

BahnPraxis

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



9·2002

- ICE-Züge auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main
- Leserforum
- Lokrangierführer in der Praxis
- Der Sicherheitsbeauftragte

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und lieber Leser,

wie schnell die Zeit vergeht, merken wir erst bei einer Rückbetrachtung. Gut vierzehn Jahre sind bereits seit Inbetriebnahme des Teilabschnitts Fulda – Würzburg der Neubaustrecke Hannover – Würzburg vergangen.

Ein bisschen stolz waren wir wohl alle, als am 29. Mai 1988, dem Tag des Fahrplanwechsels, Rundfunk, Fernsehen und Printmedien über diese Inbetriebnahme ausführlich berichteten. Nicht anders erging es uns, als die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main mit der dritten ICE-Generation für den 1. August 2002 verkündet wurde.

Schlagworte wie **ICE 3 mit Wirbelstrombremstechnik, 300 Stundenkilometer, Verkürzung der Fahrzeit zwischen Frankfurt und Köln auf rund eine Stunde** wurden in den vergangenen Tagen der Öffentlichkeit nähergebracht und zeigten das große Interesse der Bevölkerung an diesem Ereignis.

Nach einer mühevollen und schwierigen Bauphase von ca. sechs Jahren ist nunmehr der Durchbruch für einen Hochgeschwindigkeitsverkehr mit einer Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometer geschafft.

Worin liegen die Besonderheiten dieser Neubaustrecke?

18 Talbrücken, 30 Tunnelbauwerke, Trassierung bis nahezu 40 %, durchweg keine selbsttätigen Blocksignale auf der freien Strecke, zwei Unterwegsbahnhöfe Montabaur und Limburg Süd mit je zwei Bahnsteiggleisen, vier Überleitstellen auf der freien Strecke in Willroth, Lindenholzhausen, Idstein, Kreuz Ffm und einer Abzweigstelle Breckenheim kennzeichnen die infrastrukturellen und betrieblichen Verhältnisse auf dieser 177 km langen Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Eine solche Infrastruktur wird einerseits den gesellschaftlichen Ansprüchen hinsichtlich der Sicherheitsvorsorge und andererseits der Marktfähigkeit der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber, und zwar durch die Zielsetzung nicht zu hoher Produktionskosten, gerecht.

Verhältnis zwischen neuer Infrastruktur und betrieblichen Regeln

Unter dem Motto „Technik als Hintergrund – der Mensch im Mittelpunkt“ werden insbesondere bei Eintritt von betrieblichen Unregelmäßigkeiten an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – trotz bestehender Sicherungstechnik – hohe Anforderungen gestellt.

Welche konkreten Verhaltensregeln von auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main verantwortlich tätigen Triebfahrzeugführern und Fahrdienstleitern abverlangt werden und vor allem in welchem Spannungsverhältnis die bisher geltenden betrieblichen Regeln der Konzernrichtlinie 408 zu den neuen infrastrukturellen Gegebenheiten der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main stehen, versucht BahnPraxis anhand zahlreicher Fallbeispiele zu verdeutlichen.

Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

ICE-Züge auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main

Für den (seltenen) Fall des „Liegenbleibens“ wurden vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke Abschleppübungen durchgeführt. Hier nun die von den Übungsteilnehmern – Fdl und Tf – häufig gestellten Fragen und dazu die Antworten!

Seite 87

Leserforum

Was halten Sie von dem „angepassten“ Befehl C?

Seite 91

Lokrangierführer in der Praxis

Transport ohne Beförderungspapier? Vision oder Realität?

Seite 92

Der Sicherheitsbeauftragte

Was Sie schon immer über die Aufgaben, Rechte und Pflichten des Sicherheitsbeauftragten wissen sollten, lesen Sie hier.

Seite 94



Unser Titelbild:
ICE 3 auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main bei Montabaur.
Foto: DB AG/Schedler.

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 Wieczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, L. OE VFB, 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.

ICE-Züge auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main

Dietmar Homeyer, Verbundbetrieb, Betriebsverfahren, Frankfurt am Main

Ein Zug, der auf der freien Strecke beispielsweise wegen Ausfall von Fahrmotoren zum Halten kommt, ist im alltäglichen Bahnbetrieb ein seltenes Vorkommnis. Nicht zuletzt aus diesem Grund kommen die für eine solche betriebliche Unregelmäßigkeit maßgebenden und einzuhaltenden Regeln der Richtlinie DS/DV 408.01 - 09 relativ selten zur Anwendung. Dies führt mitunter zu Unentschlossenheit oder gar Unsicherheiten; denn Fachwissen aus dem Regelwerk ist eine notwendige Bedingung für Entschlossenheit und/oder Handlungssicherheit.

Dieser Beitrag, liebe Leserinnen und Leser, beschreibt insgesamt 6 betriebliche Unregelmäßigkeiten, die im Rahmen von so genannten Abschleppübungen auf der NBS Köln – Rhein/Main so vorgekommen sind. Hierzu ergaben sich eine Vielzahl betrieblicher Fragen zur Richtlinie DS/DV 408.01 - 09, die von den Übungsteilnehmern – Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter – gestellt wurden. Die wichtigsten Fragen stellen wir vor und beantworten sie.

Fallbeispiel 1

Eine ICE-Einheit ist in dem Zugfolgeabschnitt zwischen der Abzweigstelle Breckenheim und der Überleitstelle Idstein wegen Ausfall von Fahrmotoren liegengeblieben und kann aus eigener Kraft nicht mehr weiterfahren. Im Bahnhof Limburg Süd steht eine Hilfslokomotive bereit, die den liegengebliebenen Zug in den Bahnhof Limburg Süd hereinholen soll (Abbildung 1).

Ab wann wird die Hilfslokomotive zu einer Sperrfahrt?

BahnPraxis

Der zuständige Fahrdienstleiter des Bahnhofs Limburg Süd sperrt das Gleis der freien Strecke zwischen der Abzweigstelle Breckenheim und der Überleitstelle Idstein.

DS/DV 408.0571 Abs. 8a

Kann ein auf der freien Strecke liegende Zug nicht aus eigener Kraft weiterfahren oder muß er einen Zugteil zurücklassen, ist das Gleis zu sperren.

DS/DV 408.0461 Abs. 1b

Ein Gleis der freien Strecke wird gesperrt, wenn
b) ein Zug liegengeblieben ist, der nicht aus eigener Kraft weiterfahren kann, oder weil ein Zugteil zurückgelassen wird, ...

DS/DV 408.0461 Abs. 3

Ein Gleis wird in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle gesperrt. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann das Sperren des Gleises von Zugfolgegestelle zu Zugfolgegestelle zugelassen sein.

DS/DV 408.0201 Abs. 3

Zugmeldestellen sind diejenigen Zugfolgegestellen, die die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke regeln. Bahnhöfe, Abzweigstellen und Überleitstellen sind stets Zugmeldestellen; ...

Die Hilfslokomotive fährt nun vom Bahnhof Limburg Süd bis zum Halt zeigenden Blocksignal der Überleitstelle Idstein als Zugfahrt. Ab diesem Blocksignal wird die Hilfslokomotive in das gesperrte Gleis Abzweigstelle Breckenheim – Überleitstelle Idstein als Sperrfahrt eingelassen.

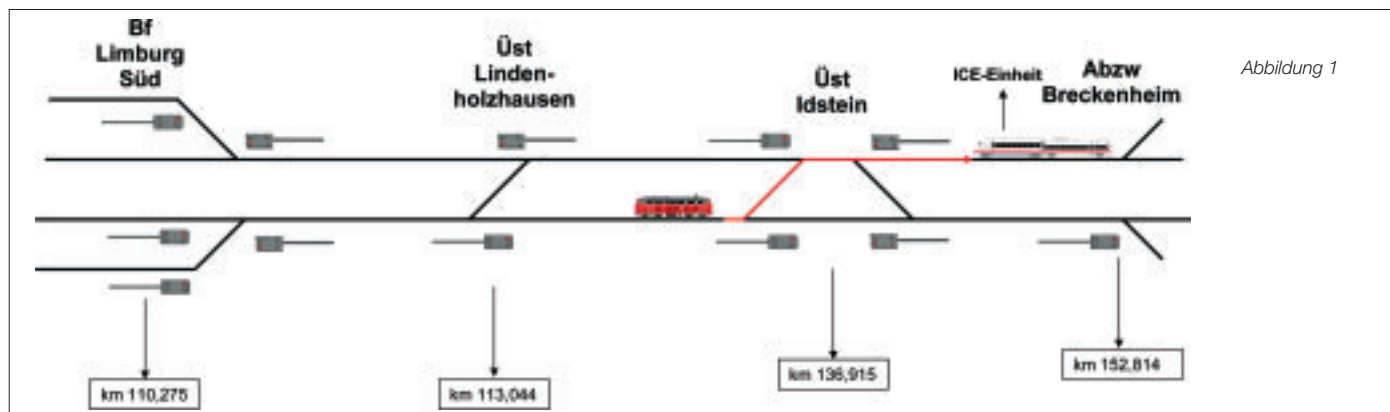


Abbildung 1

Welche Befehle erhält der Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt (Hilfslok)?

BahnPraxis

Der Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt erhält folgende Befehle:

- Befehl Ab, wenn ein Signal Zs 1 nicht eingerichtet oder bedienbar ist,
- ggf. Befehl Ad Nr. 4, wenn die Angaben des Ersatzfahrplans für die Sperrfahrt nicht durch eine Fahrplan-Mitteilung bekannt gegeben werden – wird Befehl Ad Nr. 4 nicht verwendet, erfolgt die Bekanntgabe durch Fahrplan-Mitteilung -. In dem Befehl Ad Nr. 4 oder in der Fahrplan-Mitteilung müssen die Angaben enthalten sein, dass die Sperrfahrt bis km fahren und anschließend zur Überleitstelle Idstein zurückkehren soll.

DS 408.0481 Abs. 4, 2. Satz
..... Unvorhergesehene Sperrfahrten fahren nach dem Ersatzfahrplan.

DS/DV 408.0431 Abs. 2
Für Sperrfahrten, die unvorhergesehen verkehren, dürfen die Angaben der Fahrplan-Mitteilung durch Eintrag in den schriftlichen Befehl bekanntgegeben werden.
...

und

- Befehl C, Fahren auf Sicht im gesperrten Streckenab-

schnitt zwischen Abzweigstelle Breckenheim und Überleitstelle Idstein, Grund Nr. 2 „Fahrzeuge im Gleis“.

DS/DV 408.0561

Beim Fahren auf Sicht ist die Fahrgeschwindigkeit je nach den Sichtverhältnissen zwischen Schrittgeschwindigkeit und höchstens 40 km/h so zu regeln, daß der Zug vor einem Fahrthindernis oder Haltsignal sicher zum Halten kommt. –

Wo dürfen die für die Sperrfahrt maßgebenden Befehle übermittelt werden?

BahnPraxis

Die für die Sperrfahrt maßgebenden Befehle werden am Halt zeigenden Blocksignal der Überleitstelle Idstein übermittelt.

DS 408.0411 Abs. 9a

Die Befehle Aa, Ab, Ad Nr. 4 zur Weiterfahrt bei LZB-Halt, Ac und B müssen den Zügen in der Regel vor der Stelle (z.B. vor einem Hauptsignal) übermittelt werden, von der ab der schriftliche Befehl gilt. ...

Wie sieht es mit der Bedienbarkeit der Signale für die Durchführung der Sperrfahrt aus?

BahnPraxis

Das Blocksignal der Überleitstelle Idstein darf bedient werden, soweit dies die Stellwerksanlage zuläßt.

DS 408.0481 Abs. 12a

Bei selbsttätigem Streckenblock – auch bei Gleiswechselbetrieb – gilt abweichend von den Abs. 9 und 10 folgendes:

- Sperrfahrten – außer Kleinwagen – werden auf Hauptsignal durchgeführt, wenn es die Anlage zuläßt. ...

Fallbezogen ist die Fahrtstellung des Blocksignals der Überleitstelle Idstein deshalb nicht möglich, weil der Blockabschnitt dem Fahrdienstleiter auf der Bedienoberfläche eine Besetzung anzeigt. Folgend muss die Zulassung der Sperrfahrt durch Übermittlung eines Befehls Ab zugelassen werden. Wenn jedoch am Blocksignal der Überleitstelle Idstein ein Signal Zs 1 eingerichtet ist, darf dies für die Zulassung der Sperrfahrt selbstverständlich auch bedient werden.

DS 408.0411 Abs. 3a

Schriftliche Befehle sind durch Signale oder LZB-Aufträge zu ersetzen, wenn es möglich und im Einzelfall nicht verboten ist. Es werden ersetzt

- der Befehl Ab zur Vorbeifahrt an einem Signal Hp 0 oder an einem gestörten Lichthauptsignal durch Signal Zs 1 oder Zs 7,
-

Für die Rückkehr der Sperrfahrt darf das Blocksignal der Überleitstelle Idstein auf Fahrt gestellt werden, soweit dies die Stellwerksanlage ermöglicht.

Fallbeispiel 2

Auf der Fahrt in Richtung Überleitstelle Willroth blieb die ICE-Doppeleinheit wegen Ausfall von Fahrmotoren an der ersten ICE-Einheit liegen. Die erste ICE-Einheit kann aus eigener Kraft nicht mehr weiterfahren. Daraufhin wird das Gleis der freien Strecke zwischen Bahnhof Montabaur und Überleitstelle Willroth von dem zuständigen Fahrdienstleiter gesperrt. Sodann hat die Transportleitung einvernehmlich mit der Betriebszentrale entschieden, dass eine Hilfslokomotive die ICE-Einheit 1 in den Bahnhof Siegburg hereinholen soll. Die zwischen der Überleitstelle Willroth und dem Bahnhof Montabaur stehende zweite ICE-Einheit kann jedoch aus eigener Kraft weiterfahren (Abb. 2).

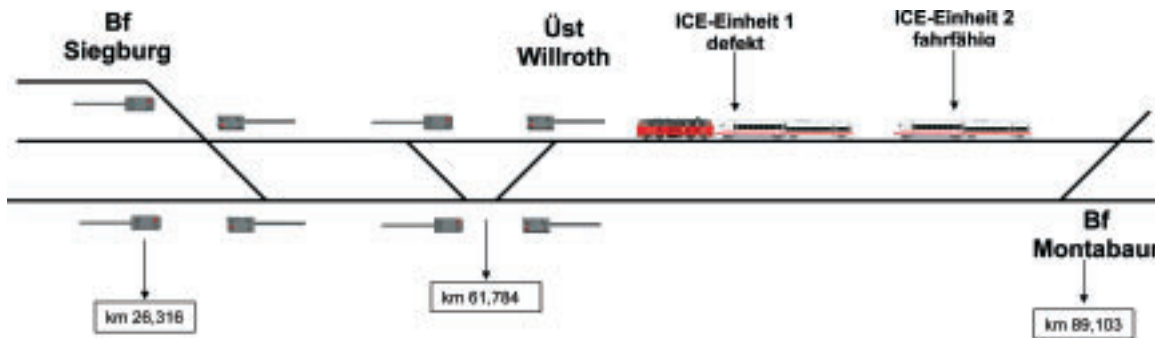
Wer veranlasst die Räumung des gesperrten Gleises Bahnhof Montabaur – Überleitstelle Willroth?

Der Fahrdienstleiter, der das Gleis Bahnhof Montabaur – Überleitstelle Willroth gesperrt hat, veranlasst auch die Räumung des gesperrten Gleises und ist letztlich dafür verantwortlich.

DS/DV 408.0571 Abs. 8b
Die Zugmeldestelle, die das Gleis gesperrt hat, veranlaßt die Räumung des Gleises.

Fährt die zweite ICE-Einheit mit eigener Antriebskraft in

Abbildung 2



Richtung Überleitstelle Willroth als Sperrfahrt oder als Zugfahrt weiter?

BahnPraxis

Die zweite ICE-Einheit als nunmehr zweiter Zugteil mit eigenem Antrieb der ursprünglichen Doppereinheit fährt nicht als Sperrfahrt sondern als Zugfahrt weiter, denn die zweite ICE-Einheit wurde nicht zuvor in den gesperrten Gleisabschnitt zwischen Bahnhof Montabaur und Überleitstelle Willroth eingelassen.

DS/DV 408.0201 Abs. 9

Sperrfahrten sind Züge, die in ein Gleis der freien Strecke eingelassen werden, das gesperrt ist.

Ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich, wenn der Triebfahrzeugführer der zweiten ICE-Einheit nunmehr weiterfahren möchte?

Bevor der Triebfahrzeugführer der zweiten ICE-Einheit weiterfahren darf, ist hierfür die Zustimmung bei dem Fahrdienstleiter einzuholen, dem auch die Meldung eines liegengebliebenen Zuges abgegeben wurde.

DS/DV 408.0571 Abs. 6a

Kann ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlaß weiterfahren, ist die Zugmeldestelle, der das Halten mitgeteilt wurde, von der beabsichtigten Weiterfahrt zu verständigen. Steht Zugfunk nicht zur Verfügung, ist bis zur Verständigung dieser Stelle am nächsten Fernsprecher in Fahrtrichtung des Zuges auf Sicht zu fahren.

Erhält dann die zweite ICE-Einheit zur Weiterfahrt als Zugfahrt in Richtung Überleitstelle Willroth die Zustimmung vom zuständigen Fahrdienstleiter mündlich oder durch Befehl?

BahnPraxis

Die Zustimmung zur Weiterfahrt erteilt der zuständige Fahr-

dienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle Montabaur dem Triebfahrzeugführer mündlich, und zwar in diesem Fall über Zugfunk.

DS/DV 408.0571 Abs. 6b

Die Zustimmung zur Weiterfahrt erteilt die rückgelegene Zugmeldestelle, nachdem sie die vorgelegene Zugmeldestelle, die beteiligten Blockstellen, Schrankenposten, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen unterrichtet hat.

Wie schnell darf die als Zugfahrt weiterführende zweite ICE-Einheit in Richtung Überleitstelle Willroth fahren?

BahnPraxis

Die zweite ICE-Einheit fährt zunächst bis zum Blocksinal der Überleitstelle Willroth nach der Regel in DS/DV 408.0561 auf Sicht. Die Weisung hierfür erfolgt durch Übermittlung eines Befehls C durch den zuständigen Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle. Bevor also die Zustimmung zur Weiterfahrt durch den zuständigen Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle erfolgen darf, hat dieser zuvor dem Triebfahrzeugführer der zweiten ICE-Einheit einen Befehl C zu übermitteln, mit der Weisung, bis zum Blocksinal der Überleitstelle Willroth auf Sicht zu fahren. Denn zum Zeitpunkt der Zustimmung zur Weiterfahrt der zweiten ICE-Einheit wurde eine vollständige Räumung des gesperrten Gleisabschnitts zwischen dem Bahnhof Montabaur und der Überleitstelle Willroth durch den für die Sperrung zuständigen Fahrdienstleiter noch nicht festgestellt. Erst hinter dem Blocksinal der Überleitstelle Willroth darf dann der Triebfahrzeugführer der zweiten ICE-Einheit mit der für ihn im Fahrplan vorgeschriebenen Geschwindigkeit weiterfahren.

Wann darf die Sperrung des Gleises Bahnhof Montabaur – Überleitstelle Willroth aufgehoben werden?

Die Sperrung des Gleises Bahnhof Montabaur – Überleitstelle Willroth wird wieder aufgehoben, wenn der Anlass der Gleissperrung (hier liegengebliebener Zug) weggefallen, der gesperrte Gleisabschnitt von der Sperrfahrt (Hilfslok mit erster ICE-Einheit) und des zweiten weiterfahrenden Zugteils (zweite ICE-Einheit) geräumt wurde.

DS/DV 408.0461 Abs. 8

Die Zugmeldestelle, die die Sperrung des Gleises ausgesprochen hat, hebt sie auch wieder auf. Sie darf es erst, wenn

- a) sie festgestellt hat oder ihr gemeldet worden ist, daß alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und dies im Zugmeldebuch eingetragen ist,
- b) außerdem im Zugmeldebuch eingetragen sind
 1. die Beendigung aller in das gesperrte Gleis abgelassenen oder auf freier Strecke begonnenen Sperrfahrten und die Ankunft aller etwa liegengebliebener Züge oder Zugteile.
 2. ...

Wie wird die Räumung des gesperrten Gleises Bahnhof Montabaur – Überleitstelle Willroth im Einzelnen festgestellt?

Fallbezogen gilt, dass die Räumung des gesperrten Gleises jedenfalls nicht durch eine Räumungsprüfung durch den Fahrdienstleiter festgestellt wird.

DS/DV 408.0571 Abs. 8d, erster Satz

Für den betroffenen Zug wird keine Räumungsprüfung durchgeführt.

Außerdem gilt fallbezogen das Erfordernis, dass durch einen Vergleich mit der Wagenliste festzustellen ist, dass keine im gesperrten Gleisabschnitt befindlichen Fahrzeuge zurückgelassen werden.

DS/DV 408.0571 Abs. 8d, dritter Satz

Wurde der Zug in mehreren Teilen hereingeholt, ist außerdem durch Vergleich mit der Wagenliste festzustellen, daß keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden.

Die Feststellung, dass die Sperrfahrt (Hilfslok mit erster ICE-Einheit) dass gesperrte Gleis geräumt hat, erfolgt durch Meldung des zuständigen Zugführers über die Beendigung der Sperrfahrt.

DS/DV 408.0571 Abs. 8d, zweiter Satz

Die Räumung des gesperrten Gleises wird durch die Meldungen über die Beendigung aller Sperrfahrten festgestellt.

Wo erfolgt die Meldung des Zugführers über die Beendigung der Sperrfahrt?

Die Meldung des Zugführers über die Beendigung der Sperrfahrt erfolgt, nachdem die Sperrfahrt die Überleitstelle Willroth erreicht hat.

DS 408.0481 Abs. 21 a

Der Zugführer meldet, wenn die Sperrfahrt

- a) ...
- b) auf der freien Strecke endet, dem Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, auf der die Sperrfahrt abgefahren ist oder dem Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, die für die Zulassung der Sperrfahrt zuständig ist, daß das Streckengleis von allen Fahrzeugen der Sperrfahrt geräumt ist.

Denn fallbezogen endet die Sperrfahrt auf einer Blockstelle (hier: Überleitstelle Willroth), die sich auf der freien Strecke befindet.

DS/DV 408.0121 Abs. 7

... Überleitstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können. ... ▶

Was gilt, wenn eine Wagenliste nicht zur Verfügung steht?

Steht von vornherein fest, dass für die zu treffende Feststellung nach der Regel in Abschnitt 408.0571 Abs. 8d, dritter Satz eine Wagenliste nicht vorhanden ist, müssen die Nummern aller Fahrzeuge der liegengelassenen ICE-Doppeleinheit in eine Liste durch den zuständigen Zugführer eingetragen werden.

Was gilt, wenn für die obige Reihungsaufnahme des ICE-Zuges in Listenform keine Zeit zur Verfügung steht?

Steht für die Reihungsaufnahme keine ausreichende Zeit zur Verfügung oder soll auf die Reihungsaufnahme des ICE-Zuges in Listenform gänzlich verzichtet werden, ist die Feststellung nach der Regel in Abschnitt 408.0571 Abs. 8d nicht erfolgt. Folgend erhält der Triebfahrzeugführer des ersten nach der Gleissperrung fahrenden Zuges einen Befehl C mit der Weisung, den zuvor gesperrten Gleisabschnitt Bahnhof Montabaur – Überleitstelle Willroth auf Sicht zu befahren.

Fallbeispiel 3

Im Bahnhof Limburg Süd ist die erste ICE-Einheit als Zugfahrt bereits angekommen. Die zweite ICE-Einheit als Zugfahrt steht vor

dem Halt zeigenden Einfahrsignal des Bahnhofs Limburg Süd und will in das durch die erste ICE-Einheit besetzte Bahnhofsgleis ohne ortsfestes Zielsignal einfahren, um sich dort anschließend mit der ersten ICE-Einheit zu vereinigen (Abbildung 3).

Lässt es die Richtlinie DS/DV 408.01 – 09 nunmehr zu, mit der zweiten ICE-Einheit in das durch die erste ICE-Einheit besetzte Bahnhofsgleis, und zwar ohne ortsfestes Zielsignal, einzufahren?

BahnPraxis

Nein, denn für die Einfahrt eines Zuges in ein teilweise besetztes Gleis ist grundsätzlich immer ein Zielsignal erforderlich. Ist hingegen im Bahnhof Limburg Süd kein ortsfestes Zielsignal eingerichtet, ist hierfür ersatzweise, und zwar vor Zulassung der Einfahrt der zweiten ICE-Einheit, ein Signal Sh 2 aufzustellen.

DS/DV 408.0491 Abs. 9

Soll ein Zug in ein Gleis einfahren, das nicht durch ein Hauptsignal, Sperrsignal, Gleissperrsignal (DV 301) – ausgenommen das einer Gleissperre – oder Lichtsperrsignal (DV 301) begrenzt ist oder das nicht in seiner ganzen Länge befahr-

bar ist, ist er am Ende des Einfahrwegs durch ein Schutzsignal (DS 301) oder Schutzhaltsignal (DV 301) anzuhalten.

Nachdem nun das Signal Sh 2 aufgestellt wurde, erfolgt die Einfahrt der zweiten ICE-Einheit in den Bahnhof Limburg Süd durch Befehl C, Grund Nr. 4 „Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis“; höchstens 20 km/h. Ein Signal Zs 7 – soweit vorhanden – darf hierfür nicht bedient werden; denn es wird in diesem Fall nicht auf Sicht gefahren. Hingegen darf für die Zulassung der Einfahrt das Signal Zs 1 – soweit vorhanden bedient werden.

DS 408.0481 Abs. 3a

Schriftliche Befehle sind durch Signale oder LZB-Aufträge zu ersetzen, wenn es möglich und im Einzelfall nicht verboten ist. Es werden ersetzt

- der Befehl Ab zur Vorbeifahrt an einem Signal Hp 0 oder an einem gestörten Lichthauptsignal durch Signal Zs 1 oder Zs 7, ...
- ...

Am Einfahrsignal des Bahnhof Limburg Süd ist kein Zs 1 eingerichtet (an Hauptsignalen mit Zs 7 ist kein Zs 1 eingerichtet). Demzufolge erfolgt die Zulassung der Einfahrt durch Übermittlung eines Befehls Ab.

Fallbeispiel 4

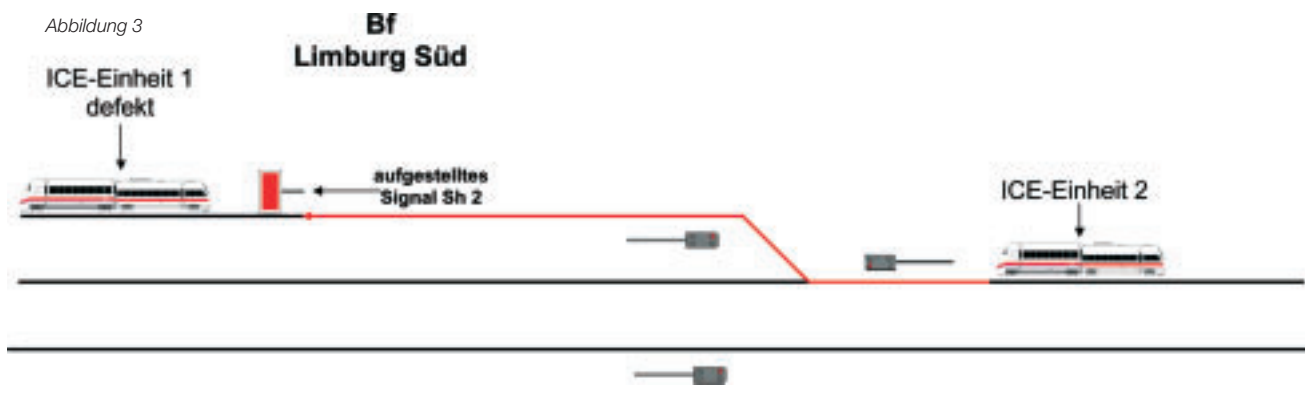
Die erste ICE-Einheit als Zugfahrt ist wegen Ausfall von Fahrmotoren im Gleis der freien Strecke zwischen Überleitstelle Willroth und Bahnhof Siegburg, und zwar noch vor der Einfahrt des Bahnhofs Siegburg, liegengelassen und kann aus eigener Antriebskraft nicht mehr weiterfahren. Der zuständige Fahrdienstleiter sperrt daraufhin das Gleis zwischen der Überleitstelle Willroth und dem Bahnhof Siegburg. Eine zweite ebenfalls im Gleis der freien Strecke zwischen der Überleitstelle Willroth und dem Bahnhof Siegburg befindliche ICE-Einheit als Zugfahrt ist zwischenzeitlich vor einem LZB-Blockkennzeichen zum Halten gekommen (Abbildung 4).

Ist es zulässig, dass die zweite vor dem LZB-Blockkennzeichen stehende ICE-Einheit in den vorliegenden mit der ersten ICE-Einheit besetzten LZB-Zugfolgeabschnitt einfahren darf, sich anschließend mit der ersten ICE-Einheit zu vereinigen, um dann als Doppeleinheit vereint in den Bahnhof Siegburg weiterfahren zu können (Hilfe von hinten)?

BahnPraxis

Nach den derzeit gültigen Regeln der Richtlinie DS/DV 408.01 – 09 ist dies nicht vorge-

Abbildung 3



sehen. In § 39 Abs. 3 der EBO wird rechtsverbindlich vorgeschrieben, dass Züge einander in der Regel nur im Raumabstand folgen dürfen.

EBO § 39 Abs. 3
Züge dürfen auf Bahnen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h nur im Abstand der Zugfolgestellen einander folgen; bei eingleisigem Betrieb darf das Gleis bis zur nächsten Ausweichstelle nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht sein. Hiervon darf abgewichen werden bei Störungen oder Gleissperrungen.

Das in der EBO rechtsverbindliche Prinzip des Fahrens im Raumabstand ist ebenso in der Richtlinie DS/DV 408.01 – 09

sinngemäß wie folgt verankert:

DS/DV 408.0201 Abs. 1
Zugfolgeabschnitte sind Gleisabschnitte der freien Strecke, in die ein Zug nur eingelassen werden darf, wenn sie frei von Fahrzeugen sind und das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht wird.

Von dem Prinzip „Fahren im Raumabstand“ darf jedoch bei Störungen oder Gleissperrungen abgewichen werden. Beispielsweise hinterlässt die Gleisfreimeldeanlage wegen Störung eine Besetztanzeige. Der Abschluss des diesen gestörten Abschnitts zuletzt befahrenen Zuges ist jedoch nicht feststell-

bar. Der nun folgende Zug darf den weiterhin besetzten anzeigenden Gleisabschnitt auf Sicht befahren. Nach der obigen Fallbeschreibung 4 ist jedoch eine Störung der Gleisfreimeldeanlage nicht eingetreten, denn zu diesem Zeitpunkt arbeitet sie ordnungsgemäß, weil in dem LTB-Zugfolgeabschnitt zwischen dem LTB-Blockkennzeichen und dem Einfahrsignal des Bahnhofs Siegburg sich tatsächlich ein Zug befindet.

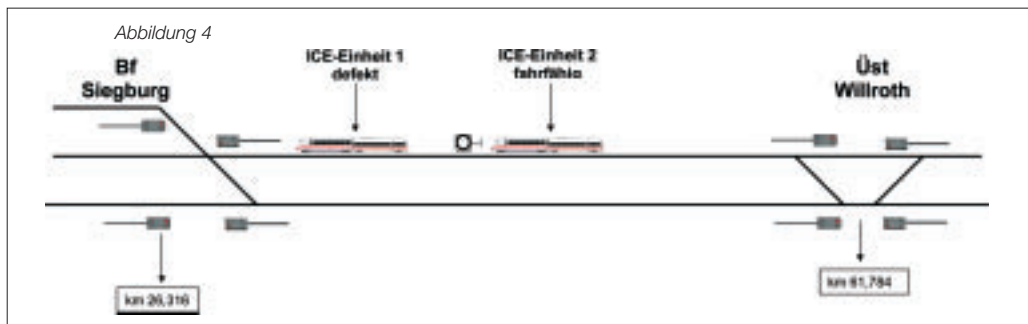
Nach dem bisher Gesagten, bliebe nur noch übrig, den LTB-Zugfolgeabschnitt zwischen dem LTB-Blockkennzeichen und Einfahrsignal des Bahnhofs Siegburg zu sperren, um somit eine Abweichung vom Prinzip „Fahren im Raumabstand“ zu ermöglichen. Diese Möglichkeit

wiederum scheidet jedoch daran, dass auf Strecken mit LTB das Sperren eines Gleisabschnitts von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle ausnahmsweise zwischen zwei LTB-Zugfolgestellen nur dann zulässig ist (Örtliche Richtlinien), wenn die LTB-Blockstellen mit einem Hauptsignal ausgerüstet sind. Im vorliegenden Fall 4 ist jedoch die LTB-Blockstelle, vor der die zweite ICE-Einheit zum Halten gekommen ist, lediglich mit einem LTB-Blockkennzeichen gekennzeichnet und nicht mit einem Hauptsignal.

Fazit

Die Regeln der DS/DV 408.01 – 09 lassen die Einfahrt eines Zuges in einen tatsächlich mit einem Zug besetzten Zugfolgeabschnitt, ohne zuvor diesen Abschnitt gesperrt zu haben, aus den o.g. Gründen nicht zu. Ebenso bleibt das „Fahren auf Sicht“ nur auf den Fall einer vermuteten Besetzung eines Zugfolgeabschnitts beschränkt. Dies ergibt sich insbesondere aus dem zum Grund Nr. 1 des Befehls C verwendeten Wortlaut, der wie folgt lautet: „Gleis kann besetzt sein“.

(Fortsetzung folgt) ◀

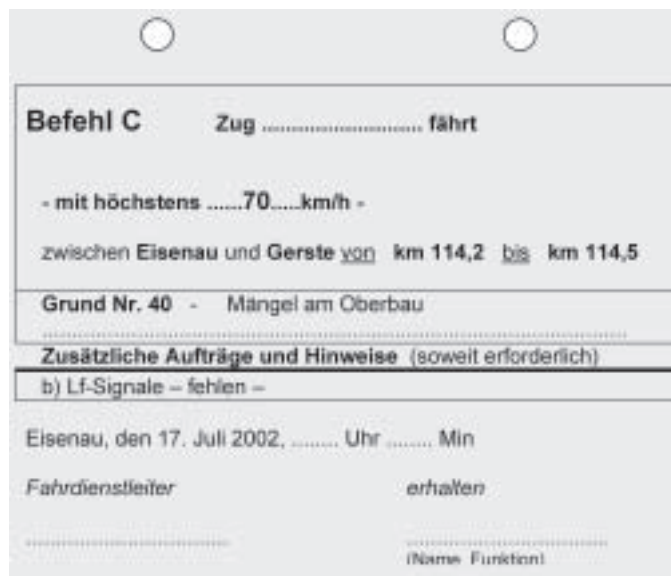


Leserforum: Auch das geschah – irgendwo in Deutschland

Fdl Horn erhält von der technischen Fachkraft die Meldung, dass zwischen den Bahnhöfen Eisenau und Gerste von km 114,2 bis km 114,5 ein Mangel am Oberbau besteht. Deshalb muss sofort eine Langsamfahrstelle mit 70 km/h –zunächst ohne Lf-Signale– eingerichtet werden.

Fdl Horn ärgert sich: „Da muss ich ja nun 3 Tage lang jedem Zug in Richtung Gerste einen Befehl C erteilen. Das wird wieder Verspätungen geben ...“

Gleichzeitig überlegt Horn, wie er sich die nun auf ihn zu kommende Mehrarbeit etwas erleichtern könnte. Ihm fällt eine Bestimmung aus der DS / DV 408.0411 (1) b) ein:



Als begeisterter PC-Anwender macht er sich sofort an die Arbeit und entwirft einen „angepassten“ Befehl C, siehe nebenstehende Abbildung.

„Sehr gut.“ freut sich Horn. „So spare ich mir viel Schreibroutine und außerdem ist der Befehl so für den Tf viel besser lesbar.“

Doch Halt!

So praktisch diese Lösung auf den ersten Blick aussieht: die Redaktion sieht Probleme hinsichtlich der Bestimmungen der DS/DV 408.0411 (1) a) und DS/DV 408.0101 (3).

Schreiben Sie uns doch Ihre Meinung und Ihre Erfahrungen.

„Wird kein Vordruck verwendet, ist für den Auftrag der Wortlaut des Vordrucks verbindlich.“



Lokrangierführer in der Praxis

Papierloser Transport im Binnenverkehr ab 5. August 2002

Gerd Schneider (CBB 31), Mainz

Durch die Weiterentwicklung der Elektronischen Datenverarbeitungs-Verfahren (EDV) sind wir bei DB Cargo so weit, dass im **Binnenverkehr die Transporte ohne Besonderheiten** grundsätzlich ohne Beförderungspapier durchgeführt werden können. Für Sie als Lrf/Rb kommen daher für diese Transportabwicklungen ab 5.8.2002 Änderungen im täglichen Arbeitsablauf zu, die wir Ihnen in einer kompakten Form darstellen möchten.

Bei allen anderen Transporten, wie Gefahrgut usw., auf die wir in unserer Aufzeichnung zuerst eingehen wollen, ändert sich lediglich die Bezeichnung des transportbegleitenden Beförderungspapiers. Die Regelungen für die Annahme bleiben in der bisherigen Form bestehen.

Auch die bisherigen Richtlinien für den internationalen Verkehr bleiben unverändert.

Weiter zeigen wir die Verfahrensweise auf, wie Sie sich verhalten müssen, wenn vom Kunden Wagen zur Abholung bereitgestellt worden sind, für die Sie keinen Auftrag haben.

Transporte mit Besonderheiten

Bei Transporten wie

- Gefahrgut (RID-Güter),
- Militärgut,
- Zollsendungen besonderer Versandanmeldung „T“ (Einheitspapier) als Zollanmeldung,
- außergewöhnliche Sendungen (Lademaßüberschreitungen, Schwerverwagen),
- von und nach den Häfen Bremen, Bremerhaven, Hamburg und Lübeck,
- von und nach Bahnhöfen der Deutschen Bahn AG auf schweizerischem und österreichischem Gebiet und
- als Trägerpapier für mitzubehaltende Begleitpapiere (z.B. Zoll- oder Abfallbegleitpapiere, „Beiblatt KV“, Rechnungen, Lieferscheine)

erhalten Sie für die Annahme der Sendung grundsätzlich bei Ihrem Druckerstandort einen einteiligen „**Transportschein**“, der alle erforderlichen Angaben enthält und das Gut bis zur **Ablieferung** begleitet.

In den Fällen, in denen der Kunde wie bisher einen Frachtbrief übergibt, erhalten Sie unverändert ein vorgeprüftes „**Datenblatt**“.

Die besonders von Ihnen zu beachtenden Regelungen bei der Behandlung von Wagen mit **RID-Gütern** entnehmen Sie **Bild 1** (Ziffern 1 – 3)

Transporte ohne Besonderheiten

Bei **Transporten ohne Besonderheiten** („Normaltransporte“) erhalten Sie ab dem genannten Termin an ihrem Druckerstandort ein „**Info-Versandauftrag**“, der alle Informationen enthält, die Sie für die Annahme der Sendung benötigen. Dieser Auftrag verbleibt nach der Annahme bei Versand-DB Cargo Bahnhof. Die Annahmodalitäten im einzelnen s. **Bild 2** (Ziffern 4 – 6).

Der Transport dieser Sendungen wird ohne Beförderungspapier abgewickelt!

Damit jederzeit erkennbar ist, dass ein die Sendung begleitendes Beförderungspapier für den Transport nicht erforderlich ist, sind diese Aufträge in PVG (Wagenliste Spalte 12 – Bemerkungen) mit der Sonderbehandlung „39“ und dem Vermerk „ohne Befp“ gekennzeichnet.

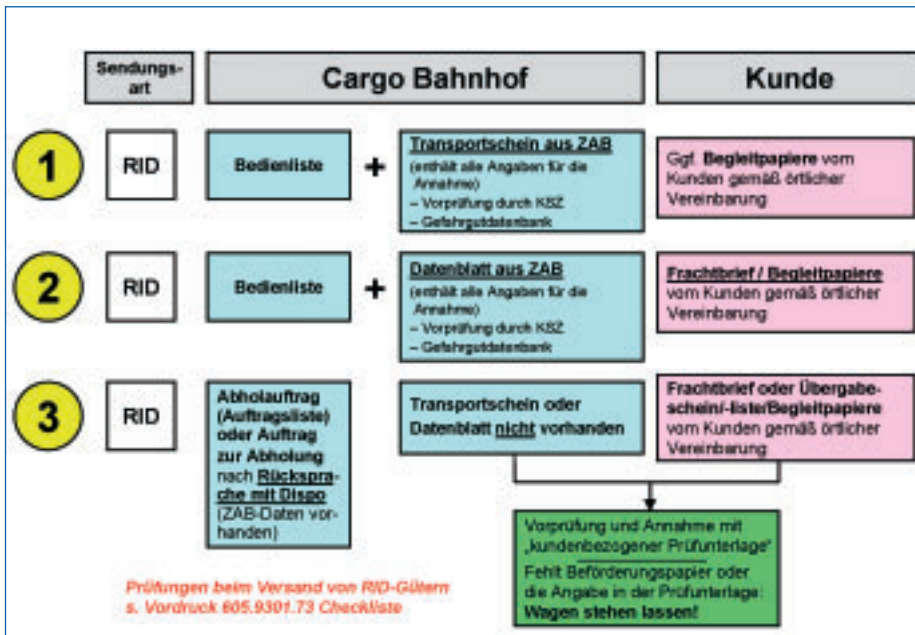
In **Bild 3** (Ziffer 7) weisen wir darauf hin, dass Privatwagen im Grundsatz (leer oder beladen) wie beladene Wagen zu behandeln sind.

Behandlung von beladenen Wagen, die beim Kunden ohne Auftrag zur Abholung bereitstehen

Ab dem 23.6.2002 wurde in PVG der Grundsatz „**keine Wagenbewegung ohne Auftrag**“ umgesetzt bzw. Bewegungen von Fahrzeugen besser dokumentiert.

Für den Fall, dass zum Zeitpunkt der Abholung beim Kunden noch keine ZAB-Auftragsdaten vorliegen, dem Lrf/Rb nicht übermittelt werden können und der Wagen trotzdem abgeholt werden soll, wird bei der Abarbeitung der Bedienliste vom EDV-System ein vorläufiger Auftrag „**Q-Auftrag**“ erzeugt.

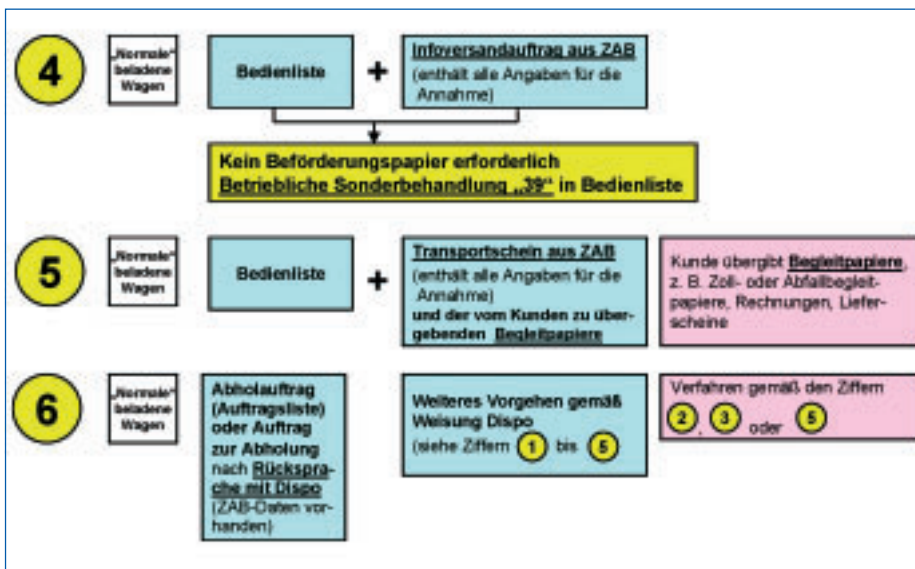
Das Grobkonzept für das Verfahren der Lrf/Rb bei derartigen Aufträgen ist in **Bild 3** (Ziffer 8) kurz dargestellt. Bei Stellen, bei denen erfahrungsgemäß regelmäßig beladene Wagen mit Q-Aufträgen abgeholt werden müssen, erstellt der Cargo Bahnhof einen Behelf, aus dem die erforderlichen vorläufigen Angaben für die betriebliche Behandlung beladener Wagen mit Q-Aufträgen entnommen werden können.



Zur sicheren betrieblichen Beförderung dieser Wagen benötigen Sie als Lrf/Rb:

- Angaben zur außergewöhnlichen Sendungen
- Angaben zu Gefahrgut gemäß RID
- Ladezustand leer oder beladen
- Gewicht der Ladung
- Angaben zu leichtem oder schwerem Schrott (mit bzw. ohne Sicherungsnetz)

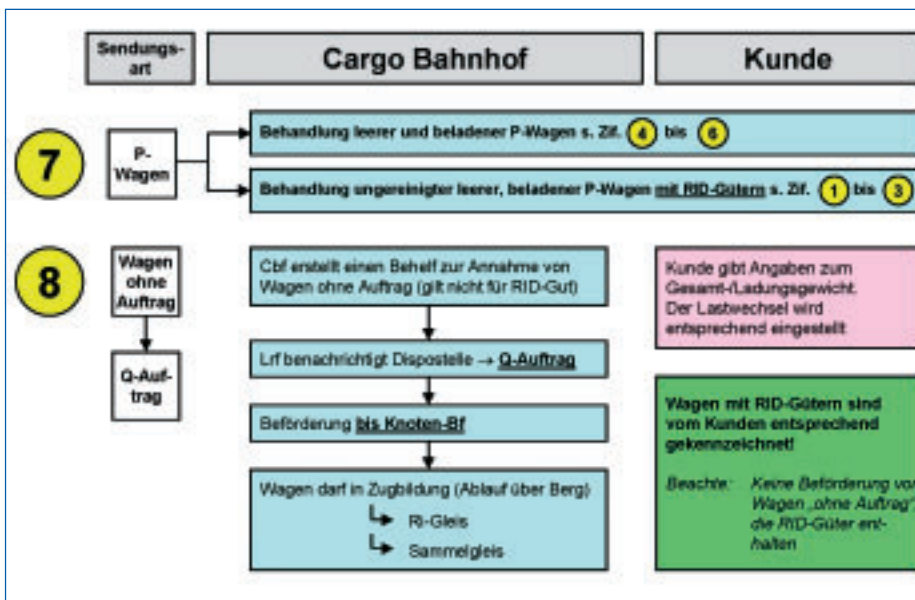
Fehlen diese Angaben, dürfen Sie diese Wagen nicht befördern!



In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass auch Wagen mit Q-Aufträgen nur bis zum Versandknoten befördert werden dürfen.

Liegt ein ZAB-Auftrag nicht rechtzeitig vor Ende der Zugbildung des Ausgangszuges vor, muss der betroffene Wagen zurückbleiben.

Alle hier in Kurzform beschriebenen Arbeitsverfahren erhalten Sie als „Arbeitsbehelf für papierlosen Transport (Vordruck 605.9301.76) in handlicher Form zur Unterstützung bei Ihrer täglichen Arbeit von Ihrem DB Cargo Bahnhof. ◀



Abbildungen, von oben nach unten

Abbildung 1: Behandlung von Wagen mit RID-Gütern.

Abbildung 2: Behandlung von „Normalen Wagen“.

Abbildung 3: Behandlung von Wagen ohne Auftrag (Q-Aufträge).

Der Sicherheitsbeauftragte



Es gibt viele „...beauftragte“ mit unterschiedlichen Namen und Aufgaben. Wir kennen z.B. Konzernbeauftragte, Datenschutzbeauftragte, Gleichstellungsbeauftragte, Strahlenschutzbeauftragte, Gefahrgutbeauftragte usw. Jeder „...beauftragte“ hat Aufgaben zu erfüllen oder Interessen wahrzunehmen. Die „Existenzberechtigung“ bzw. die rechtliche Grundlage für die Benennung oder Berufung ist in unterschiedlichen Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften oder ähnlichem verankert. Ebenso sind dort die Aufgaben, Rechte, Pflichten, Verantwortungsbereiche sowie andere Formalitäten beschrieben.

Haben Sie auch schon einmal 'was von einem – oder besser noch von Ihrem – Sicherheitsbeauftragten gehört? Im folgenden Artikel von **Dipl.-Ing. Michael Zumstrull**, Technischer Aufsichtsdienst der EUK, werden dessen Verantwortung, Aufgaben, Rechte und Pflichten beschrieben.



Abbildung 2:
Der Sicherheitsbeauftragte (GUV20.2.1)

Geschichtliches

Die Rolle/Aufgabe des Sicherheitsbeauftragten gibt es schon lange. Zwar existiert der Begriff „Sicherheitsbeauftragter“ erst seit 1963, die Aufgaben wurden aber schon wesentlich eher wahrgenommen. Der begriffliche Vorgänger war der „Unfallvertrauensmann“, wie er vor 1963 in den Unfallverhütungsvorschriften hieß. Dieser Begriff passte nicht mehr in die Zeit, wer wollte schon einem „Mann vertrauen“, der mit „Unfällen“ zu tun hat?

Gesetzliche Grundlage

Die gesetzliche Grundlage, oder wie manchmal auch gesagt wird, die „Geburtsurkunde“ des Sicherheitsbeauftragten findet sich im Sozialgesetzbuch VII. Hier heißt es im § 22:

„In Unternehmen mit regelmäßig mehr als 20 Beschäftigten hat der Unternehmer unter Beteiligung des Betriebsrates oder Personalrates Sicherheitsbeauftragte unter Berücksichtigung der im Unternehmen für die Beschäftigten bestehenden Unfall- und Gesundheitsgefahren und der Zahl der Beschäftigten zu bestellen...“

Konkrete Vorgaben über die Anzahl der zu bestellenden Sicherheitsbeauftragten sind hier nicht gemacht. Dieses obliegt dem jeweiligen Unfallversicherungsträger, also für den Bereich der Deutschen Bahn AG der Eisenbahn-Unfallkasse (EUK).

Die EUK nennt die erforderliche Anzahl an zu bestellenden Si-

cherheitsbeauftragten in der Anlage 1 der Unfallverhütungsvorschrift (UUV) „Allgemeine Vorschriften“ (GUV 0.1). Hier steht:

„Die Zahl der zu bestellenden Sicherheitsbeauftragten richtet sich nach der Zahl der Beschäftigten.

Es sind mindestens zu bestellen bei
21–50 Beschäftigten
1 Sicherheitsbeauftragter

51–120 Beschäftigten
2 Sicherheitsbeauftragte

121–200 Beschäftigten
3 Sicherheitsbeauftragte

201–2000 Beschäftigten für je 100 weitere Beschäftigte
1 weiterer Sicherheitsbeauftragter ...“

Angemerkt sei an dieser Stelle, dass in der Unfallverhütungsvorschrift die Rede von „mindestens“ ist. Der Unternehmer kann durchaus mehr als die oben geforderte Anzahl als Sicherheitsbeauftragte bestellen. Ebenso können auch in kleineren Betrieben, d.h. in Betrieben mit weniger als 21 Beschäftigten, Sicherheitsbeauftragte bestellt werden. Der Unternehmer tut sogar gut daran, mehr als nur die geforderte Mindestanzahl einzusetzen. Die Sicherheitsbeauftragten kosten nämlich nichts, sondern helfen dem Unternehmer Kosten zu sparen und somit wirtschaftlicher zu arbeiten. Zwar sagt der Volksmund:

„Was nichts kostet, dass taugt auch nichts“

aber dieses trifft auf den Sicherheitsbeauftragten ganz bestimmt nicht zu.

„Das Ohr auf der Schiene“

Diese Aussage lässt uns an die Indianer denken. Sie haben früher das Ohr auf die Schiene gelegt, um das Herannahen eines Zuges möglichst frühzeitig

zu erkennen. In einer Zeitschrift, die von Eisenbahnern gelesen wird und die die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb kennen, nun dazu aufzufordern, „das Ohr auf die Schiene zu legen“ klingt bedenklich. Die Aufforderung ist aber selbstverständlich nur bildlich gemeint. Die Sicherheitsbeauftragten sind es nämlich, die bei der täglichen Arbeit auch ständig vor Ort sind und hier die Arbeitsbedingungen kennen. Sie sind „vor Ort“, sind Kollege unter Kollegen und wissen, wie es an der Basis aussieht.

Natürlich sorgen im Betrieb auch andere Personen für Sicherheit und Gesundheitsschutz. Das ist in erster Linie der Vorgesetzte, der auf Grund seiner Position Verantwortung trägt. Um dieser Verantwortung gerecht werden zu können, ist in jedem Betrieb eine Fachkraft für Arbeitssicherheit bestellt, die den Vorgesetzten unterstützt, indem sie in regelmäßigen Abständen Betriebsbegehungen macht. Doch weder der Vorgesetzte noch die Fachkraft für Arbeitssicherheit können ständig vor Ort sein. Der Sicherheitsbeauftragte ist

es. Er hat die Möglichkeit, im tagtäglichen Arbeitsablauf Unfall- und Gesundheitsgefahren zu erkennen.

Sicherheitsbeauftragter: ein Ehrenamt

Die Wahrnehmung der Aufgaben des Sicherheitsbeauftragten ist ehrenamtlich und nicht mit einer höheren Bezahlung gekoppelt. Warum übt jemand dann ein solches Amt aus oder lässt sich dazu bestellen?

Diese Frage lässt sich nicht so einfach beantworten. Sicherheitsbeauftragte sind in der Regel sehr engagierte Menschen, die sich für ihren Arbeitsbereich und ihre Kolleginnen und Kollegen verantwortlich fühlen. Sie sind zuverlässig, haben große Erfahrung in ihrem Arbeitsbereich und genießen Vertrauen.

Das Genießen des Vertrauens der Kolleginnen und Kollegen setzt natürlich voraus, dass der Sicherheitsbeauftragte anerkannt ist. Dadurch wird es ihm

gelingen, auch ohne Weisungsrecht zu überzeugen und auf sicheres Verhalten hinzuwirken. Übrigens hat der Sicherheitsbeauftragte in dieser Rolle keinerlei Verantwortung.

Die Rechte der Sicherheitsbeauftragten

Wer Pflichten hat, der hat auch Rechte und wer Aufgaben hat, muss auch die Möglichkeit haben, diese zu erfüllen. Deshalb ist in der UUV „Allgemeine Vorschriften“ (GUV 0.1) im § 9 festgelegt:

„Der Unternehmer hat den Sicherheitsbeauftragten Gelegenheit zu geben, ihre Aufgaben zu erfüllen, insbesondere in ihrem Bereich an den Betriebsbesichtigungen und Unfalluntersuchungen der Technischen Aufsichtsbeamten teilzunehmen. Den Sicherheitsbeauftragten sind auf Verlangen die Ergebnisse der Betriebsbesichtigungen und Unfalluntersuchungen zur Kenntnis zu geben.“ ▶



Abbildung 1: Aufkleber zur Bekanntgabe des Sicherheitsbeauftragten.



Abbildung 3: Gesprächsführung für Sicherheitsbeauftragte (GUV20.56).

Anders als bei den Fachkräften für Arbeitssicherheit ist nicht festgelegt, wie viel Zeit zur Verfügung stehen muss; also kann man nur sagen: ausreichend! Dass ausreichend Zeit zur Verfügung steht, liegt doch auch im Interesse des Unternehmers, denn nur wenn der Sicherheitsbeauftragte Zeit für seine wichtigen Aufgaben hat, kann er dazu beitragen, Unfälle zu vermeiden.

Verantwortung

Die Sicherheitsbeauftragten unterstützen den Unternehmer in Punkto Arbeitssicherheit. Die Verantwortung dafür liegt jedoch nicht bei ihnen, sondern einzig und allein beim Unternehmer bzw. den Vorgesetzten. Diese Personen haben – anders als die Sicherheitsbeauftragten – ein Weisungsrecht, können also „sagen, wo es lang geht“.

Die Sicherheitsbeauftragten sind natürlich gefordert, auch ohne Weisungsrecht einzugreifen, wenn Gefahr in Verzug ist.

Dieses ist zum Beispiel der Fall, wenn jemand grob sicherheitswidrig arbeitet und dabei sich selbst oder andere gefährdet. Übrigens ist in solchen Fällen jeder gefordert einzuschreiten.

Die Sicherheitsbeauftragten haben also keine größere Verantwortung als ihre Kolleginnen und Kollegen.

Qualifikation

Vor dem Hintergrund des bisher Gehörten stellt sich die Frage, ob ein Sicherheitsbeauftragter eine besondere Qualifikation mitbringen muss. Dieses ist nicht der Fall. Der Unternehmer wählt, unter Beteiligung des Betriebsrates, den Sicherheitsbeauftragten aus. Hierbei berücksichtigt er Kriterien, wie z.B.

- Zuverlässigkeit
- Erfahrung
- kollegiales Verhalten
- Anerkennung durch Kollegen
- Redegewandtheit.

Diese Aufzählung ist nicht abschließend oder zwingend. Für die Auswahl können auch ganz andere Gründe ausschlaggebend sein. Wichtig ist vor allem, dass der Sicherheitsbeauftragte „Kollege unter Kollegen“ und kein Vorgesetzter ist. Eine Selbstverständlichkeit ist es, dass mit dem ausgewählten Mitarbeiter gesprochen wird und dessen Einverständnis eingeholt wird. Letztlich wird der Sicherheitsbeauftragte den Kollegen bekannt gegeben und auf den von der EUK bereitgestellten Aufklebern (Abbildung 1) namentlich genannt.

Leider wird die o.g., unter erwachsenen Menschen eigentlich selbstverständliche Vorgehensweise, nämlich miteinander zu sprechen, nicht immer angewendet. Ein Sicherheitsbeauftragter antwortete bei einem Seminar auf die Frage, wie

er zu dem Amt gekommen sei, dass er dieses nicht wüsste. Er habe seinen Namen nach seinem Urlaub am schwarzen Brett gelesen.

Aus- und Fortbildung

Um es gleich am Anfang klarzustellen: Sicherheitsbeauftragte müssen keine Ausbildung absolvieren. Gleichwohl sollen sie, um ihrer Rolle gerecht werden zu können, von Zeit zu Zeit an einem Seminar teilnehmen. Die EUK bietet jährlich ca. 45 spezielle Seminare für Sicherheitsbeauftragte an. An einem solchen Seminar sollte jeder neue Sicherheitsbeauftragte zu Beginn seiner „Karriere“ teilnehmen. Danach wird eine erneute Teilnahme an einem dieser Seminare nach vier bis fünf Jahren seitens der EUK empfohlen. Neben den vorgenannten Seminaren besteht auch die Möglichkeit zur Teilnahme an Fachseminaren. Die Kosten für die Aus- und Fortbildung, z.B. für Fahrt, Verpflegung und Unterbringung werden von der EUK übernommen.

Neben den Seminaren werden von der EUK spezielle Broschüren für Sicherheitsbeauftragte zur Verfügung gestellt, z.B.:

- „Der Sicherheitsbeauftragte“ (GUV 22.2.1)
- „Gesprächsführung für Sicherheitsbeauftragte“ (GUV 20.56).

Aufgaben

Die Aufgaben des Sicherheitsbeauftragten sind global im Sozialgesetzbuch VII festgelegt. Hier heißt es im §§ 22:

„Die Sicherheitsbeauftragten haben den Unternehmer bei der Durchführung der Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu unterstützen, insbesondere sich von dem Vorhandensein und der ordnungsgemäßen

Benutzung der vorgeschriebenen Schutzeinrichtungen und persönlichen Schutzausrüstungen zu überzeugen und auf Unfall- und Gesundheitsgefahren für die Versicherten aufmerksam zu machen.“

Zunächst ist im Text von Unterstützung die Rede. Gemeint ist, dass der Sicherheitsbeauftragte den Unternehmer bei dessen Aufgabe, für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zu sorgen, unterstützt. Weiterhin soll sich der Sicherheitsbeauftragte davon überzeugen, dass Schutzeinrichtungen vorhanden sind und persönliche Schutzausrüstungen getragen werden. Dies macht erforderlich, die Arbeitsabläufe zu beobachten und erkannte Mängel je nach Möglichkeit entweder selbst abzustellen oder dem Vorgesetzten zu melden, damit dieser sie abstellen lässt.

Der Sicherheitsbeauftragte führt aber auch Gespräche, um seine Kolleginnen und Kollegen von einem sicherheitsgerechten Verhalten zu überzeugen. Hierbei nimmt er sich besonders der „Neulinge“ in seinem Bereich an.

Zusammen mit der Fachkraft für Arbeitssicherheit und dem Betriebsrat nimmt der Sicherheitsbeauftragte an Betriebsbesichtigungen und Unfalluntersuchungen der EUK teil. Auch an den Sitzungen des vierteljährlich tagenden Arbeitsschutzausschusses nehmen Sicherheitsbeauftragte teil.

Zusammenfassung

Sicherheitsbeauftragte arbeiten ehrenamtlich, tragen keine Verantwortung und haben wichtige Aufgaben zu erfüllen. Hierzu brauchen sie die volle Unterstützung des Unternehmers sowie die Einsicht der Kolleginnen und Kollegen vor Ort. Nur so kann das gemeinsame Ziel, die Vermeidung von Unfällen, erreicht werden. ◀