahrten ohne Hauptsignal dürfen am Signal, an dem die Zugfahrt zugelassen werden soll und an den in den Örtlichen Richtlinien genannten Signalen Durchfahr- und Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre ist nach 408.0403 Nr. 7 anzubringen.

Fdl Müller nimmt an Esig F den Selbststellbetrieb und

Abbildung 3: Befehl C, Vorder- und Rückseite.

Befehl C Zug/Sperrefahrt **15266** fährt

- mit höchstens **km/h** -

- auf Sicht -

in Richtung **Kleinstadt** von **Esia** bis **Asia**

Zwischen (Zugabstände) von bis (km oder Stg)

Zwischen (Zugabstände) von bis (km oder Stg)

Grund-Nr. ... 1... (siehe Rückseite)

Zusätzliche Aufträge und Hinweise (soweit erforderlich)

a) Bei Annäherung an BU Signal Zp 1 geben; BU schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßennitte erreicht hat.

b) Lf-Signale - fehlen - sind ohne PZB -

c) Nach Oberleitungsschäden Ausschau halten; Ergebnis Bf melden

d) Gleise auf Befahrbarkeit erkunden; Ergebnis Bf melden

e) PZB-Anzugs-Einrichtung - sig -ständig-wirksam-unwirksam-

f)

Kleinstadt, den **14.05.01** **12** Uhr **05** Min

Fahrendenleiter **Müller** Erhalten

Schmidt, Tf über ZF
(Name, Funktion)

Duldas unter Benützung der Übersichten umrahmen!
Nichtzutreffendes im unrahmten Teil schräg streichen!

Gründe	(Rückseite)	Auf der Vorderseite im Kopf des Befehls C zu gebende Festlegung
Gleisbelegung, Zugfolge		
1. Gleis kann besetzt sein		auf Sicht
2. Fahrzeuge im Gleis		auf Sicht
3. Mehrere Sperrfahrten unterwegs		auf Sicht
4. Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis		20 km/h
5. Einfahrt in ein Stumpfgleis		*)
6. Durchschweg nicht freigehalten		*)
7. Verkürzter Durchschweg		30 km/h
8. Verständigung zwischen den Zugstellen gestört		auf Sicht
9. Auf der Strecke ruht die Arbeit		50 km/h
Bahnübergänge, Übergänge zu Bahnsteigen		
20. Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert		20 km/h
21. Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt		*)
22. Höhengleiche Übergänge zu Bahnsteigen nicht gesichert		auf Sicht
Arbeiten, La		
30. Bauarbeiten		*)
31. Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis		auf Sicht
32. Zustand nach Bauarbeiten		*)
33. Arbeitsstelle nicht benachrichtigt		auf Sicht
34. Langsamfahrstelle in falsch befahrenen Gleis (ehemalige DB)		*)
Langsamfahrstelle in linken Gleis (ehemalige DR)		*)
35. Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La		*)
Mängel an Bahnanlagen		
40. Mängel an Oberbau		*)
41. Verzicht auf Oberleitungsschäden (auch in Nachbargleis)		auf Sicht
42. Verzicht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.)		auf Sicht
43. Verzicht auf Eispartikelbildung im Tunnel		*)
44. PZB-Streckeneinrichtung gestört		100 km/h
45. Weichen außer Abhängigkeit von Signalen		50 km/h
Besonderheiten am Zug		
50. Ergaste für Lü-Sendungen		10 km/h
51. Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen für Schwerwagen		*)
52. Spitzensignal unvollständig		40 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

bringt an der Selbststellbetriebseinschalttaste eine Hilfsperrung an. Zur besseren Übersicht schaltet er, wenn nicht bereits geschehen, die Stellischbeleuchtung ein.

In den Nachbargleisen sind zur Zeit keine Fahrstraßen eingestellt. Wäre dies der Fall, so müsste der Fdl unbedingt deren Auflösung abwarten. Im Rahmen der Fahrwegsicherung (DS/DV 408.0232 Abs. 2) muss zweifelsfrei beurteilt werden, ob Verschlüsse tatsächlich zur einzugstellenden Zugstraße gehören und nicht von einer Fahrt im Nachbargleis herrühren.

1. Abschnittsprüfung für den als gestört anzusehenden Abschnitt (Weiche 16):

Fdl Müller kann sich nicht davon überzeugen, dass Weiche 16 von Fahrzeugen sowie Hindernissen frei ist. Der Triebfahrzeugführer des RE 15266 wird daher durch Befehl C angewiesen, auf Sicht zu fahren und mit einer Besetzung des Gleises/von Weiche 16 zu rechnen.

2. Fahrweg einstellen:

Trotz Rotausleuchtung eines Fahrwegelementes sind die Zugstraßentasten F und P1 zu bedienen. Anschließend wird der Fahrweg bei den Stellwerksbauformen SIE-MENS und LORENZ jeweils ohne leuchtenden Festlegemelder eingelaufen. Beachten sie nun bitte die Melder des Lichtsperrsignals 1'': Gelangt es nicht in Sh 1-Stellung, muss der schriftliche Befehl Ab) ausgestellt werden (siehe 6.). Um dies zu vermeiden, können sie auch die teilweise eingelaufene Fahrstraße erneut zurücknehmen und eine Rangierstraße einstellen (RT 1'' + RT P1). Anschließend fehlt ihnen jedoch die gelbe Spurausleuchtung vom Einfahrsignal F bis zum Lichtsperrsignal 1'' und der Durchrutschweg (Abbildung 2).

3. Fahrweg auf Freisein prüfen:

Durch Auswerten der Meldanzeigen (gelbe Spurausleuchtung) entsprechend der Regeln in Modulfamilie 482 feststellen, dass Fahr- und Durchrutschweg frei von Fahrzeugen sind. Die Prüfung des Freiseins der einmündenden Gleisabschnitte sowie freizuhaltender Gleisabschnitte zwischen Flankenschutzeinrichtungen und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg geschieht durch die selbsttätige Gleisfreimeldeanlage ohne besondere Anzeige auf dem Stellisch.

4. Richtige Stellung der Weichen- und Flankenschutzeinrichtungen prüfen:

Zeigen die Stellungs- und Überwachungsmelder der Fahr- und D-Wegweichen sowie Flankenschutzeinrichtungen die für die Zugfahrt erforderliche Lage an? Bei dunklen Verschlussmeldern ist nach DS/DV 408.0231 Abs. 2 a) die Weiche oder Gleissperre umzustellen und zu prüfen, ob Umstellung und Endstellung ordnungsgemäß angezeigt werden (Blinklichtprüfung).

5. Fahrweg sichern:

Betrachten wir dazu DS/DV 408.0232 Abs. 2: Bei nicht angezeigtem Verschluss von Weichen und Flankenschutzeinrichtungen muss nach der Blinklichtprüfung eine Einzelspernung vorgenommen werden (DS/DV 408.0403 Nr. 3). An der Fahrstraßenrücknahmetaste ist bei angezeigtem Verschluss eine Hilfsperrung anzubringen (DS/DV 408.0403 Nr. 2); die Weichenlaufkette wird gesperrt. Beachten Sie in diesem Zusammenhang bitte den gelb aufleuchtenden Weichenlaufkettensperremelder (LK): Er zeigt an, dass das fahrstraßenweise Einlaufen der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen gesperrt ist. Gleichzeitig ist die gesperrte Weichenlaufkette Bedingung für eine wirksame Ersatz- oder Vorsichtssignalbedingung.

6. Sperrsignale am Fahrweg prüfen:

Sh 1-Stellung an Ls 1'' (Fahrtrichtung), Sh 0-Stellung an Ls 1'' (Kopfschutz). Lässt sich ein Lichtsperrsignal nicht in Stellung Sh 1 bringen, so ist die Zugfahrt durch Befehl Ab) zu beauftragen, an diesem Signal vorbeizufahren.

7. Befehl C:

Fdl Müller beauftragt RE 15266 durch Befehl C, von Esig F bis Asig P1 auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 1 – Gleis kann besetzt sein). Es ist darauf zu achten, dass der Standort des Zuges dem Fdl gemeldet worden ist und dass der Zug beim Diktieren über Zugfunk hält. Das Ausstellen eines schriftlichen Befehls C für RE 15266 wird im Zugmeldebuch nachgewiesen (Abbildung 3).

8. Zustimmung zur Fahrt:

Vergewissern wir uns zuvor, ob alle Bedingungen zur Zulassung der Zugfahrt ohne Hauptsignal vorliegen: Die in DS 408.0455 Abs. 3 a) geforderte Fahrwegprüfung und Fahrwegssicherung wurde durchgeführt. Für Zulassung der Fahrt gilt DS 408.0411 Abs. 3a) wonach der schriftliche Befehl Ab) durch Signal Zs 1 oder Zs 7 ersetzt wird. Die Bedienung des Signals Zs1 an Esig F trägt Fdl Müller im Zugmeldebuch und im Nachweis der Zählwerke ein. Beachten Sie bitte, dass bei Einfahr- und Blocksignalen der Zug den Zugfolgeabschnitt vor dem Signal besetzt haben muss, damit ein Vorsichts- oder Ersatzsignal wirksam bedient werden kann. Leuchtet nach Stellen des Signals Zs 1 oder

Zs 7 der zugehörige Melder nicht auf, ist trotzdem vom Aufleuchten der Außenanlage auszugehen.

RE 15266 ist mittlerweile in den Bahnhof Kleinstadt eingefahren und hat am Bahnsteig von Gleis 1 angehalten.

DS/DV 408.0232 Abs. 4 a)
Bei Zugfahrten ohne Hauptsignal sind die vorgeschriebenen Maßnahmen zur Sicherung des Fahrwegs so lange erforderlich, bis der Zug die Weichen durchfahren hat oder am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist.

Fdl Müller darf die Weichenlaufkette wieder entsperren und die Hilfsperrungen von Selbststellbetriebseinschalttaste und Fahrstraßenrücknahmetaste entfernen. Für die Zugfahrt ohne Hauptsignal einzeln gesperrte Weichen und Flankenschutzeinrichtungen können nun ebenfalls entsperrt werden.

Aufgrund der Tatsache, dass Weiche 16 vom Stellwerk aus nicht einsehbar ist, konnte Fdl Müller das Freisein nicht **unmittelbar** durch Hinsehen feststellen. Er beauftragte daher den Triebfahrzeugführer durch Befehl C, im betroffenen Abschnitt auf Sicht zu fahren.

Anhand des Schlusssignals von RE 15266 in Gleis 1 stellt der Fdl anschließend **mittelbar** fest, dass Weiche 16 entgegen der Anzeige auf dem Stellisch nicht besetzt sein kann und somit eine Störung an der Gleisfreimeldeanlage vorliegt. Wäre das Schlussignal nicht einsehbar gewesen, hätte Fdl Müller nach DS/DV 408.0261 Abs. 6 b) den Zugführer auffordern können, eine Zugschlussmeldung für seinen Zug abzugeben. Die Störung wird im Arbeits- und Störungsbuch eingetragen, außerdem ist die zuständige Dispositionsstelle für die Instandsetzung zu informieren. Die Benachrichtigung wird an geeigneter Stelle (z.B. im Fern- ▶

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	- Ereignis (Arbeiten oder Unregelmäßigkeiten) - Auswirkungen, betriebliche Maßnahmen - Ursache der Unregelmäßigkeit - Unterbrechung der Arbeiten, ggf. weiterhin erforderliche Maßnahmen Kenntnissnahme des Bedieners (Kg) - Ende der Arbeiten Kenntnissnahme des Bedieners (Kg)
Einträge zu lfd. Nr. sind noch nicht abgeschlossen			
146	14.05.	12.15	W 16 bleibt nach Einfahrt RE 15266 rot ausgeleuchtet Müller

Abbildung 4: Arbeits- und Störungsbuch.

sprechbuch) nachgewiesen (Abbildung 4).

Durch die Rotausleuchtung bleibt Weiche 16 auch nach der Einfahrt verschlossen, mit Hilfe der Fahrstraßenrücknahmetaste (FRT) kann der Verschluss jedoch aufgelöst werden.

Für den gestörten Abschnitt führt Fdl Müller die mittelbare Fahrwegprüfung ein. Die Vollständigkeit der über Weiche 16 ein- und ausfahrenden Züge gewährleistet fortan, dass der betroffene Abschnitt von Fahrzeugen frei ist. Bei Rangierfahrten ist zusätzlich DS/DV 408.231 Abs 10 d) 3. zu beachten.

DS/DV 408.231 Abs 10 d)
 Beim mittelbaren Prüfen ist das Freisein wie folgt festzustellen:
 1. Der Abschnitt gilt als frei, wenn festgestellt ist, dass

der zuletzt gefahrene Zug ihn mit Schlussignal durchfahren hat. Wo Züge durch ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebefahrzeug nachgeschoben werden, ist zu prüfen, dass auch ein Schiebetriebfahrzeug den Abschnitt freigefahren hat. Die Feststellungen trifft der für das Prüfen bestimmte Mitarbeiter. In den Örtlichen Richtlinien kann ein anderer Mitarbeiter bestimmt und die Art der Meldungen angegeben sein.

2. Bei Zügen, die zur Kreuzung oder Überholung im Bahnhof halten, ist festzustellen, dass Zugspitze und Zugschlussgrenzzeichenfrei stehen. Die Feststellungen trifft der für das Prüfen des Fahrweges bestimmte Mitarbeiter. In den Örtlichen Richtlinien kann ein anderer örtlicher Mitarbeiter bestimmt sein. Der für das Prüfen des Fahrweges bestimmte Mitarbeiter darf den Zugführer nach Anhalten des Zuges auffordern, eine Zugschlussmeldung für seinen Zug abzugeben, oder zu melden, dass der Zug grenzzeichenfrei steht.

Die Durchführung der mittelbaren Fahrwegprüfung an Weiche 16 ist nach DS/DV 408.0231 Abs. 10 e) nachzu-

weisen (z.B. im Zugmeldebuch) (Abbildung 5).

Störungsbeseitigung

Die Gleisfreimeldeanlage gilt wieder als ordnungsgemäß wirkend, wenn Weiche 16 von Fahrzeugen – außer Kleinwagen – durchfahren worden ist und danach nicht mehr als besetzt angezeigt wird. Wegen der mittelbaren Fahrwegeprüfung sind vor Durchführung dieser „Prüffahrt“ Feststellungen nach DS/DV 408.231 Abs 10 d) zu treffen. Für die Störungsbeseitigung entscheidend ist somit das Erlöschen der Besetztanzeige nach dem Befahren. Als wieder ordnungsgemäß wirkend gilt die Anlage selbstverständlich auch nach der Meldung über die Beseitigung der Störung durch die Fachkraft LST.

Bitte beachten Sie:

Gehen Sie bei einer unerwartet auftretenden Besetztanzeige eines Freimeldeabschnitts immer davon aus, dass die Aussage der Anlage zutreffend ist. Ohne eigene Überprüfung auf eine störungsbedingte Besetztanzeige zu schließen kann fatale Folgen haben.

Abbildung 5: Zugmeldebuch Kleinstadt.

10	9	8		7		6		5		4		3		2		1
Meldungen und Vermerke	Zugnummer (Gegengleis) →	Gegen- von		 gleis 	Regel- nach		Ankunft	Gleis von ... Dortheim ←								Tag 14.5.
		→		←	←		 Erle
		←		→	←			→		←		←		←		←
		Eintreffen d. Rückm. An-nahme		Abfahrt (Abmeldung)		Annahme (ausnahmsw.) Abgabe der Rekmeldung		Abgabe der Rückmeldung		Gemeldete Abfahrt		An-nahme (ausnahmsweise)		Zugnumm		
		U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	15266
				12	12			12	10			11	54			
12.18 mittelbare Fahrwegprüfung W 16 eingeführt. Müller																



Fortbildungsunterricht für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten im Jahr 2002

Themen und Durchführung im Jahr 2002

Detlef Torge, DB-Bildung, Referent Bautechnik, Frankfurt am Main

Sie sind Sicherungsposten? Nennen Sie doch bitte einmal die „Zehn ständigen Fragen“, die sich ein Sicherungsposten vor Beginn der täglichen Sicherungstätigkeit stellen sollte. Sie kennen nur sechs dieser Fragen?

Sie sind Sicherungsaufsicht? Gab es während Ihrer Tätigkeit schon manchmal Missverständnisse bei betriebswichtigen Gesprächen mit dem Fahrdienstleiter, z.B. beim Sperren von Gleisen zum Zwecke der Unfallverhütung?

Nicht nur aus diesen Gründen wird es höchste Zeit, an der jährlichen Fortbildung für Sicherungsposten bzw. Sicherungsaufsichten „FIT 2002“ teilzunehmen.

Auch im Jahr 2002 wird wieder ein Trainerhinweis auf die Unfallstatistik des Vorjahres notwendig sein. Ein weißes, leeres Blatt und damit Raum für ein anderes Thema wäre sicher allen Beteiligten lieber.

Die Tatsache, dass es immer wieder zu Unfällen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen kommt, beschäftigt unter anderem auch die Mitglieder des Arbeitskreises für die „Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonal“ während ihres letzten Zusammentreffens.

In diesem Arbeitskreis, der von der Fachstelle Arbeitsschutz der

DB Netz AG geleitet wird, sind u.a.

- NAE der DB Netz AG,
- die Tiefbau-Berufsgenossenschaft (TBG),
- die Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) und
- die zugelassenen Bildungsträger, dies sind das Dienstleistungszentrum Bildung (DZB), der Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF) sowie die Überwachungsgemeinschaft Gleisbau (ÜGG), vertreten.

Dieses Gremium hat die Themenvorschläge für die jährliche Fortbildung (FIT) 2002 von Sicherungsaufsichten und Siche-

rungsposten zusammengestellt.

Mit der Erstellung der Trainingsunterlagen wurden wieder die Bildungsträger DZB und VDEF beauftragt. Das erklärte Ziel aller Beteiligten ist es stets, negativen Entwicklungen im Unfallgeschehen, u.a. mit den Mitteln der Fortbildung, entgegen zu wirken. Für die Erstellung der Trainingsunterlagen zeichnen seitens des DZB Eva-Maria Guhl vom TZ Halle/Leipzig, Horst Schulze vom TZ Karlsruhe, Detlef Torge vom TZ Berlin und seitens des VDEF Günter Stodzik vom Bildungszentrum Dresden, verantwortlich.

FIT 2002 für Sicherungsposten

Die Dauer der jährlichen Fortbildung für Sicherungsposten ist auch im Jahr 2002 mit sechs Unterrichtsstunden festgelegt. Das entspricht einer Zeitvorgabe von insgesamt 270 Minuten.

Hauptanliegen des diesjährigen FIT für Sicherungsposten ist es, dass jeder Teilnehmer seine Kenntnisse über die Aufgaben eines Sicherungspostens beim Abwenden von Gefahren aus dem Bahnbetrieb auffrischt, erweitert und festigt. Dabei werden die Teilnehmer durch ►



Methodenvielfalt in die Realisierung der Schwerpunkte bzw. Lernziele aktiv mit einbezogen. Der Vortrag bzw. das Lehrgespräch weichen deshalb immer mehr der Kreativtechnik, der Einzel- und Gruppenarbeit oder der Moderationstechnik. Partnergespräche, Diskussionen und Brainstorming dürfen in den Seminaren kein Fremdwort mehr sein und werden genutzt.

Die praktischen Erfahrungen der Teilnehmer zum Erlangen der Lernziele einzusetzen, ist Aufgabe jedes Trainers. Die Fallbeispiele in den Trainingsunterlagen sind kein Dogma. Eigene



Erfahrungen der Teilnehmer in die Übungen mit einzubinden garantiert Praxisnähe!

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung 2002 für Sicherungsposten

1. Aktuelle Informationen werden gemeinsam mit den Teilnehmern besprochen und erläutert.

- Wie ist zu verfahren, wenn dem Sicherungsposten durch Bewuchs die Sicht zum nächsten Sicherungsposten oder auf die Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke verdeckt wird (in Anlehnung an den Artikel in der Bahnpraxis 10/2001)?
- Ein Überblick über die Unfallstatistik soll zum Nachdenken und zum bewussten Handeln im Sinne der Unfallverhütung anregen.

2. Auffrischung, Erweiterung und Festigung der Kenntnisse über die Begriffe und Definitionen der Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz (RSG) „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“, GUV 15.2, Abschnitt 2.

- Die Definition über Personen, die Sicherungsaufgaben durchführen, werden wiederholt und erläutert. Die Aufgaben „Warnen, Hindern, Verantworten“ müssen dann den betreffenden Personen zugeordnet werden.
- Weiterhin werden die Begriffe Gleisbereich, Gefahrenbereich und Sicherheitsraum wiederholt und dargestellt. Die Praxis zeigt leider, dass diese Begriffe noch nicht von allen verstanden und richtig benutzt werden. Nur wer beispielsweise die Maße des Gleisbereichs kennt, kann auch entscheiden, ob es sich bei dem anderen Gleis um ein Nachbargleis handelt.
- Welche „Gleisarten“ muss ein Sicherungsposten kennen? Am Ende dieses Schwerpunktes werden die Teilnehmer Arbeitsgleise, Nachbargleise und Innengleise gemäß RSG

GUV 15.2, Abschnitt 2.8 bis 2.10 beschreiben und unterscheiden können.

Die Kenntnisse dieser Begriffe bilden die Grundlage für die ordnungsgemäße Durchführung von Sicherungsmaßnahmen.

3. In diesem Abschnitt wird sehr ausführlich auf die Aufgaben des Sicherungspostens und des Absperrpostens eingegangen. „Ein alter Hut!“ wird hier mancher denken. Aber die Erfahrung hat gezeigt, dass aus Unkenntnis Aufgaben nicht oder nur fehlerhaft erledigt wurden. Leider können folgenschwere Unfälle die Folge sein!

- Die Aufträge erhält der Sicherungsposten ausschließlich von der Sicherungsaufsicht. Er muss diesem Vorgesetzten vertrauen und ihn akzeptieren. In einer Einzelarbeit werden die Teilnehmer sich dieser Akzeptanz bewusst!
- Die Aufgaben des Sicherungspostens wahrnehmen; das ist das erklärte Lernziel, das in einer Gruppenarbeit anhand von Praxisbeispielen erreicht werden soll.
- Durch die Einführung des „Formalisierten Verfahrens zur risikominimalen Sicherung von Arbeitsstellen“ (RIMINI) wird der Einsatz von Absperrposten immer häufiger. Deshalb wird noch einmal ausführlich auf die Aufgaben des Absperrpostens eingegangen.

4. Ursache, oder besser Auslöser eines Unfalls, ist nicht selten eine plötzliche Veränderung der Verhältnisse bzw. plötzlich auftretende Unregelmäßigkeiten. In diesem Abschnitt werden auf der Grundlage der praktischen Erfahrungen der Teilnehmer die notwendigen Reaktionen des Sicherungspostens zusammengetragen.

- In einem Brainstorming sollen die Teilnehmer ihre Erfahrungen durch Veränderungen und Unregelmäßigkeiten aus der Praxis zusammentragen und sie den verschiedenen

Arten der Veränderungen zu ordnen.

- Gemeinsam werden die notwendigen Reaktionen in Partnergesprächen erarbeitet und in einer Diskussion ausgewertet.

5. Die „10 ständigen Fragen des Sicherungspostens“ werden in diesem Abschnitt in Erinnerung gerufen bzw. erneut vermittelt.

- Sind diese Fragen in der Praxis anwendbar? Bilden Sie die Grundlage für eine unfallfreie Sicherungstätigkeit? Werden beide Fragen mit einem deutlichen „Ja“ von den Teilnehmern beantwortet, ist das Lernziel erreicht.

6. Lernerfolgskontrolle – einmal auf eine andere Art. Die Teilnehmer sollen in einem Kreuzworträtsel ihre Kenntnisse darstellen.

FIT 2002 für Sicherungsaufsichten

Auch hier beträgt die Fortbildung in diesem Jahr sechs Unterrichtsstunden. Damit steht auch hier eine Gesamtdauer von 270 Minuten zur Verfügung.

Die Sicherungsaufsichten legen in erster Linie durch eine entsprechend den Regelwerken fachlich fundierte, praxisorientierte und vor allem vorausschauende „Anleitung“ den entscheidenden Grundstein für einen unfallfreien Verlauf der Sicherungsmaßnahme. Dazu bedarf es nicht zuletzt der nötigen Akzeptanz durch die Sicherungsposten und durch die die Arbeiten ausführenden Unternehmen. Diese Akzeptanz erwirbt die Sicherungsaufsicht u.a. durch klar formulierte Aufträge. Die Sicherungsposten und der Unternehmer müssen sich auf die Richtigkeit der gegebenen Aufträge verlassen können. So ist die Sicherungsaufsicht neben dem Koordinator das Bindeglied zwischen den Betriebsstellen, den bauausfüh-

renden Unternehmen und den Sicherungsposten. Nochmals, auf die Anweisungen der Sicherungsaufsicht muss Verlass sein. Im diesjährigen FIT für Sicherungsaufsichten ist deshalb die Kommunikation das erklärte Schwerpunktthema.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung 2002 für Sicherungsaufsichten

1. Wer Verantwortung trägt, muss seine Kenntnisse ständig aktualisieren. Aktuelle Hinweise und Anweisungen, welche die Tätigkeit der Sicherungsaufsicht betreffen, werden gemeinsam mit den Teilnehmern besprochen und erläutert.

- Wie ist zu verfahren, wenn dem Sicherungsposten durch Bewuchs die Sicht zum nächsten Sicherungsposten oder auf die Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke verdeckt wird (in Anlehnung an den Artikel in Bahnpraxis 10/2001)?
- Was unterscheidet den „Technisch Berechtigten“ vom „Berechtigten“ (in Anlehnung an das Schreiben der DB Netz AG, NAE(A) vom 18.09.01)?
- Die Kenntnisse über die Einsatzbedingungen für das Automatische Rottenwarnsystem (AWS) ARW 5/2 werden aktualisiert (in Anlehnung an das Schreiben der DB Netz AG, NAE(A)).
- Ein Überblick über die Unfallstatistik soll zum Nachdenken und zur bewussten Unfallverhütung beitragen.

2. In einem Fallbeispiel sollen die Teilnehmer ihr Verhalten entsprechend einer vorgegebenen, veränderten Situation festlegen.

- Gemäß der Konzernrichtlinie „Grundsätze der Gesundheitsförderung, des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung; Arbeiten im Gleisbereich“, 132.0118, Anhang 12, ist als Anlage des Sicherungsplanes die durch die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle festgelegte Siche-



rungsmaßnahme zu dokumentieren. Was ist von Seiten der Sicherungsaufsicht zu veranlassen, wenn z.B. das eingesetzte AWS ausfällt?

In einem Partnergespräch legen die Teilnehmer die notwendigen Maßnahmen fest.

3. Schwerpunkt in diesem Jahr ist, wie schon erwähnt, die Kommunikation im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen zwischen den Sicherungsaufsichten und den Beteiligten.

- Wo befinden sich die Schnittstellen zwischen Fahr- ▶





dienstleiter und Sicherheitsaufsicht? Die Antwort auf diese Frage erarbeiten Trainer und Teilnehmer gemeinsam.

- Kennt die Sicherheitsaufsicht die Aufgaben des Fahrdienstleiters im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen? Die Handlungen des Fahrdienstleiters in Bezug auf die Schnittstellen, betreffend die Sicherungsmaßnahme, werden erläutert.
- In der nachfolgenden Übung werden die Teilnehmer betriebswichtige Gespräche anhand von Fallbeispielen führen. Schwerpunkte sind hierbei u.a. Grundlagen der



Kommunikation, Gespräche in Verbindung mit dem Antrag auf Gleissperrung zum Zwecke der Unfallverhütung, Gespräche bei der Beantragung des Ausschlusses von Fahrten gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung und Gespräche zum Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke. Außerdem wird erneut die Problematik der Notrufgespräche wiederholt.

- Welche Kommunikationsmittel sind für Gespräche zulässig und wie sind diese anzuwenden? Zu diesem Thema soll eine gemeinsame Klärung erreicht werden.
- Sind schriftliche Nachweise über Gespräche notwendig? Wie muss dieser Nachweis erfolgen? Warum und wie? Das soll gemeinsam mit den Teilnehmern geklärt werden.

4. Sicherungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Absperrposten.

- In einer Gruppenarbeit tragen die Teilnehmer die Einsatzkriterien für den Einsatz von Absperrposten zusammen. Worauf ist besonders zu achten? Wie erkläre ich dem Absperrposten die Unterschiede gegenüber dem Einsatz als Sicherungsposten? Diese und andere Fragen sollen geklärt werden.
- Wie stellt sich der Einsatz eines Absperrpostens in der Sicherungsplanung dar?

Anhand eines Fallbeispiels wird diese Frage beantwortet.

6. Im Anschluss haben auch die Sicherheitsaufsichten im Rahmen einer Lernerfolgskontrolle ihre Kenntnisse darzustellen.

Startschuss war am 1. Januar 2002

Die zugelassenen Bildungsträger haben mit FIT 2002 für Sicherungspersonal am 1. Januar 2002 begonnen. Die jährliche Fortbildung wird in allen Trainings- und Lernzentren des Dienstleistungszentrums Bil-

dung und an allen Bildungszentren des VDEF durchgeführt. Gern führen die Bildungsträger die jährliche Fortbildung auch in den Räumen des Kunden durch. Ein Raum mit entsprechender Ausstattung, wie z.B. Flipchart, Stecktafel oder Whiteboard, sowie Arbeitsprojektor/Overlay ist jedoch Grundlage für die eingangs erwähnte Methodenvielfalt.

Das Dienstleistungszentrum Bildung wurde erneut vom Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonal beauftragt, die Trainer für Sicherungspersonal in die FIT-Themen einzuweisen. Die ca. 85 Trainerinnen und Trainer der Bildungsträger, die dann auch im Jahr 2002 diese Fortbildung für Sicherungspersonal durchführen, mussten in dieser „Train The Trainer“ vorab Ihre Kenntnisse auf dem Gebiet der Sicherung bei Arbeiten im Gleisbereich nachweisen.

Wichtiger Hinweis!

Für die jährliche Fortbildung FIT 2002 benötigen wieder alle Teilnehmer zusätzlich die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV 5.7, die Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“, GUV 15.2, und die KoRil 132.0118 als Arbeitshilfe. Wir bitten alle Sicherungsposten und Sicherheitsaufsichten dies unbedingt zu beachten und die nötigen Unterlagen zu den FIT Seminaren mitzubringen!

Und denken Sie bitte stets daran:

