

BahnPraxis

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



12 · 2002

- Zur rechten Zeit am rechten Ort ● Gefahren beim Rangieren im Winter
- FIT für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten im Jahr 2003
- Verteilung und Anforderung des Videos „Selbst sichern – aber sicher“

EUK **DB**

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ein Jahr mit vielen Höhepunkten und Ereignissen geht zu Ende. Aber wesentliche Neuerungen, die von uns Eisenbahnern noch ein ganzes Stück Arbeit abverlangen, stehen uns noch bevor.

Neben einem umfangreichen Fahrplanwechsel, der für alle Unternehmensbereiche grundsätzliche Neuerungen bringt, wird der „volle Verkehr“ auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/ Main aufgenommen und im Unternehmensbereich Personenverkehr das neue Preissystem eingeführt. Alles dies hat erhebliche Kundenwirkungen und fordert „den ganzen Mann“.

Die Zeit der Gewöhnung an die neuen Abläufe ist nur kurz, denn ohne dass diese in „Fleisch und Blut“ übergehen, wird der Feiertagsverkehr abgewickelt. All dies ist für langjährige Eisenbahner beherrschbar, haben wir nicht schon häufiger solche „Brocken gestemmt“. Aber unsere Kunden erwarten, dass wir diese Anforderungen auch unter ungewöhnlichen Situationen – Eis und Schnee – meistern. Es ist gerade unter solchen Bedingungen wichtig, dass alle Handgriffe so ausgeführt werden, wie wir es gelernt haben und die Richtlinien und Arbeitsschutzvorschriften verlangen. Denken Sie daran, damit Sie, besonders während der Festtage, unfallfrei Ihren Dienst verrichten.



Unser Titelbild:
RegionalBahn
(Dieseltriebwagen der
BR 643) von Pirmasens
nach Saarbrücken im
Bahnhof Würzbach an
der Saar.
Foto: DB AG/Schedler



Die „BahnPraxis“ war für Sie im ablaufenden Jahr ein ständiger Begleiter bei der Vermittlung von Neuem und bei der Reaktivierung von Bekanntem. Auch im nächsten Jahr wollen wir uns dieser Aufgabe stellen. Zu „sagen“ haben wir viel, wenn Sie nur einmal die umfangreichen Neuerungen nehmen, die sich aus der abschließenden Harmonisierung der Fahrdienstvorschrift ergeben.

Die Redaktion „BahnPraxis“ wünscht Ihnen und Ihren Familien ein gesegnetes

Weihnachtsfest und für das neue Jahr Gesundheit und persönliches Wohlergehen.

Bis zum nächsten Mal. Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

Zur rechten Zeit am rechten Ort

Dies gilt bei winterlichen Verkehrsverhältnissen im Besonderen für Schneeräumfahrzeuge, auch bei der Bahn.

Seite 123

Gefahren beim Rangieren im Winter

Leise rieselt der Schnee ... beim Rangieren ist besondere Vorsicht und umsichtiges Handeln angebracht.

Seite 125

Leserforum

16,7 oder 16 2/3 Hz? Diese und andere Fragen stehen im Mittelpunkt der Leserschriften und werden von der BahnPraxis-Redaktion kommentiert.

Seite 128

FIT für Sicherheitsaufsichten und Sicherungsposten 2003

Sie erhalten einen Überblick über die inhaltlichen Schwerpunkte des regelmäßigen Fortbildungsunterrichts 2003 für Sicherheitsaufsichten und Sicherungsposten.

Seite 129

Selbst sichern im Gleisbereich – neues Medienpaket der EUK

In Heft 10/2002 haben wir darüber berichtet, hier nun die Bestelladresse für das neue Medienpaket.

Seite 132

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 VFB,
Taanusstraße 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.



Zur rechten Zeit am rechten Ort

Die Disposition der Schneeräumfahrzeuge auf neuen Wegen

Dirk Brill, DB Netz AG, NBS 12, Frankfurt am Main

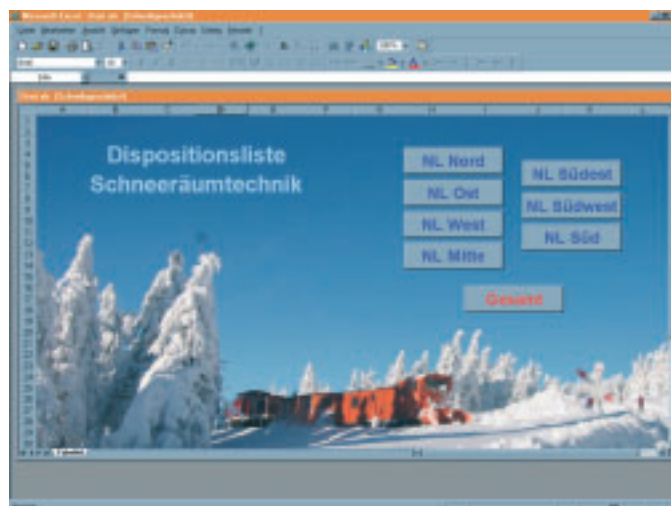
Der letzte Winter zeigte, dass trotz noch so guter Vorbereitung auf die Unbilden des Wetters, nicht alle Eventualitäten im Vorfeld auszuschalten sind. Der Wintereinbruch in der 51. und 52. Kalenderwoche 2001 traf die Bahn so heftig, dass vielerorts das Betriebsprogramm nur noch eingeschränkt aufrecht erhalten werden konnte. Dabei fielen landesweit Schlagzeilen wie „Jahrhundertwinter“ oder „Schneekatastrophe“ ins Auge.

Für die DB Netz AG stellte sich heraus, dass durch das verstärkte Anfordern von Schneeräumfahrzeugen nicht mehr mit den herkömmlichen Dispositionsunterlagen in Papierform gearbeitet werden konnte. Gerade für die Netzleitzentrale war es nicht mehr möglich, die regionalen Einsatzfahrten nachvollziehen zu können. Für den kommenden Winter wurde deshalb eine Datenbank erstellt, in der jeder Einsatz der Schneeräumfahrzeuge zeitnah abgebildet werden kann. In diesem Beitrag möchten wir Ihnen die neue Verfahrensweise vorstellen.

Die Dispositionsliste Schneeräumtechnik

Die Zentrale Datenbank „Dispositionsliste Schneeräumtechnik“ wurde in MS-Excel erstellt und ist auf einem Gruppenlaufwerk mit eingeschränktem Zugang abgelegt. Die Datenbank ermöglicht einen aktuellen Überblick über die im Fern- und Ballungsnetz verfügbaren Schneeräumfahrzeuge (SRF), mit der Wahlmöglichkeit der Anzeige nach Niederlassungen oder für das gesamte Bundesgebiet. In ihr werden alle Standorte und

Abbildung 1: Startseite der Datenbank SRF mit Schaltflächen zur Auswahl des Dispositionsbereiches.



Einsätze der SRF abgebildet und ermöglichen dadurch eine zeitnahe Disposition durch die verantwortlichen Stellen.

Dabei kommt der Aktualisierung der Stammdaten durch die örtlichen Streckenmanagements (öSM) mit SRF eine besondere Bedeutung zu. Hierfür legt das öSM besonders kundige Mitarbeiter fest, die für folgende Stammdaten verantwortlich sind und Veränderungen an das Streckenmanagement der Zentrale melden:

- Ordnungsnummer des SRF,
- Art des SRF (Pflug oder Schleuder),

Abbildung 2: Einsatznachweis SRF.

- Angaben zum SRF (Bauart, Fahrzeugnummer, Höchstgeschwindigkeit),
- Angaben zum Eigentümer (Niederlassung, Streckenmanagement),
- Bedienmannschaft und Beanspruchungsregelung,
- Ansprechpartner.

liche Mitarbeiter des öSM einen Antrag zum Einsatz eines SRF bei der zuständigen Betriebszentrale (BZ). Diese sucht mit Hilfe der Dispositionsdatenbank das bestgeeignete SRF heraus. Dabei sind Kriterien wie „Entfernung vom Standort zum Einsatzort“ und die „Art des SRF“ zu beachten.

Nach Auslösung des Einsatzes bei der in einem besonderen Meldeplan (Anlage der Wintermappe) festgelegten Stelle durch die BZ erfolgt die Vorbereitung zur Durchführung der Räumfahrt vor Ort. Die Fahrt selbst unterliegt der Zuglaufüberwachung der zuständigen BZ, welche dabei die Einsatzfahrt in die Datenbank einträgt.

Hierfür stehen folgende Dispositionsfelder zur Verfügung:

- derzeitiger Standort,
- Räumfahrt (Strecke),
- Datum,
- Besonderheiten.

Beteiligte Stellen, Dispositionsverfahren

Wird auf einem Streckenabschnitt der Einsatz eines SRF notwendig, stellt der verantwort-

liche Mitarbeiter des öSM einen Antrag zum Einsatz eines SRF bei der zuständigen Betriebszentrale (BZ). Diese sucht mit Hilfe der Dispositionsdatenbank das bestgeeignete SRF heraus. Dabei sind Kriterien wie „Entfernung vom Standort zum Einsatzort“ und die „Art des SRF“ zu beachten.

Steht kein geeignetes SRF in der eigenen Niederlassung zur Verfügung, verständigt die betroffene BZ die Netzleitzentrale (NLZ) welche einen überbezirklichen Einsatz eines SRF veranlasst. Hierfür wurde der NLZ ebenfalls Zugriff auf die Datenbank eingerichtet.

Abbildung 3: Stammdaten und Dispofelder (gelb) am Beispiel der NL Süd.

Nach Beendigung der Räumfahrt vermerkt die BZ den gegenwärtigen Abstellort oder veranlasst die Überführung an den Heimatbahnhof.

Einsatznachweis

Zur Abbildung der durch ein SRF „erledigten“ Einsatzfahrten wird nach jedem Einsatz durch die BZ ein Einsatznachweis geführt. Hierfür ist in der Dispositionsdatenbank bei jedem SRF eine besondere Schaltfläche „EN“ vorhanden, über die der Vordruck „Einsatznachweis“ aufgerufen werden kann.

In diesem Nachweis werden die entsprechenden Felder mit Daten gefüllt. In der Spalte „Summe der Einsätze“ kann der Gesamtumfang der Einsätze für jedes SRF nachvollzogen werden.

Schlussbetrachtung

Die Einführung der Dispositionsdatenbank ermöglicht allen an der Planung und Durchführung von Einsatzfahrten mit SRF beteiligten Stellen einen einheitlichen und zeitnahen Überblick über die Verfügbarkeit der SRF im Bereich der DB Netz AG. Dabei kann durch die Erfassung der Einsatzfahrten in den Einsatznachweisen auch die Einsatzhäufigkeit und der Umfang der Einsatzfahrten abgelesen werden. Gerade für die Planung der Standorte und der Frage nach Neubeschaffung von SRF können dadurch geeignete Informationen gewonnen werden und entsprechende Schlüsse daraus gezogen werden.

Allerdings ist der Informationsgehalt jeder manuell geführten Datenbank nur so gut, wie die Disziplin der an der Eingabe der Daten beteiligten Mitarbeiter. Für die Zukunft bestehen bereits Überlegungen die SRF mit einem GPS-gestützten Ortungssystem auszurüsten und in handelsüblichen PC-Anwendungen grafisch abzubilden. ■

Gefahren beim Rangieren im Winter

Wie jedes Jahr um diese Zeit muss mit plötzlichen Wintereinbrüchen, die klirrende Kälte, Eis und Schnee mit sich bringen, gerechnet werden. Die Tage sind kürzer und Witterungseinflüsse erschweren nicht nur den Weg zur und von der Arbeit, oder die Wege im Verlauf des Arbeitstages, sondern auch das Ausführen von Tätigkeiten. Insbesondere dort, wo überwiegend im Freien gearbeitet werden muss, kommt es in der „dunklen Jahreszeit“ des öfteren zu kritischen Situationen und Unfällen auf Grund von Witterungseinflüssen wie Regen, Nebel, Eis und Schnee.

*Der folgende Beitrag von **Dipl.-Ing. Jürgen Creter**, vom Technischen Aufsichtsdienst der EUK in Frankfurt am Main, beschäftigt sich mit winterlichen Gefahren beim Rangieren und den zugehörigen Tätigkeiten.*



Übergangszeiten Sommer – Herbst – Winter

Im Sommer mit seinen langen Tagen und hellen Nächten ist Rangieren einfacher. Durch die bessere Sicht am Tage und in der Nacht wird vieles zur Routine oder man macht es eben einfach, weil man glaubt das Risiko einschätzen zu können. Wenn die Jahreszeiten wechseln, können solche Verhaltensweisen sehr schnell fatale Folgen haben. Durch Nebel, Regen oder Schnee wird die Sicht verschlechtert, die Wahrnehmung von Kontrasten, Geräuschen und Farben und, ganz wichtig, das Vermögen Entfernungen richtig einzuschätzen ist beeinträchtigt.

Denken Sie in diesem Zusammenhang daran, dass Unfälle kein Schicksal sind, sondern durch eine Verkettung mehrerer Faktoren verursacht werden. Verhaltensweisen die von Routine beeinflusst werden, haben meistens auch mit Bequemlichkeiten zu tun. Und Bequemlichkeiten führen oftmals zu einem Mangel an Sicherheit und erhöhen somit die Unfallgefahren. Denken Sie hierbei z.B. an die Nutzung der innerbetrieblichen Verkehrswege, auch wenn diese länger sein sollten als der direkte Weg über die Gleise. Sie dienen, ganz besonders in der dunklen Jahreszeit, Ihrer Sicherheit.

Allgemeine Verhaltensweisen

Gerade bei schlechter Sicht überlegen Sie genau ob es zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötig ist den Gleisbereich zu betreten. Als Rangierer, Rangierlokführer, Lokführer oder Rangierleiter müssen sie den Gleisbereich betreten. Beachten Sie dabei immer die folgenden Regeln:

- In den Wintermonaten gibt es besondere betriebliche Regelungen zu Ihrer Sicher-

heit. Informieren Sie sich darüber und beachten Sie diese Regelungen, auch dann, wenn sie für Sie zunächst mit Unbequemlichkeiten verbunden sind.

- Schauen Sie sich auf den Wegen zu Ihrem Arbeitsplatz besonders aufmerksam um. Wenn Sie z.B. vereiste Stellen entdecken, oder Unebenheiten, die mit Schnee verdeckt sind und schlecht wahrgenommen werden können, beseitigen Sie wenn möglich diese Mängel. Andernfalls informieren Sie Ihren Vorgesetzten und zur Sicherheit bitte auch Ihre Kollegen darüber.
- Sie wissen, dass Rangieren sowie die zugehörigen Tätigkeiten ständige Wachsamkeit und volle Aufmerksamkeit erfordern. Rechnen Sie dabei die Erschwernisse auf Grund der Witterung mit ein, lassen Sie sich nicht durch Routine zu unvorsichtigem Handeln, z.B. Abspringen von der Rangierfahrt, verleiten. Durch Regen, Schnee und Eis wird der Boden rutschig, Sie können ausrutschen oder umknicken und dabei unter die Fahrzeuge geraten.
- Achten Sie außer auf sich selbst auch auf Ihre Kollegen. Wenn Sie Gefahren erkennen, die von den Kollegen noch nicht wahrgenommen werden können, so warnen Sie diese. Hier können Sie einen aktiven Beitrag zur Sicherheit leisten.
- Beginnen Sie neue Tätigkeiten nicht ohne gründliche Unterweisung. Machen Sie sich jedes Mal vor Beginn Ihrer Arbeit die Örtlichkeit und gerade in den Wintermonaten die vorhandenen Witterungsverhältnisse bewusst, und überdenken Sie Ihre Verhaltensweisen:
 - Wie ist die Sicht?
 - Wie sind die Bodenverhältnisse?
 - Gibt es innerbetriebliche Verkehrswege? ►

- Arbeite ich allein?
- Befinde ich mich auf einem Fahrzeug?

Es fallen Ihnen sicher noch weitere Fragen ein. Wenn Sie zu allen diesen Fragen eine gute Antwort wissen und danach handeln, haben Sie für Ihre Sicherheit schon viel getan, denn es gilt auch hier das Sprichwort:

„Gefahr erkannt –
Gefahr gebannt!“

Bei der Arbeit im Gleisbereich

Persönliche Schutzausrüstung (PSA)

Beim Rangieren sowie bei zugehörigen Tätigkeiten müssen Sie als PSA Kopf-, Hand- und Fußschutz und Warnkleidung verwenden. Gerade in den dunklen Monaten ist es wichtig, dass Ihre vorgeschriebene Warnkleidung in einwandfreiem Zustand ist. Bei schlechter Sicht kann unter Umständen ihr Leben davon abhängen, ob sie früh genug wahrgenommen werden können. Achten Sie darauf, dass die Warnkleidung regelmäßig gereinigt wird. Wenn Sie Warnkleidung als Kälteschutz haben, ist es wichtig, dass auch die Imprägnierung Ihrer Warnkleidung erneuert wird um den Schutz gegen Nässe zu gewährleisten. Wenn Sie Ohrenschutz als Kälteschutz benutzen, muss gewährleistet sein, dass Sie Warnsignale und betriebliche Informationen sicher hören können. Denken Sie daran, dass Nebel und Schnee Geräusche abdämpfen. Sind Sie sich dahingehend nicht sicher, verzichten Sie auf den Ohrenschutz wenn die Witterung dies zulässt.

Gleise überqueren

Überqueren Sie Gleise grundsätzlich nur auf den vorgesehenen innerbetrieblichen Verkehrswegen. Müssen Sie mehrere Gleise überqueren, ist es bei Dunkelheit und schlechter Sicht besonders wichtig, sich vor je-

dem Gleis erneut zu überzeugen, dass sich kein Schienenfahrzeug nähert. Zusätzlich ist zu bedenken, dass auf Grund von Nebel, Regen oder Schnee Geräusche schlechter wahrzunehmen sind. Nehmen Sie sich beim Überqueren von Gleisen die Zeit genau zu schauen. Genauso schlecht wie für Sie die Sicht sein kann, ist sie auch für die Triebfahrzeugführer sich nähernder Fahrten. Bedenken Sie dies, wenn Sie Gleise vor oder hinter stehenden Schienenfahrzeugen überqueren müssen. Achten Sie auf ausreichenden Abstand zum stehenden Fahrzeug (mindestens 2 Meter), bei Triebfahrzeugen müssen Sie Blickkontakt zum Triebfahrzeugführer haben. Dies ist besonders kritisch bei Nebel oder Schneetreiben. Überqueren Sie das Gleis dann lieber an einer geeigneteren Stelle. Warten Sie zu Ihrer Sicherheit stets, bis Sie ausreichend Sicht haben und selbst gesehen werden können. Bei feuchter Witterung sind Metallteile besonders rutschig. Treten Sie nicht auf Schienenköpfe, Radlenker, Weichenzungen oder bewegliche Teile von Schienen.

Auf- und Absteigen von Schienenfahrzeugen

Rangierertritte, Einstiege von Reisezugwagen oder Aufstiege auf Triebfahrzeuge können durch Schnee und Eis zu gefährlichen Rutschpartien führen. Dazu kommt die Feuchtigkeit die durch die Schuhe in die Fahrzeuge eingebracht wird, und die beim Durchsteigen zum Ausrutschen und Fallen führen kann. Steigen Sie auf Fahrzeuge bei feuchter Witterung nach Möglichkeit nur im Stillstand und besonders vorsichtig. Sorgen Sie immer für festen Halt und rechnen Sie damit, dass Schnee und Eis ihren festen Stand beeinflussen können. Hier sei Ihnen ans Herz gelegt: Nehmen Sie sich die notwendige Zeit für Ihre Sicherheit. Es ist keinesfalls im Interesse des Unternehmers die Gesundheit von Beschäftigten aus Zeit- und Termindruck zu riskieren. Die Folgekosten sind ungleich höher.

Begleiten von Fahrten

Das Begleiten einer Fahrt erfordert volle Aufmerksamkeit, insbesondere bei schlechter bzw. beeinträchtigter Sicht. Masten, Bauwerke und ähnliche Hindernisse können dann erst sehr viel später erkannt werden. Bedenken Sie dies besonders. Achten Sie darauf, dass Sie sich dann nicht auf Endritten und an den Längsseiten von Schienenfahrzeugen aufhalten oder sich aus dem Schienenfahrzeug herauslehnen, z.B. weil Sie glauben so besser zu sehen. Beobachten Sie immer den Gleisbereich in Fahrtrichtung. Müssen Sie bei Ihren Tätigkeiten auf- und absteigen ist es auf der freien Strecke wichtig dies immer auf der gleisfreien Seite zu bewerkstelligen, weil Sie dort, unabhängig von der Sicht, nicht durch Fahrten im Nachbargleis gefährdet sind. Besondere Vorsicht ist an Bauwerken und Brücken geboten. Hier ist neben dem Auf- und Absteigen selbst besonders z.B. auf vereiste oder rutschige Betonteile und verschneite Bodenunebenheiten zu achten. Müssen Sie zur Gleisseite absteigen, dürfen Sie durch Fahrten im Nachbargleis nicht gefährdet werden. Können Sie dies nicht sicherstellen, bleiben Sie auf dem Fahrzeug und nehmen Sie Kontakt mit dem zuständigen Fahrdienstleiter auf. Wenn Sie auf Schienenfahrzeugen mitfahren, dürfen Sie dies nur auf den dafür vorgesehenen Mitfahrgelegenheiten und unter Beachtung der Sicherheitsregelungen. Ansonsten gelten dieselben Verhaltensregeln wie zuvor beschrieben.

Besondere Gefährdungen

Rangieren ist mit vielen zugehörigen Tätigkeiten verbunden. In diesem Abschnitt werden besondere Gefährdungen, die sich aus der Witterung in der dunklen Jahreszeit ergeben, näher beschrieben. Natürlich ist die Zusammenstellung keinesfalls abschließend und auch

nicht wertend zu verstehen, sondern sie soll dazu anregen, dass sich jeder für sein Arbeitsumfeld Gedanken zu Sicherheit und Gesundheitsschutz macht.

Kuppeln und Entkuppeln

- Zum Kuppeln und Entkuppeln gibt es geltende Regelungen und Verhaltensweisen, die auch im Winter einzuhalten sind. Die Witterung erschwert jedoch das Ausführen dieser Handlungen.
- Besondere Vorsicht ist angebracht, wenn sie unter den Puffern in den „Berner Raum“ hindurchschwingen. Durch vereiste oder rutschige Böden können Sie dabei zu Fall kommen und auf den Schienenkopf aufschlagen. Rutschige Kupplungsbügel können Ihnen aus den Fingern gleiten, und entweder die Finger einklemmen oder Sie beim Hinabfallen verletzen.
- Müssen Sie mit der Entkupplungsstange Wagen trennen, geschieht dies in der Regel während der Bewegung der Wagen. Es empfiehlt sich, bevor die Rangierhandlungen beginnen, den Bereich wo entkuppelt wird, abzugehen. So können vereiste Stellen, Stolperstellen die durch Schnee versteckt sind oder die Lage von Einbauteilen erkannt werden. Wenn Sie mit dem Entkuppeln beschäftigt sind, können Sie nur noch eingeschränkt auf den Zustand des Verkehrsweges achten. Sie müssen sich darauf verlassen, dass sie den Weg sicher begehen können, damit Sie nicht stolpern und unter die sich bewegenden Fahrzeuge geraten. Eine zusätzliche Gefahr birgt hierbei die Entkupplungsstange.

Bewegen von Schienenfahrzeugen

- Legen Sie die Hemmschuhe so rechtzeitig vor die herannahenden Wagen, dass Sie Zeit haben sich ohne

Hast aus dem Fahrbereich zu entfernen. Denken Sie daran, dass die Gefahr besteht, von den vorbeifahrenden Wagen erfasst zu werden, wenn Sie beim Auflegen ausrutschen.

- Falls Sie Schienenfahrzeuge in Bewegung setzen, beachten Sie, dass diese wegen der Feuchtigkeit einen längeren Bremsweg haben können. Sie müssen dann früher die Handbremse betätigen oder die Hemmschuhe unter Umständen anders auflegen, als sie es vom Sommer gewohnt sind.
- Im Bereich von Spillanlagen ist zu beachten, dass die Spillseile unter Umständen vom Schnee bedeckt sind und zu einer Stolpergefahr werden können.

Wasserleitungen, Dampfheizleitungen

- Beim Schließen der Dampf- absperrhähne zum Entkuppeln strömt das Heizwasser aus den Bohrungen der Absperrhähne. Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt kommt es dort, wo dieses Wasser hinabtröpft, immer wieder zu Vereisungen am Boden.

An solchen Stellen ist z.B. beim Eintauchen in den Berner Raum zum Kuppeln von Reisezugwagen, aber auch beim Überqueren von Gleisen besondere Vorsicht geboten.

- An Wasserentnahmestationen besteht trotz klarer Sicht und ohne Niederschläge die Gefahr von Vereisungen.

Kommunikation

- Bei eingeschränkter Sicht durch Fahrzeuge oder Witterungseinflüsse ist die Verständigung aller Beteiligten sicherzustellen. Gerade bei großer Kälte können sich Batterien und Akkus schneller entladen. Berücksichtigen Sie dies, und nehmen Sie nur voll aufgeladene

Akkus und Batterien für Funkgeräte, Handlampen o. ä. mit. Zur Sicherheit können auf dem Triebfahrzeug Reservebatterien und Akkus mitgeführt werden, sofern dies nötig erscheint.

- Funkdisziplin ist ebenfalls ein wichtiges Stichwort. Auf Grund der schlechten Sicht durch Nebel, Regen und Schnee ist es oft nicht möglich Sichtkontakt zu halten. Dann müssen Sie über Funk ständig mit allen Beteiligten kommunizieren können. Dazu gehört auch, dass jeder Teilnehmer immer exakt mit den festgelegten Formulierungen angesprochen werden muss, um Verwechslungen zu vermeiden.

Bitte nicht vergessen

Rangieren und zugehörige Tätigkeiten sind verantwortungs-

volle Aufgaben, die mit größter Umsicht und Vorsicht durchgeführt werden müssen. Der Witterungseinfluss im Winter erschwert die Durchführung der Tätigkeiten und erzeugt zusätzliche Gefahren, mit denen gerechnet werden muss.

Wenn es durch diesen Beitrag gelungen ist, routinemäßiges Denken, das sich bei jedem einstellen kann, zu durchbrechen und das Gefahrenbewusstsein bei der Arbeit im Winter zu sensibilisieren, ist ein wichtiger Schritt in Richtung Sicherheit und Gesundheitsschutz getan. Sie selbst können den Gefahren des Winters begegnen, indem Sie sich diese Gefahren immer bewusst machen und sich entsprechend verhalten.

Beachten Sie alle zu Ihrer Sicherheit aufgestellten Regelungen, nutzen Sie die zur Verfügung gestellten Einrichtungen. Scheuen Sie sich auch nicht, einen Kollegen, der nicht sicher

arbeitet, anzusprechen. Es könnte unter Umständen gerade dieser Kollege sein, der Ihnen dann in einer Gefahrensituation, die Sie vielleicht gerade nicht bemerken, zu Hilfe eilt. Weitere Hilfestellung zum Thema finden Sie auch in den Merkblättern „Rangieren sowie zugehörige Tätigkeiten“ (GUV 25.6.1) und „Arbeiten an Bahnanlagen im Gleisbereich von Eisenbahnen“ (GUV 25.7.3).

Denken Sie auch an Ihre Familien. Kommen Sie lieber etwas später nach Hause und verhalten sich bei ihrer Tätigkeit oder auf dem Weg zur oder von der Arbeit sicher. Das ist besser als ihr Leben durch einen Unfall unter Zeitdruck oder durch Unachtsamkeit zu riskieren, denn



BahnPraxis Heft 6/7/2002, Seite 69

Zum Artikel „**Der Zug und sein Schlussignal**“ erreichten uns Zuschriften von:

Christoph Hirsch (Mainz), Andreas Fischer (Hannover), Thomas Schweres (Oberhausen), Herr Röttgerkamp (Paderborn), Kristian Scharf und Stephan Schmidt aus Treysa, Sönke Hinkelmann (Hamburg), Jiri Vystrcil, Brno (Tschechische Republik) und von einem Fahrdienstleiter aus Düsseldorf-Gerresheim.

Die Einsender der Leserbriefe sind weitgehend der Meinung, dass solange kein europäisch einheitliches Schlussignal eingeführt ist oder Schlussignale anderer Bahnen anerkannt werden, Züge aus dem Nachbarland innerhalb der DB nach 408.0551 (6) zu behandeln sind.

Wir als BahnPraxis sind uns bewusst, dass der Ersatz des Schlussignals mit Schwierigkeiten und Verspätungen verbunden ist. Trotzdem sind wir der Ansicht, dass die Bestimmungen des Signalbuchs und der Fahrdienstvorschrift in vollem Umfang anzuwenden sind. ■



BahnPraxis Heft 9/2002, Seite 91

Die BahnPraxis-Redaktion bedankt sich für die vielen Leserzuschriften zum Artikel „**Auch das geschah irgendwo in Deutschland**“ und vertritt folgende Meinung dazu:

„Der Vordruck für den Befehl C ist nach dem Regelwerk zu verwenden 408.0411 (1) a) und b).

Muss der schriftliche Befehl durch Aushändigen übermittelt werden, ist jedes Mal der Vordruck Befehl C nach FV auszufertigen.

Muss der schriftliche Befehl durch Diktieren übermittelt werden, konnte nach DV 408.0411 (8) f der Fdl das „Vereinfachte Verfahren beim Übermitteln“ bisher schon anwenden.

Ausblick

Diese Regelung gilt ab 15.06.03 DB weit. Hierbei dürfen bestimmte Befehle gleichen Inhalts für mehrere Züge vom Fdl nur einmal ausgefertigt und die Zugnummer usw. für weitere Züge und die

Befehl C Zug fährt
- mit höchstens70.....km/h -
zwischen Eisenau und Gerste 000 km 114,2 bis km 114,5
Grund Nr. 40 - Mängel am Oberbau
Zusätzliche Aufträge und Hinweise (soweit erforderlich)
b) Lf-Signale – fehlen –
Eisenau, den 17. Juli 2002, Uhr Min
Fahrdienstleiter erhalten
..... (Name Funktion)

Übermittlung auf der Rückseite vermerkt werden. KoRil 408.0411 Abschnitt 2 Absatz 4". ■

BahnPraxis Heft 10/2002

16 2/3 Hz oder 16,7 Hz?

Zum Artikel „**Automatische Stromabnehmerseinrichtung**“ hat uns Michael Schultz, Planung Streckenmanagement Betrieb, NL Südwest, DB Netz einen interessanten Hinweis gegeben:

„Im Zuge der Harmonisierung der europäischen Normen für die Elektrotechnik wurde die Nennfrequenz der Bahnstromversorgungssysteme Norwegens, Schwedens, Österreichs, der Schweiz und Deutschlands von 16 2/3 Hz auf 16,7 Hz neu festgelegt.

Die von der AEIF (European Association for Railway Interoperability) erarbeitete Technische Spezifikation für die Interoperabilität, Teilsystem „Energie“ (TSI) verwendet die neue Nennfrequenzbezeichnung bereits, die betreffenden Euronormen (z.B. EN 50163 [VDE 0115 Teil 102]) werden z.Z. überarbeitet.

Die Deutsche Bahn AG wird sich dieser Änderung anschließen.“

(aus den Geschäftlichen Mitteilungen Nr. 19 / 11.05.2001, Seite 14 – 241 – Änderung der Bezeichnung der Nennfrequenz...)

Herzlichen Dank für den Hinweis!

Leider fehlt bei diesem Beitrag die Angabe des Autors, daher möchten wir dies nachholen:

Klaus-Ulrich Rötz, PBS 3, DB Reise&Touristik. ■

BahnPraxis Heft 11/2002

Auch bei dem Artikel „**Punktförmiges Zugbeeinflussungssystem PZB 90 – Der 500 Hz-Gleismagnet**“ fehlte der Name des Autors, obwohl die meisten Leser sicherlich diesen Artikel dem richtigen Verfasser zugeordnet haben. Ja, es ist unser „PZB-Spezialist“ **Werner Jochim**, NNF 6, DB Netz-Zentrale, der wieder einmal einen interessanten Beitrag zu diesem wichtigen Thema geliefert hat. ■



Fortbildungsunterricht für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten im Jahr 2003

Themen und Durchführung im Jahr 2003

Detlef Torge, Überwachungsgemeinschaft Gleisbau, Berlin

Einige Bauarbeiter montieren auf der Arbeitsstelle im Bahnhof noch Leitungen für die Bahnerdung, andere schaufeln mit der Schottergabel den störenden Schotter vom Randweg an die Schotterflanke vor den Schwellenköpfen. Die Großmaschinen haben den Baubereich gerade verlassen. Das Ende der Baustelle rückt in greifbare Nähe. Der Bauleiter und der Bauüberwacher laufen das Gleis noch einmal ab, checken die Befahrbarkeit nach den Bauarbeiten. Die Freude auf den baldigen Feierabend kämpft in den Köpfen der Sicherungspersonale gegen das Pflichtbewußtsein, bis zur letzten Sekunde die „Jungs an der Arbeitsstelle“ durch Warnen vor den sich nähernden Fahrten zu schützen. Plötzlich fällt im gesamten Güterbahnhof die Beleuchtung aus, die Innenposten ahnen nur noch, wo der Außenposten steht. Sicherungsposten F. bemerkt zu allem Übel einen Defekt an seiner rot abblendbaren Taschenlampe.

Kommt Ihnen diese Situation bekannt vor? Was ist zu tun, welche Aufgaben hat in einem solchen Fall der Sicherungsposten, welche die Sicherungsaufsicht?

In der jährlichen Fortbildung 2003 für Sicherungspersonale werden die Schwerpunkte u. a. auf das Verhalten bei Unregel-

mäßigkeiten bzw. bei Veränderungen der Gefahrensituationen gelegt. Sie werden im FIT 2003 die Antwort auf solche Fragen bekommen, die Sie schon lange stellen wollten.

Wie in den vergangenen Jahren, war der Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen auf seiner

21. Sitzung bestrebt, auch für das Jahr 2003, Schwerpunkte aus der Praxis aufzugreifen und Themenvorschläge für die jährliche Fortbildung den zugelassenen Bildungsträgern vorzugeben.

Verantwortlich für die Erstellung der Trainingsunterlagen war in erster Linie DB Bildung, die Zu-

arbeit von Mitarbeitern der Eisenbahnfachschulen und der Eisenbahn-Unfallkasse erhielt.

FIT 2003 für Sicherungsposten

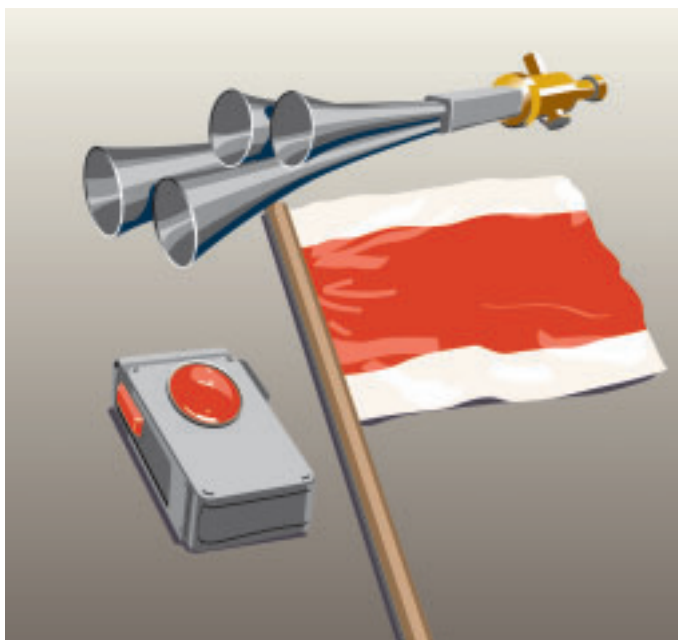
Eine solide Grundlage für die ordnungsgemäße Ausübung der Sicherungstätigkeit sind ►



die Kenntnisse über die Unfallverhütungsregelungen der EUK und der Richtlinien der DB Netz AG. Hier besteht die Notwendigkeit Änderungen und Neuerungen zu kennen und nach Inkrafttreten umgehend in die Praxis umzusetzen.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung FIT 2003 für Sicherungsposten

1. Die Erläuterungen zum Regelwerk, Änderungen der KoRil 132.0118 bilden den ersten



Schwerpunkt des FIT für Sicherungsposten.

2. Immer wieder tauchen Fragen zur Annäherungsstrecke, wie z.B. deren Bedeutung, deren Berechnung und Festlegung sowie anderen Komponenten auf. Die Situation, sich auf seinem Standort nicht „ganz wohl“ zu fühlen, hat der ein oder andere Sicherungsposten sicher schon einmal erlebt? Der richtige Standort ist für Sicherungsposten die entscheidende Grundlage für die ordnungsgemäße Warnung der Versicherten vor Zugfahrten! Keine Frage zum Thema Annäherungsstrecke darf deshalb im FIT unbeantwortet bleiben!

3. Die Gefahr lauert im Gleisbereich! Schon in den GUV wird der Gleisbereich als der entscheidende Gefahrenpunkt für die Gesundheit der Versicherten verdeutlicht. Die Arbeitssicherheit ist in Gefahr, wenn sich Versicherte im Gleisbereich aufhalten. Auslöser der Gefahren sind Zugfahrten im Gleisbereich, die Versicherte bei ihrer Arbeit gefährden. Bei Gefahr, sind die Arbeiten einzustellen. Die Verantwortung, diesen Bereich zu überwachen und Versicherte vor diesen Gefahren zu warnen, haben die Sicherungsposten. U.a. aus diesem Grund werden auch im Jahr 2003 Fragen zum Gleisbereich wieder einen wesentlichen Schwerpunkt im FIT einnehmen. Welche Gefahren lauern beim Betreten des Gleisbereiches auf die Versicherten? Wie haben sich die Versicherten im Gleisbereich zu verhalten? Welche Gefahren treten auf dem Weg von und zur Arbeitsstelle auf? Gemeinsam klären Trainer und Teilnehmer diese Fragen.

4. Leider kommt es während der Sicherungstätigkeit immer wieder zu Unregelmäßigkeiten. Wodurch entstehen diese Unregelmäßigkeiten? Verursachen die Versicherten selbst die Unregelmäßigkeiten oder haben äußere Einwirkungen Einfluss? Diese Fragen werden anhand von Beispielen geklärt und dabei

wird besonders darauf verwiesen wie Unregelmäßigkeiten auftreten können und wie darauf reagiert werden kann.

5. „Die Sicherungsposten und die bauausführende Firma kennen sich gut. Man hatte schon des Öfteren eine gemeinsame Arbeitsstelle. Die Arbeiten laufen fachgerecht, die Beschäftigten haben Vertrauen zum Sicherungsunternehmen, konzentrieren sich auf ihre Arbeit. Der Außenposten erkennt am Beginn der Annäherungsstrecke ein Schienenfahrzeug und gibt umgehend das festgelegte Warnsignal. Die Weitergabe des Warnsignals bis an die Arbeitsstelle klappt reibungslos. Und doch, ein Beschäftigter der Baufirma scheint nicht zu reagieren!“ Wie haben sich die Sicherungsposten zu verhalten, um eine drohende Gefahr abzuwenden? Dieses und andere Beispiele werden in diesem Schwerpunkt geklärt. Dabei wird auf die Unterschiede bei einer wechselnden Anzahl von Sicherungsposten eingegangen.

6. Im Schwerpunkt 4 wurde nachdrücklich auf die Problematik der Unregelmäßigkeiten eingegangen. Doch wie werden diese Unregelmäßigkeiten ausgewertet, wie analysiert, um ein „nächstes Mal“ auszuschließen? Dieser Schwerpunkt befasst sich mit der Meldepflicht und dem Meldeweg nach Auftreten von Unregelmäßigkeiten.

7. Durch die Sicherungsaufsicht wurde der Sicherungsposten informiert, dass unter Anwendung des Verfahrens „Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“ gesichert wird. Die Kenntnisse der Teilnehmer werden im FIT 2003 aufgefrischt. Jeder Teilnehmer soll in einem Wissenstest, der gemeinsam ausgewertet wird, seine Kenntnisse überprüfen.

8. Durch Kontrollen auf Arbeitsstellen wurde leider festgestellt, dass sich Unregelmäßigkeiten bei der Baustellensicherung häufen! Beispiele solcher Unre-

Regelmäßigkeiten sollen die Teilnehmer kennen lernen und informieren. Gemeinsam sollen Lösungen gefunden werden.

FIT 2003 für Sicherungsaufsichten

Die Sicherungsaufsichten sind schon vor Beginn der Arbeiten unmittelbar mit der Vorbereitung der Sicherungsmaßnahmen beschäftigt. Schon hier tragen sie Verantwortung für die spätere reibungslose Durchführung der Sicherungsmaßnahme.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung 2003 für Sicherungsaufsichten

1. Gibt es Änderungen in den Regelwerken und müssen diese bereits während der Sicherungsplanung berücksichtigt werden? Der Trainer stellt den Teilnehmern am FIT entsprechende Änderungen vor und erläutert diese. Gemeinsam wird erarbeitet, wie die Neuerungen umzusetzen sind.

2. Anhand eines Praxisbeispiels erstellen die Teilnehmer einen Sicherungsplan. Die Kenntnisse werden aufgefrischt und Fragen beantwortet.

3. Im FIT 2003 für Sicherungsposten wird viel über eintretende Unregelmäßigkeiten gesprochen. Nach Information durch den Sicherungsposten hat die Sicherungsaufsicht umgehend auf die neue Gefahrensituation zu reagieren und die Sicherungsplanung anzupassen! In einer Gruppenarbeit soll eine solche Situation realistisch wiedergegeben und der Sicherungsplan gemeinsam angepasst werden.

4. Erinnern wir uns an das Beispiel aus der Einleitung. Was ist in diesem Fall die Aufgabe der Sicherungsaufsicht? Was muss/darf er veranlassen, wo liegen seine Möglichkeiten. Die

bauausführende Firma will die Arbeiten schnellstmöglich abschließen, der Technisch Berechtigte will die Sperrpause einhalten. Welche Handlungskompetenzen hat die Sicherungsaufsicht gegenüber den Beteiligten und wie kann sie diese umsetzen? Ein anspruchsvoller und wichtiger Schwerpunkt im FIT 2003.

5. Verantwortung und Kompetenzen verpflichten die Sicherungsaufsicht zu konsequentem Handeln. Welche rechtlichen Konsequenzen aber kann nicht anforderungsgerechtes Handeln nach sich ziehen? In diesem Schwerpunkt werden die betreffenden Begriffe und Konsequenzen anhand eines praktischen Beispiels (Sicherungsplan) aufgefrischt bzw. vermittelt. Die Meldepflicht der Sicherungsaufsicht ist wesentlicher Bestandteil dieses Abschnittes.

6. Die Teambildung im Sicherungsbereich kann u.U. Probleme bereiten. Wechselnde Zusammensetzung der Gruppen auf unterschiedlichen Arbeitsstellen sind heute nicht selten. Unabhängig davon sind die Sicherungsaufsichten grundsätzlich verpflichtet, ihrer Führungsverantwortung nachzukommen. Welche Aufgaben ihnen dabei obliegen und die Möglichkeiten der Umsetzung klären die Teilnehmer gemeinsam mit dem Trainer.

7. Nicht zuletzt auf größeren Arbeitsstellen mit mehreren Abschnitten ist eine Sicherungskoordination unerlässlich. Die Sicherungskoordination stellt das Zusammenwirken der beteiligten Fachlinien und Gewerke im Rahmen der Sicherungsplanung sicher. Die Kenntnisse der Teilnehmer über diese Aufgaben werden in diesem Abschnitt aufgefrischt und aktualisiert.

8. Nach Hinweisen durch einen Sicherungsposten bzw. durch eigene Erkenntnis der Sicherungsaufsicht kann es notwendig sein, den Gleisbereich um-



gehend zu räumen und die Arbeiten zu unterbrechen. Welche Gründe können hierfür ausschlaggebend sein bzw. was ist zu beachten, wenn die Arbeiten unterbrochen werden? Die Klärung erfolgt in diesem Schwerpunkt.

9. Zum Schutz der Beschäftigten vor Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen erfolgt die Sperrung eines Gleises aus Gründen der Unfallverhütung. Wie die Sperrung zu beantragen ist wird in einem Lehrgespräch wiederholt und zusammengetragen. ►





10. Herr Dr. Ing. Uwe Sauer, ein ehemaliger Mitarbeiter im Technischen Aufsichtsdienst der EUK, hat zur Problematik „Wahrnehmbarkeitsprobe“ die ent-

scheidenden Aspekte zusammengefasst. An Beispielen wird insbesondere die Hörbarkeit akustischer Warnsignale für die Planung von Sicherungsmaßnahmen und bei Unregelmäßigkeiten dargestellt.

11. Vorkommnisse und Unregelmäßigkeiten bei der Baustellensicherung, die sicher zu vermeiden gewesen wären, sollen zum Abschluss der jährlichen Fortbildung die Sicherungsaufsichten sensibilisieren, bewusster gegen diese möglichen Gefahrenquellen vorzugehen, und sie zu Beginn der Sicherungsmaßnahmen auszuschließen.

Bitte beachten Sie!

Auch im Jahr 2003 benötigen alle Teilnehmer an der jährlichen Fortbildung neben den Teilnehmerunterlagen, die Unfallverhü-

tungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV 5.7, die Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen, GUV 15.2 sowie die Konzernrichtlinie (KoRil) „Grundsätze der Gesundheitsförderung, des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung; Arbeiten im Gleisbereich“, 132.0118, der DB Netz AG.

Und denken Sie bitte daran:



Selbst sichern im Gleisbereich – aber sicher

Länge: 20 Minuten

EUK Sicher arbeiten – es lohnt zu leben
Eisenbahn-Unfallkasse

Verteilung und Anforderung des Videos „Selbst sichern im Gleisbereich – aber sicher“

In der BahnPraxis Heft 10/2002 hatten wir berichtet, dass die EUK ein Video über die Regelungen der „Selbstsicherung“ produziert hat.

Wir wollen Ihnen nun mitteilen, wie das Video verteilt wird bzw. wo es angefordert werden kann.

Das Video wird an das örtliche Streckenmanagement und die 1. Bezirksleiter Fb, LST, E+M, die regionalen Leiter Arbeitsschutz sowie an die Fachkräfte für Arbeitssicherheit verteilt.

Andere Unternehmen, für die die EUK zuständig ist, können das Video kostenfrei unter folgender Bestelladresse anfordern:

**Eisenbahn-Unfallkasse
Rödelheimer Straße 49
60487 Frankfurt am Main**

Telekom-Fax (0 69) 4 78 63-5 73

An Unternehmen, für die die EUK nicht zuständig ist, wird das Video auf Anforderung an o.a. Bestelladresse gegen einen Kostenbeitrag in Höhe von 125 € versandt. ■