

Bahn *Praxis*

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



1 · 2004

- Die Rückfallebene des Verfahrens „EBuLa“
- Leserforum
- FIT 2004 für Sicherungspersonal

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und Leser,

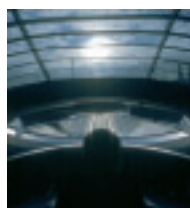
wie zu Beginn eines jeden Jahres darf der Hinweis auf den jetzt startenden Fortbildungsunterricht für Sicherungsposten und Sicherheitsaufsichten nicht fehlen, denn FIT (Fachliche Information und Training) 2004 beginnt im Januar, also jetzt.

Die Themen haben Sie mitbestimmt, denn Ihre Anregungen aus den Unterrichten des FIT 2003 wurden von den Bildungsträgern DB Bildung, Überwachungsgemeinschaft Gleisbau und dem Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen ins Gespräch gebracht und bei der Formulierung der diesjährigen Lernziele berücksichtigt.

Die Unterlagen für Trainer und Teilnehmer sind zwischenzeitlich erstellt, die Trainer wurden in die Materie eingewiesen – es kann also losgehen.

Die Fortbildungsunterriehte werden ab sofort von den oben erwähnten Bildungsträgern angeboten.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass der Fortbildungsunterricht für Sicherungsposten oder Sicherheitsaufsichten die besondere Unterweisung für „Alleinarbeiter“, die in der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV-V D 33 (bisher GUV 5.7), gefordert wird, nicht einschließt.



Unser Titelbild:

Der Führerstand des ICE 3 hat sich zum Cockpit gewandelt. Und wer will, kann dem Lokführer an der Spitze des Zuges über die Schultern schauen.

Foto: DB AG/Schmid.

Außerdem setzen wir die Informationen über EBU-La (Elektronischer Buchfahrplan und La), die wir im Dezemberheft begonnen hatten, mit einem Beitrag über das Verhalten bei Störungen fort.

Natürlich legen wir Ihnen auch die anderen Artikel in diesem Heft „ans Herz“.

In diesem Sinne wünschen wir einen guten Start in das neue Jahr.

Und denken Sie bitte auch im Jahr 2004 stets daran:
Sicher arbeiten – es lohnt zu leben!

Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

EBuLa

Der zweite Artikel zum Verfahren EbuLa beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem Ausfall technischer Komponenten, also mit der sogenannten „Rückfallebene“.

Seite 3

Leserforum

Zum Thema „Befehlsübermittlung“, und zwar konkret rund um den letzten planmäßigen Halt inkl. Abweichungen davon (auch planmäßig?), erreichte uns ein interessanter Leserbrief, zu dem die BahnPraxis Redaktion Stellung nimmt.

Seite 8

FIT 2004 für Sicherungspersonal

Hier können Sie nachlesen, was die Sicherheitsaufsichten und Sicherungsposten im FIT 2004 an Themenvielfalt erwartet.

Seite 9

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

Kurt Nolte, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Werner Jochim, Dieter Reuter, Werner Wieczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, N.BGB, Taunusstraße 45-47, 60329 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-2 77 03, E-Mail: N.BGB@bahn.de.

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.

Die Rückfallebene des Verfahrens „Elektronischer Buchfahrplan und La“

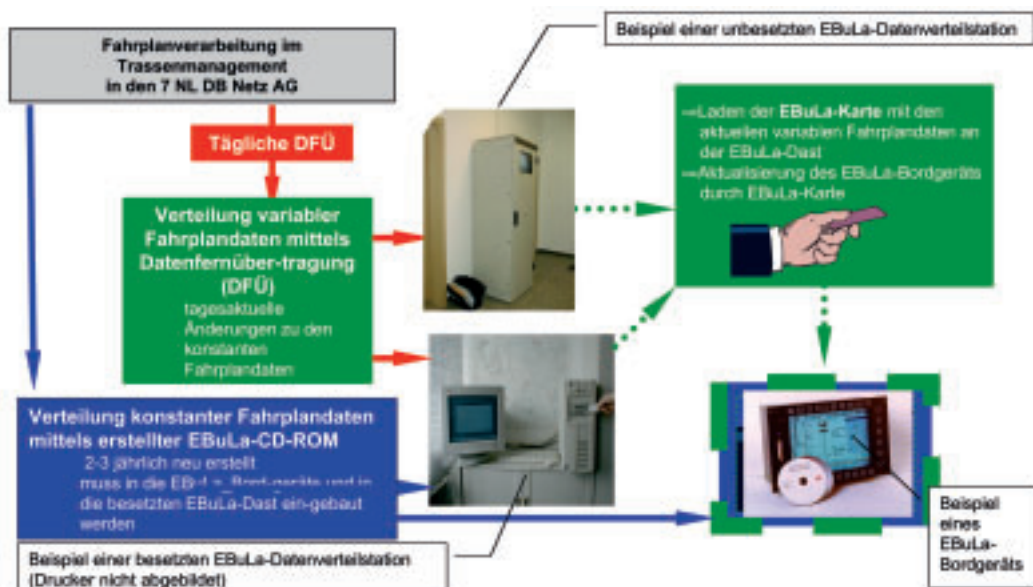
Oder: Was ist durch wen zu tun, wenn EBUla nicht so funktioniert, wie im Regelfall vorgesehen?

Wieland Friedrich, Marco Döpping, Manuela Berg, Systemstelle EBUla

Seit dem Jahresfahrplan 2003 ist EBUla als Regelverfahren zur Darstellung der Fahrplaninformationen für den Triebfahrzeugführer eingeführt. Die Einführung und damit Entfall der Buchfahrpläne erfolgt schrittweise und wird mit der Integration der La-Daten im Laufe des Jahresfahrplans 2005 abgeschlossen sein.

Die Handhabung des Verfahrens im Regelfall ist durch einschlägige Richtlinien (KoRil 408, Ril 420 (DB Netz)), Weisungen, Schulungsunterlagen und Artikeln in „Deine Bahn“ und „Bahn Praxis“ hinreichend erläutert. Deshalb beschäftigt sich der vorliegende Beitrag ausschließlich mit der Rückfallebene für den Ausfall technischer Komponenten des Systems. Die dargestellten Regelungen und Verfahrensweisen sind bereits Gegenstand der KoRil 408 und Ril 420 sowie Weisungen an am Verfahren beteiligten Personen. Mit diesem Beitrag soll das Verständnis für die Gesamtzusammenhänge vertieft werden.

Abbildung 1: Komponenten des Verfahrens und ihr Zusammenwirken.



Grundsätzliches

Obwohl die La-Informationen erst zu einem späteren Zeitpunkt in das Verfahren integriert werden, sind die betrieblichen Regelungen bereits heute für das Gesamtverfahren einschließlich La ausgelegt.

Das System EBUla besteht aus unterschiedlichen technischen Komponenten (siehe Abbildung 1), die jeweils ausfallen können. Für jeden Baustein des Verfahrens werden in der Rückfallebene eigene Regelungen getroffen.

Die Konzeption beim Ausfall von Bordgeräten, EBUla-Karten und Datenverteilstationen wurde im Bereich Sachsen und Sachsen-Anhalt in einer Erprobung erfolgreich getestet.

Die in den nachfolgenden Szenarien zur Rückfallebene vorhandenen Aufzählungen (a), b), c), ...) sind entsprechend ihrer Priorität aufgelistet. Von dieser Reihung kann jedoch zugunsten einer des geringsten Einflusses auf die Betriebsdurchführung abgewichen werden.

Ausfall EBUla-Bordgerät

Bei Ausfall oder Störung eines EBUla-Bordgeräts (BG) sind zwei Szenarien getrennt zu betrachten:

- **Ausfall BG vor Beginn der Zugfahrt am Zugfangbahnhof (d.h. vor Übergabe an DB Netz)**
Für die Durchführung von Ersatzmaßnahmen ist ausschließlich das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verantwortlich!
- **Ausfall BG während der Zugfahrt (d.h. nach Übergabe an DB Netz)**
Die DB Netz AG legt in ihrer Verantwortung für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes die notwendigen Ersatzmaßnahmen fest und stimmt sich mit ▶

Beispielfall „Anwendung der Rückfallebene bei Ausfall eines EBU-La-Bordgerätes – nach Übergabe an DB Netz“

Es wird die Zugfahrt RB 20626 von Lichtenfels nach Saalfeld (Saale) betrachtet.
Es wird angenommen, dass das EBU-La-Bordgerät (BG) in Kilometer 4,2 zwischen dem Haltepunkt Redwitz und dem Bahnhof Küps ausfällt. Der Fahrtverlauf ist in der Abbildung 2.1 ersichtlich.

Stelle	Aktivität	Bemerkungen
Triebfahrzeugführer (Tf)	<ol style="list-style-type: none"> Anhalten des Zuges Versuch: Neustart des BG Meldung an BZ mit dem Hinweis TP zu verständigen: <ul style="list-style-type: none"> Zugnummer: 20626 Tfz-Nr.: 143 846 Ausfall in km 4,2 zwischen Hp Redwitz und Bf Küps Totalausfall Versuch das BG neu zu starten ohne Erfolg 	408.0691 (4a)
Betriebszentrale Süd (BZ)	<ol style="list-style-type: none"> Weisung an Tf: <ul style="list-style-type: none"> Weiterfahrt ohne Fahrplanmitteilung laut Spalte (2b) 40 km/h des Ersatzfahrplans bis zum Bf Küps Information an TP: <ul style="list-style-type: none"> Zugnummer: 20626 Tfz-Nr.: 143 846 Ausfall in km 4,2 zwischen Hp Redwitz und Bf Küps Totalausfall Versuch das BG neu zu starten ohne Erfolg Weisung von BZ an Tf: Weiterfahrt ohne Fahrplanmitteilung laut Spalte (2b) 40 km/h des Ersatzfahrplans 997 bis zum Bf Küps 	BW-P 20/2002 (4d)
Triebfahrzeugführer (Tf)	<ol style="list-style-type: none"> Notieren der erhaltenen Weisung in dem Vordruck Fahrplanmitteilung Aufschlagen des Ersatzfahrplans für den Streckenabschnitt Redwitz – Küps (Fahrplanheft 997, Seite 196) Weiterfahrt laut Ersatzfahrplan 997, Spalte 2b bis nach Küps mit 40 km/h 	Notieren der BZ Anweisung in dem Vordruck Fahrplanmitteilung (dient der persönlichen Dokumentation), siehe Abbildung 2.2
Transportleitung DB Regio (TP)	<ol style="list-style-type: none"> Meldung an BZ: <ul style="list-style-type: none"> Im Bf Küps können keine Ersatzmaßnahmen getroffen werden. Im Bf Kronach besteht die Möglichkeit der Aushändigung eines Ausdruckes der Rückfallebene EBU-La durch einen Mitarbeiter von Station und Service 	
Betriebszentrale Süd (BZ)	<ol style="list-style-type: none"> Meldung an TP: <ul style="list-style-type: none"> Weiterfahrt des Zuges von Küps nach Kronach mit Fahrplanmitteilung möglich 	BW-P 20/2002 (4c)
Transportleitung DB Regio (TP)	<ol style="list-style-type: none"> Ausdruck des Fahrplanes für den Zug 20626 aus der Rückfallebene EBU-La Faxen des Ausdruckes an Station und Service des Bahnhofes Kronach Information an den Mitarbeiter von Station und Service: <ul style="list-style-type: none"> Bitte den soeben gefaxten Ausdruck der Rückfallebene an den Tf des 20626 beim planmäßigen Halt in Kronach aushändigen. Es wurden insgesamt 2 Seiten gefaxt. 	Ausdruck der Rückfallebene EBU-La siehe Abbildung 2.3
Triebfahrzeugführer (Tf)	<ol style="list-style-type: none"> Planmäßiger Halt des Zuges im Bf Küps Meldung bei der BZ: <ul style="list-style-type: none"> Zugnummer 20626 Ankunft im Bf Küps Weitere Versuche zur Störungsbehebung des EBU-La-BG fehlgeschlagen. 	
Betriebszentrale Süd (BZ)	<ol style="list-style-type: none"> Übermittlung der Fahrplanmitteilung für den Streckenabschnitt Küps - Kronach <ul style="list-style-type: none"> Weiterfahrt laut Spalte (2b) 120 km/h des Ersatzfahrplans 999, Seite 267 Planmäßige Halte in Neuses und Kronach Information des Tf, dass ihm im Bf Kronach ein Fahrplanausdruck der Rückfallebene ausgehändigt wird 	BW-P 20/2002 (4c) ausgefüllte Fahrplanmitteilung siehe Abbildung 2.4
Triebfahrzeugführer (Tf)	<ol style="list-style-type: none"> Aufnahme der Fahrplanmitteilung Aufschlagen des entsprechenden Ersatzfahrplans Weiterfahrt bis zum Bf Kronach unter Beachtung der planmäßigen Unterwegshalte 	
Triebfahrzeugführer (Tf)	<ol style="list-style-type: none"> Planmäßiger Halt des Zuges im Bahnhof Kronach Übernahme Ausdruckes der Rückfallebene EBU-La für den Zug 20626 Bestätigung des vollständigen Erhaltes an BZ Weiterfahrt nach den Fahrplanangaben des Ausdruckes Rückfallebene EBU-La 	Ausdruck der Rückfallebene EBU-La siehe Abbildung 2.3
Betriebszentrale Süd (BZ)	<ol style="list-style-type: none"> Information der TP über Aushändigung des Ausdruckes Rückfallebene EBU-La und Bestätigung der Weiterfahrt 	
Transportleitung DB Regio (TP)	<ol style="list-style-type: none"> Veranlassen des BG-Tausches in Saalfeld 	

dem betroffenen EVU über das weitere Vorgehen zur Störungsbeseitigung ab.

1. Ausfall EBU-La-Bordgerät vor Übergabe an DB Netz

- Die Meldung über den Ausfall erfolgt durch den Tf an seine disponierende Stelle.
- Dort wird die Entscheidung über die zu treffende Ersatzmaßnahmen gefällt. Dabei stehen folgende Varianten zu Verfügung:
 - Austausch des defekten BG mit einem Reservegerät (Servicestelle).
 - Abforderung eines gedruckten Fahrplanes (Druck Gesamtfahrplan an besetzter EBU-La-Datenstation möglich).
 - Fahrplan-Mitteilung ge-

mäß Regelwerk der DB Netz AG (Dieses Verfahren sollte nur in Ausnahmefällen – sofern keine weitere Alternative besteht – zum Einsatz kommen, da hier die DB Netz AG einbezogen werden muss.)

d) Stellen einer Ersatzlok.

2. Ausfall EBU-La-Bordgerät nach Übergabe an DB Netz

Bei einem solchen Ausfall muss zwischen einem Totalausfall (keine Anzeige am BG mehr möglich) und einem Teilausfall (keine Anzeige der variablen Daten möglich => Fahrplan ungültig) unterschieden werden.

- Die Meldung erfolgt durch den Tf an die BZ (ggf. über FdL), über Tfz-Nr., Zugnr.,

Standort und Ausfallart (Teil- oder Totalausfall).

- Für die Entscheidung welche der folgenden Ersatzmaßnahmen getroffen wird, ist zunächst die BZ verantwortlich. Nach Einleitung der Maßnahmen zur Streckenräumung erfolgt dann die weitere Bearbeitung des Störfalles unter Verantwortung des EVU.
 - Fahrplan-Mitteilung gemäß Regelwerk der DB Netz AG.
 - Weiterfahrt ohne Fahrplanmitteilung gemäß Spalte 40 km/h Ersatzfahrplan (wenn nicht verfügbar: Spalte mit der geringsten Geschwindigkeit, aber dann mit HGmax 40 km/h).
 - Aushändigung eines gedruckten Fahrplanes aus

einer EBU-La-Datenstation. Mit der Aushändigung können nach Rücksprache mit dem betroffenen EVU auch Mitarbeiter des EVU bzw. der Station und Service GmbH beauftragt werden.

d) Austausch des defekten BG (unter Verantwortung des EVU).

- e) Stellen einer Ersatzlok (unter Verantwortung des EVU).
- Sofern notwendig trifft die BZ eine der aufgeführten Ersatzmaßnahmen a) – b) ohne Rücksprache mit dem EVU zur Streckenräumung (z.B. Fahrplan-Mitteilung bis zur nächsten Überholung).

Anschließend erfolgt die Meldung über den Ausfall durch die BZ an das betroffene EVU mit der Abstimmung über weitere zu treffende Ersatzmaßnahmen (z.B. Aushändigen eines gedruckten Fahrplanes aus einer EBU-La-Datenstation).

- Sollte die Durchführung der Ersatzmaßnahmen erst an einer weiteren Betriebsstelle möglich sein, wird der Zug wiederum mittels einer Fahrplan-Mitteilung, einer Weiterfahrt laut Spalte 40 km/h Ersatzfahrplan oder der Übergangsregel bis zu dieser gefahren.

- Dort werden die abgestimmten Maßnahmen getroffen.

Bei der Übermittlung einer Fahrplan-Mitteilung gilt generell, dass hierbei die Geschwindigkeit des Zuges durch die BZ herabgesetzt werden kann, um dadurch die Menge der zu übermittelnden Daten zu reduzieren.

Zum besseren Verständnis dieses Szenarios wird in den Abbildungen 2.1 bis 2.4 ein Beispielfall dargestellt.

Ausfall EBU-La-Karte

Der Ausfall einer EBU-La-Karte wird stets vor Beginn der Zugfahrt festgestellt. Folglich liegt die Verantwortung hier ausschließlich beim betroffenen EVU:

- Der Tf meldet den Ausfall einer EBU-La-Karte seiner disponierenden Stelle.
- Diese trifft die Entscheidung über durchzuführende Ersatzmaßnahmen:
 - a) Austausch der defekten EBU-La-Karte.
 - b) Aushändigung eines gedruckten Fahrplanes (Ausdruck aus besetzter EBU-La-Datenstation).
 - c) Fahrplan-Mitteilung gemäß Regelwerk DB Netz AG (Dieses Verfahren sollte nur in Ausnahmefällen – sofern keine weitere Alternative besteht – zum Einsatz kommen, da hier die DB Netz AG einbezogen werden muss.).
- Sollte Variante b) oder c) gewählt werden, so ist dies nur bis zu der Betriebsstelle zulässig, an der die Übergabe einer aktuellen EBU-La-Karte möglich ist. Die Absicherung aller Leistungen eines Umlaufes des Fahrzeuges ist nach diesem Verfahren nicht zulässig.

Ausfall EBU-La-Datenstation (Dast)

Bei den Dast ist zwischen den besetzten (für disponierende Stellen) und den unbesetzten (in Tf-Meldestellen) Dast zu unterscheiden. Die Szenarien für den Ausfall sind getrennt zu betrachten, wobei die Verantwortung für die Störungsbeseitigung bei dem betroffenen EVU liegt.

Ausfall einer unbesetzten EBU-La-Dast

- Der Ausfall wird durch den Tf an die zuständige disponierende Stelle gemeldet.
- Dort wird entschieden, welche Maßnahmen zu treffen sind:
 - a) Aktualisierung der EBU-La-Karte an einer anderen Dast (z.B. anderer Bahnsteig).
 - b) Dienstbeginn des Tf wird an eine andere Meldestelle verlegt (bei länger andauernder Störung).

- a) Kopieren einer aktualisierten EBU-La-Karte an einem BG.
- d) Übermittlung eines gedruckten Fahrplans.
- e) Fahrplan-Mitteilung gemäß Regelwerk DB Netz AG (Dieses Verfahren sollte nur in Ausnahmefällen – sofern keine weitere Alternative besteht – zum Einsatz kommen, da hier die DB Netz AG einbezogen werden muss.).

- Werden die Ersatzmaßnahmen d) oder e) angewandt, so ist auch dies nur bis zu einer Betriebsstelle, an der eine aktualisierte EBU-La-Karte übergeben werden kann, zulässig.
- Die Maßnahmen zur Störungsbeseitigung werden durch die disponierende Stelle über die Betriebsführung EBU-La (Hotline für die EBU-La-Datenstationen) eingeleitet.

Ausfall einer besetzten EBU-La-Dast

- Der Ausfall wird von der disponierenden Stelle (z.B. Lokleiter) direkt an die Hotline für EBU-La-Datenstationen gemeldet.
- Sofern die Dast zum Ausdrucken eines gedruckten Fahrplans benötigt wird, kann dieser der disponierenden Stelle von einer weiteren über Fax übermittelt werden.
- Sollen an dieser Dast EBU-La-Karten aktualisiert werden, können durch die disponierende Stelle folgende Maßnahmen getroffen werden:
 - a) Aktualisierung der EBU-La-Karte an einer anderen Dast (z.B. unbesetzte Dast).
 - b) Dienstbeginn des Tf wird an eine andere Meldestelle verlegt (bei länger andauernder Störung).
 - c) Kopieren einer aktualisierten EBU-La-Karte an einem BG.
 - d) Installation eines BG in der Tf-Meldestelle zum Kopieren aktualisierter EBU-La-Karten (z.B. Schulungsgerät).

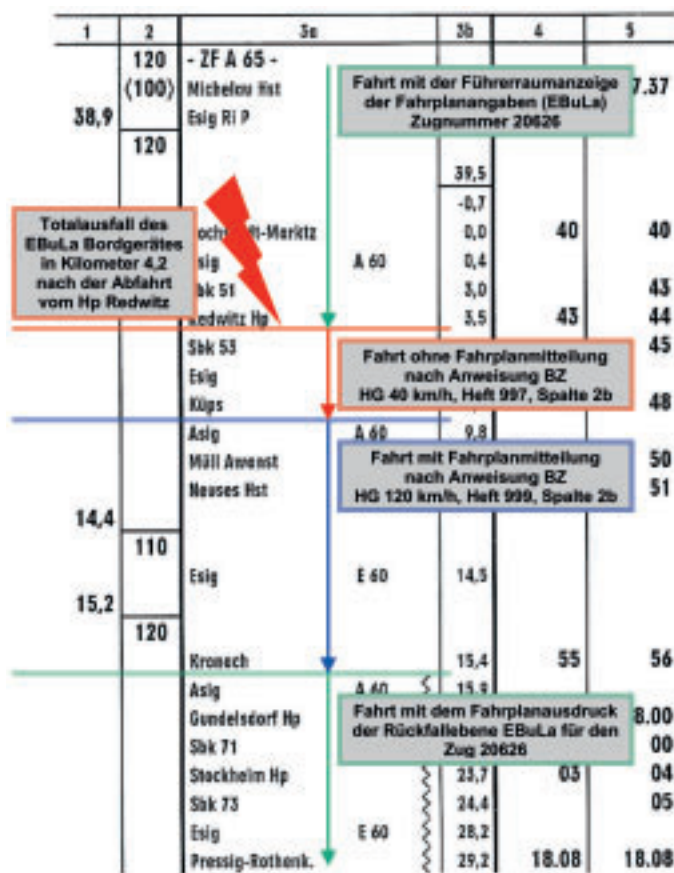


Abbildung 2.1:
Fahrtr Verlauf des Zuges 20626.

- e) Ausdruck eines gedruckten Fahrplans, sofern nur die EBU-La-Karte nicht beschrieben werden kann.
 - d) Fahrplan-Mitteilung gemäß Regelwerk DB Netz AG (Dieses Verfahren sollte nur in Ausnahmefällen – sofern keine weitere Alternative besteht – zum Einsatz kommen, da hier die DB Netz AG einbezogen werden muss.).
- Analog zum Ausfall einer unbesetzten Dast sind auch hier die Ersatzmaßnahmen e) und f) nur bis zu einer Betriebsstelle an der die Übergabe einer aktualisierten EBU-La-Karte möglich ist, zu treffen.

Ausfall Zentrales System EBU-La/ Datenversorgung aus DaViT

Ein solcher Ausfall hat erst Einfluss bei einer prognostizierten Stördauer von über 24 Stunden, so dass für einen

Fahrplan-Mitteilung Triebfahrzeugführer - Zug - Fahrt - **20626**

Zugabteil/Nummer	von	bis	über	bei Fahrt auf Gleis (nur bei La-Angebot)
20626	Redwitz	Küps		

1 fahren Sie nach folgenden Fahrplangaben:

Fahrplanart	Seite	Spalte Urs. Zug	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten
997	196	2b	Redwitz			

Bei Ersatzfahrten oder Z-Plan: zulässige Geschwindigkeit ... **40** ... km/h
Bremsstellung ... **R**

Bei Umleitung gelten zulässige Geschwindigkeit und Bremsstellung des bisherigen Fahrplans, soweit nicht eine andere zulässige Geschwindigkeit oder eine andere Bremsstellung bekannt gegeben ist.

2 Sie müssen

- wegen fehlender Bremskinderfahrl (gilt nur, wenn Zug signalisiert wird) -
- wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit -

Zwischen (Zugmeldestelle)	und (Zugmeldestelle)	mit höchstens km/h	nach Fahrplanart Nr. ... Seite ...
------------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------------

3 Sie dürfen trotz fehlender Bremskinderfahrl mit nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten bis Bahnhöf ... fahren

V406.0415V01 Fahrplan-Mitteilung Aq 54 05en-70 06.03

Abbildung 2.2

4 Sie müssen außerplanmäßig in ... bei ... zum ...

5 Sie dürfen ohne wirksame Speicherkarte nach Führersmannzeige der Fahrplangabe bis Bahnhof ... fahren
Zugteile sind - in ... - bekannt -

6 Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren

zwischen	und	von km	bis km	Länge (m)	km/h	Sonstiges
----------	-----	--------	--------	-----------	------	-----------

7 Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromschieber Folgendes beachten:

zwischen	und	E11 in km	E13 in km	E14 in km	E15 in km	Überspannungsgrenze (kV)	von km	bis km
----------	-----	--------------	--------------	--------------	--------------	-----------------------------	--------	--------

8 Sie müssen halten, wenn der Zug aus LZB-Führung entlassen wird

9

Redwitz (St.) **18.12.2003** (Datum) (St.) (Minuten)

BZ München (Anwartsstelle) (St.) (Minuten) (A. St.) (Minuten)

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Verkehrs oder im angelegten Teil ankreuzen.

Abbildung 2.4

Fahrplan-Mitteilung Triebfahrzeugführer - Zug - Fahrt - **20626**

Zugabteil/Nummer	von	bis	über	bei Fahrt auf Gleis (nur bei La-Angebot)
20626	Küps	Kronach		

1 fahren Sie nach folgenden Fahrplangaben:

Fahrplanart	Seite	Spalte Urs. Zug	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten
999	267	2b	Küps		17:48	
			Neuses	17:51	17:51	
			Kronach	17:55		

Bei Ersatzfahrten oder Z-Plan: zulässige Geschwindigkeit ... **120** ... km/h
Bremsstellung ... **R**

Bei Umleitung gelten zulässige Geschwindigkeit und Bremsstellung des bisherigen Fahrplans, soweit nicht eine andere zulässige Geschwindigkeit oder eine andere Bremsstellung bekannt gegeben ist.

2 Sie müssen

- wegen fehlender Bremskinderfahrl (gilt nur, wenn Zug signalisiert wird) -
- wegen Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit -

Zwischen (Zugmeldestelle)	und (Zugmeldestelle)	mit höchstens km/h	nach Fahrplanart Nr. ... Seite ...
------------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------------

3 Sie dürfen trotz fehlender Bremskinderfahrl mit nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten bis Bahnhöf ... fahren

V406.0415V01 Fahrplan-Mitteilung Aq 54 05en-70 06.03

4 Sie müssen außerplanmäßig in ... bei ... zum ...

5 Sie dürfen ohne wirksame Speicherkarte nach Führersmannzeige der Fahrplangabe bis Bahnhof ... fahren
Zugteile sind - in ... - bekannt -

6 Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren

zwischen	und	von km	bis km	Länge (m)	km/h	Sonstiges
----------	-----	--------	--------	-----------	------	-----------

7 Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromschieber Folgendes beachten:

zwischen	und	E11 in km	E13 in km	E14 in km	E15 in km	Überspannungsgrenze (kV)	von km	bis km
----------	-----	--------------	--------------	--------------	--------------	-----------------------------	--------	--------

8 Sie müssen halten, wenn der Zug aus LZB-Führung entlassen wird

9

Küps (St.) **18.12.2003** (Datum) **17** (St.) **56** (Minuten)

BZ München (Anwartsstelle) **Müller (BZ)** (St.) (Minuten) **Meier (TR)** (A. St.) (Minuten)

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Verkehrs oder im angelegten Teil ankreuzen.

kürzeren Ausfall keine Aktivitäten ausgelöst werden müssen. Die Verantwortung zur Störungsbeseitigung liegt ausschließlich bei der EBU-La-Betriebsführung.

Sollte das Zentrale System bzw. die Datenversorgung aus DaViT länger als 24 Stunden ausfallen werden die Ersatzmaßnahmen durch die EBU-La-Betriebsführung eingeleitet. Dabei wird das gesamte System „eingefroren“:

- Durch die Netzleitzentrale wird ein Gültigkeitstag definiert (letzter Tag, für den die Datenverteilung noch ordnungsgemäß funktionierte).
- Dieser wird allen am Verfahren beteiligten EVU durch die DB Netz mitgeteilt und dort intern an alle disponierenden Stellen weitergeleitet.
- Von diesen Stellen erhält der Tf bei Dienstantritt die Meldung über die Störung.
- Es dürfen keine EBU-La-Karten mehr an den Dast aktualisiert werden!
- EBU-La-Karten, auf denen der Stand des Gültigkeitstages nicht vorhanden ist, müssen durch Kopieren anderer Karten auf diesen Stand gebracht werden!
- Die Fahrt erfolgt dann entsprechend des Fahrplans des definierten Gültigkeitstages.
- Die DB Netz AG trägt die Verantwortung, dass neue La-Maßnahmen entweder ausgesetzt oder betroffenen Tf über Befehl mitgeteilt werden.
- Sonderzüge oder weitere ad-hoc Maßnahmen müssen mittels Fahrplan-Mitteilung gemäß Regelwerk DB Netz AG gefahren werden.

Zusammenfassung

Die Nutzung des Verfahrens EBU-La im Jahresfahrplan 2003 hat gezeigt, dass die abgestimmten Maßnahmen bei Ausfall technischer Komponenten im Verfahren EBU-La praktikabel sind. Anfänglich vorhandene In-

Blattfahrplan für 17.12.2003

Fahrplan vom 14.12.03 - 11.12.04
 Buchfahrplan gültig ab 14.12.03

Lichtenfels - Saalfeld (Saale)

20626 RB

14.12.03 - 11.12.04
 Tiz 143 220 t Mbr 96 R

120 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	120	- ZF A 65 - Lichtenfels	31,9		17,33
		Asig A 60	32,0		
		Asig Ri H A 60	32,1		
		<u>GNF-Anfang</u>	32,7		
32,9					
	120 (100)	Sbk 25	35,6		36
35,8					
	120 (50)				
35,9					
	120 (100)	Michelau Hst	36,1	17,36	17,37

1	2	3a	3b	4	5
	120	- ZF A 65 - Pressig-Rothenk.	29,2	18,08	18,08
		Asig A 60	29,6		
30,4					
	120 (110)				
31,0					
	100	Esig Fürtschendorf	34,4		
		Asig A 60	35,1	13	14
35,5					
	90	Esig	40,6		
40,7					
	70	Betriebsbremsung	41,2		
		Steinbach am W	41,4	19	20
		Asig	41,9		
		Esig E 60	46,7		
		Ludwigsstadt	47,6	26	27
		Asig A 60	48,1		
		Sbk 591	50,6		29
		- ZF E 65 -	52,9		
			166,7		
		Esig	166,2		
		- ZF E 62 - <u>Hörer F-Taste</u>	165,9		
165,7					
	80	Probstzella	165,0	18,34	18,34

1	2	3a	3b	4	5
	120 (100)	- ZF A 65 - Michelau Hst	36,1	17,36	17,37
		Esig Ri P	36,9		
38,9					
	120		39,5		
			-0,7		
		Hochstadt-Markt	0,0	40	40
		Asig A 60	0,4		
		Sbk 51	3,0		43
		Redwitz Hp	3,5	43	44
		Sbk 53	5,7		45
		Esig E 60	8,4		
		Küps	9,0	48	48
		Asig A 60	9,8		
		MÜH Awanst	11,8		50
		Neuses Hst	12,7	51	51
14,4					
	110	Esig E 60	14,5		
15,2					
	120	Kronach	15,4	55	56
		Asig A 60	15,9		
		Gundelsdorf Hp	20,3	18,00	18,00
		Sbk 71	20,4		00
		Stöckheim Hp	23,7	03	04
		Sbk 73	24,4		05
		Esig E 60	28,2		
		Pressig-Rothenk.	29,2	18,08	18,08

1	2	3a	3b	4	5
	80	- ZF E 62 - <u>Hörer F-Taste</u>			
		Probstzella	165,0	18,34	18,34
		Asig	164,6		
		Markgölitz Hp	161,0	38	39
		Sbk 2958	158,7		41
156,6					
	90	Unterloquitz Hp	155,8	44	45
		Unterloqu Awanst	155,3		
		Bksig	152,5		
152,1					
	80	Abzw Hockerod Hp (Kaulsdorf Awanst)	152,0	48	49
		Kaulsdorf (S) Hp	150,3		
		Sbk 2852	149,9	52	52
		Breternitz Hp	147,3		55
		Esig	145,8	56	18,57
		Esig	141,7		
		<u>GNF-Ende</u>	141,2		
		Saalfeld (Saale)	140,0	19,03	(0 24)

terpretationsmöglichkeiten wurden durch nachträgliche Informationen und Weisungen an die Beteiligte beseitigt.

Vor allem freut uns, dass das betrieblich kritische Szenario „Ausfall EBU-La-Bordgerät während der Zugfahrt“ unterdurchschnittlich selten eintrat. Hierzu haben sicherlich die Maßnahmen im Vorfeld der Nutzung des Verfahrens (z.B. Massentest) einen entscheidenden Beitrag geleistet.

Allen beteiligten Personen und Stellen sei von dieser Stelle

nochmals unser Dank ausgesprochen. Auch wenn ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Verfahrens EBU-La vorausgesetzt werden kann, so wurde doch den Maßnahmen bei Ausfall technischer Komponenten die notwendige Beachtung geschenkt und in praktikable Abläufe umgesetzt. ■

Abbildung 2.3

Thema: Befehls- übermittlung

Dieser Leserbrief erreichte BahnPraxis

Gemäß KoRil 408.0411 Abschnitt 2 Absatz 2 übermittelt der Fahrdienstleiter beim letzten planmäßigen Halt – wenn nichts anderes vorgeschrieben ist – Befehl 9 (z. B. bei einer thermisch bedingten La).

Diese Situation belastet die Fahrdienstleiter größerer Knotenbahnhöfe zusätzlich, da in der Regel dort alle Züge halten.

Darf der La-Sachbearbeiter mit seiner La-Berichtigung vom Ort der Befehlsübermittlung „letzter planmäßiger Halt“ abweichen und vorschreiben, dass auch Fahrdienstleiter anderer Bahnhöfe (auch dort halten die Züge; Zugausgangsbahnhof) diesen Befehl 9 übermitteln und die Übermittlung des Befehls an den Fahrdienstleiter des Knotenbahnhofes bestätigen?

BahnPraxis antwortet

Vom Ort der Befehlsübermittlung „letzter planmäßiger Halt“ darf abgewichen werden, soweit dies in den Modulen der Konzernrichtlinie 408 zugelassen wird. Diese Möglichkeit des Abweichens ergibt sich aus der Konzernrichtlinie 408, und zwar in folgender Regel (Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz 2):

Als Fahrdienstleiter sollen Sie Befehle 8, 9 oder 10 – wenn nichts anderes vorgeschrieben ist – beim letzten planmäßigen Halt übermitteln.

Insbesondere der im Vorsatz fettgedruckte Wortlaut deutet auf abweichende/anderslautende Regelungen der Konzernrichtlinie 408 hin und darf infolgedessen nicht als Öffnungsklausel für La-Sachbearbeiter zwecks Vorgabe anderer Orte der Befehlsübermittlung ausgelegt werden. In diesem Zusam-

menhang nun folgende zwei Regelbeispiele aus der Konzernrichtlinie 408, die einen von der Grundregel in Modul 408.0411 Abschnitt Absatz 2 abweichenden Ort der Befehlsübermittlung vorschreiben:

Abweichende Regelung für Befehl 9

In Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz 2 b Nr. 2 wird beispielsweise der letzte rückgelegene Bahnhof oder die Stelle, an der die Zugfahrt in das betroffene Gleis zugelassen wird oder werden soll, als Ort der Befehlsübermittlung zwingend vorgeschrieben.

Abweichende Regelung für Befehl 10

In Modul 408.0435 Abschnitt 3 Absatz 6 d wird die Zugmeldestelle als Ort der Befehlsübermittlung vorgeschrieben, auf der die Fachkraft zusteigt.

Im Gegensatz zu den vorherigen Beispielen beschreibt die

Konzernrichtlinie 408 aber auch betriebliche Sachverhalte, wonach ein von der Grundregel in Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz 2 abweichender Ort der Befehlsübermittlung diesmal nicht zugelassen wird.

Keine Abweichende Regelung für Befehl 9

Im Regeltext zu Modul 408.0641 Abschnitt 1 Absatz 2 wird kein Ort der Befehlsübermittlung explizit genannt und demnach ist die Grundregel in Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz 2 zu beachten.

Fazit

Ein La-Sachbearbeiter darf grundsätzlich nur solche abweichenden Orte der Befehlsübermittlung vorschreiben, soweit dies auch in der Konzernrichtlinie 408 ausdrücklich zugelassen ist. Wenn er dennoch und wider Erwarten einen anderen und von der Konzernrichtlinie nicht zugelassenen Übermittlungsort vorschreibt, würde er nicht nur gegen die Regeln der Konzernrichtlinie 408 verstoßen, sondern auch die davon betroffenen Fahrdienstleiter mit einem vermeidbaren Regelwiderspruch beglücken. Und eben dies darf nicht geschehen.

Abschließend noch einige Ausführungen zum Thema „Belastung eines Fahrdienstleiters wegen einer Vielzahl zu übermittelnder Befehle“:

Ist ein zuständiger Fahrdienstleiter derjenigen Zugmeldestelle, auf der ein Zug letztmalig vor einer durch Befehlsweisung langsam zu befahrenden Stelle planmäßig hält, aus verschiedenen Gründen nicht in der Lage, dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 9 zu übermitteln, so kann dieser nach Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz 3, Spalte 4 einen anderen Fahrdienstleiter mit der Befehlsübermittlung beauftragen.

Die Übermittlung muss dann der andere Fahrdienstleiter dem auftraggebenden Fahrdienstleiter bestätigen. Bleibt die Bestätigung aus, darf die Zugfahrt auf dem letzten planmäßigen Halt durch den auftraggebenden Fahrdienstleiter nicht zugelassen werden. Diese Möglichkeit des Beauftragens einer Befehlsübermittlung an einen anderen Fahrdienstleiter, und zwar auf der Zugmeldestelle, die sich hinter dem letzten planmäßigen Halt und sich vor der langsam zu befahrenden Stelle befindet, wirkt sich in punkto Betriebsflüssigkeit nachteilig aus; denn für die Befehlsübermittlung muss der Zug erneut durch ein Halt zeigendes Signal angehalten werden. Gerade hierin zeigt sich, dass der Fahrdienstleiter derjenigen Zugmeldestelle einen Ermessensspielraum hat, auf der letztmalig vor der langsam zu befahrenden Stelle planmäßig gehalten wird. Die Beauftragung der Befehlsübermittlung kann aber auch an einen anderen Fahrdienstleiter erfolgen, dessen Zugmeldestelle vor dem letzten planmäßigen Halt liegt.

Denjenigen, die anordnen, dass unvorhergesehen eine Stelle im Gleis langsam zu befahren ist, müssen die Zugmeldestellen bekannt sein, auf denen vor der Langsamfahrstelle letztmalig und planmäßig gehalten wird. Und nur der Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle wird von der anordnenden Stelle angewiesen, Befehle 9 zu übermitteln. Fühlt sich dieser nicht in der Lage, kann er einen dem letzten planmäßigen Halt vor- oder nachgelagerten Fahrdienstleiter mit der Befehlsübermittlung beauftragen und sich dies bestätigen lassen. ■

Fortbildungsunterricht für Sicherungs- aufsichten und Sicherungsposten im Jahr 2004

Themen und Durchführung



Detlef Torge, Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e.V., Berlin

Während einer Reparatur an der Weiche 3 im Bahnhof Großburg wird vom Außenposten mit dem Rottenwarnsignal Ro 2 vor einer sich nähernden Fahrt gewarnt. Die Sicherheitsaufsicht, die als Innenposten tätig ist, nimmt das Signal auf, bestätigt es und gibt es an die Beschäftigten weiter. Leider muss der Innenposten feststellen, dass die Beschäftigten nicht reagieren und gibt sofort das Signal Ro 3. Doch die erwartete Reaktion der Arbeitskräfte bleibt erneut aus. Daraufhin trifft der Innenposten innerhalb kürzester Zeit spontan eine folgenschwere Entscheidung. Er begibt sich in den Gleisbereich, um die Beschäftigten eigenhändig aus dem Bereich, in dem sie gefährdet sind, heraus zu zerrn. In diesem Augenblick erkennen die Arbeitskräfte die Gefahr und verlassen fluchtartig den Gleisbereich. Der Innenposten wird vom Zug erfasst und schwer verletzt.

Eine Situationsbeschreibung, die Teilnehmern an den regelmäßigen Fortbildungen (FIT) der vergangenen Jahre sicher bekannt vorkommt, denn immer wieder muss auf mögliche Unfallursachen, wie z.B. Fehlhandlungen, hingewiesen werden, die Sicherungspersonale gefährden können.

In der diesjährigen Fortbildung 2004 für Sicherungspersonale wird u.a. auf das Verhalten der Sicherheitsaufsicht bei Unregelmäßigkeiten und in Gefahrensituationen eingegangen werden. Im FIT 2004 werden sie Antworten auf solche Fragen bekommen, die Sie schon lange stellen wollten.

Der Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen hat auf seiner 22. Sitzung Schwerpunkte für die FIT Seminare des Jahres 2004 festgelegt.

Die Themenvorschläge aus der Praxis werden im Wesentlichen von Sicherungspersonalen eingebracht und über die Bildungsträger an das Arbeitsgebiet Arbeitsschutz der DB Netz AG herangetragen, im Arbeitskreis ausgewertet und als Themen in das Programm für die jährliche Fortbildung 2004 aufgenommen.

Verantwortlich für die Erstellung der Trainingsunterlagen waren zu gleichen Teilen die Bildungsträger DB Bildung (DZB), der Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF) und die Überwachungsgemeinschaft Gleisbau (ÜGG). Unterstützt wurden die Ersteller von Mitarbeitern der Eisenbahn-Unfallkasse sowie des Arbeitsgebietes Arbeitsschutz der DB Netz AG.

FIT 2004 für Sicherungsposten

Änderungen im Regelwerk der DB AG sowie ausgewählte Kapitel aus den UV-Regelungen sind Bestandteil der diesjährigen Fortbildung. ▶



Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung FIT 2004 für Sicherungsposten

1. Sowohl die Konzernrichtlinie 408 – Züge fahren und Rangieren – sowie die Konzernrichtlinie 406 – Fahren und Bauen – wurden am 15.6.2003 neu herausgegeben. Deshalb gilt es, neue Begriffe und neue Verfahren kennen zu lernen, soweit sie für Sicherungsposten relevant sind. In diesem Zusammenhang sei das „Fahren im Gegengleis“ erwähnt

sowie die Funktion des „UV-Berechtigten“, dessen Aufgaben detailliert beschrieben werden, damit es an der Arbeitsstelle nicht zu Missverständnissen kommt.

2. Vor nunmehr vier Jahren wurde die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV-V D 33, bisher GUV 5.7, in Kraft gesetzt sowie die Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“, GUV-R 2150, bisher GUV 15.2, eingeführt. In diesem Zusammenhang wurde zusätzlich zum Gefahrenbereich der stets zu ermittelnde Gleisbereich als Maß, in dem die Beschäftigten gefährdet sind, eingeführt. Sicherungsposten dürfen sich niemals in diesem Bereich aufhalten. Sie haben ihren Standort stets außerhalb des Gleisbereichs. Deshalb wird der Begriff „Gleisbereich“ erneut erläutert und dargestellt.

3. An der Arbeitsstelle wird kommuniziert. Die Sicherungsposten kommunizieren mit der Sicherungsaufsicht, mit den Beschäftigten und gegebenenfalls mit dem Fahrdienstleiter. Es handelt sich dabei um freie Gespräche oder bei betriebswichtigen Gesprächen um formale Gespräche, also solche mit einem vorgeschriebenem Wortlaut. Funkgeräte können zur Kommunikation dienen, eine Funkverbindung ist bei einigen Sicherungsverfahren sogar vorgeschrieben. Auch Warnsignale sind eine Form der Kommunikation, und Handzeichen können festgelegt sein, um ein Warnsignal zu bestätigen oder um ein falsch gegebenes Signal aufzuheben. Jegliche Kommunikation erfordert Disziplin und eindeutige Regelungen, die erneut geübt werden sollen.

4. Unfallgefahren für Sicherungsposten ergeben sich neben den Gefahren aus dem Bahnbetrieb auch durch deren eigentliche Tätigkeit. Wenn technische und/oder organisatorische Maßnahmen nicht ausreichen, um diese Gefahren abzuwenden, kann Persönliche Schutzausrüstung (PSA) diese Gefahren vermindern bzw. beseitigen. So stellt sich z. B. die Frage nach dem Benutzen von Fußschutz. Sind Halbschuhe ausreichend oder muss der Fußschutz knöchelhoch sein? Muss ein Schutzhelm getragen werden, d. h. gibt es die Gefahr der Kopfverletzung? Ist im Winter Watterschutzkleidung erforderlich und darf im Sommer eine Sonnenbrille getragen werden? Wer wählt die PSA aus und muss die zur Verfügung gestellte PSA auch getragen werden? Wer ist für die Instandhaltung der PSA zuständig? Anhand eines Beispiels wird die Gefährdung der Sicherungsposten beurteilt und die daraus resultierende Auswahl der PSA erläutert.

5. Die Sicherungsaufsicht weist dem Sicherungsposten den Standort zu. So haben wir es gelernt, und das ist die Regel. Der „Standort“ kann auch auf einer Baumaschine sein, und diese Baumaschine bewegt sich. Es handelt sich also um einen wandernden Arbeitsplatz, und die Frage lautet: Kann die Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke stets sicher erkannt werden? Was ist im Zweifelsfall zu tun? Es sind auch andere Situationen im Zusammenhang mit wandernden Arbeitsstellen vorstellbar. So kann angeordnet sein, dass die Sicherungsposten stehen und die Arbeitsstelle an ihnen „vorbeiwandert“. Das richtige Verhalten bei den verschiedenen Situationen wird erarbeitet.



6. Bestandteil der Ausbildung zum Sicherungsposten ist sowohl theoretisch als auch praktisch die Handhabung des Tyfon und des Treibmittels. Was ist zu tun, wenn die Makrophone beschädigt sind? Welche Reparaturen dürfen durch den Sicherungsposten selbst ausgeführt werden? Das Treibmittel Kohlendioxid entwickelt seinen Druck abhängig von der Temperatur. Geringe Temperatur erzeugt einen geringen Druck, hohe Temperatur erzeugt einen hohen Druck. Bis zu welchem Betriebsdruck kann ein Tyfon noch eingesetzt werden? Wie muss der Sicherungsposten bei Überdruck reagieren und unter welchen Voraussetzungen darf Kohlendioxid transportiert werden? Diese und andere Fragen werden in diesem Teil des Fortbildungsunterrichtes erarbeitet und beantwortet.
7. Welches Warnsignal wird gegeben, auf welcher Seite stehen die Sicherungsposten, welche Seite ist die Austrittsseite? Diese Angaben werden dem Sicherungsposten in der Unterweisung mitgeteilt, die in der Regel durch die Sicherungsaufsicht im Auftrag des Sicherungsunternehmers durchgeführt wird. Und da von dieser Unterweisung letztlich die Qualität der Sicherungsmaßnahme abhängt, soll der Sicherungsposten wissen, was mitgeteilt werden muss, um die Informationen gegebenenfalls auch einzufordern.

FIT 2004 für Sicherungsaufsichten

Auch für die Sicherungsaufsichten sind die Änderungen im Regelwerk der DB AG sowie ausgewählte Kapitel aus den UV-Regelungen Bestandteil des diesjährigen Fortbildungsunterrichtes.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung 2004 für Sicherungsaufsichten

1. Die Information über neue Regelungen in den Konzernrichtlinien (KoRil) 406 und 408 der DB AG nimmt einen breiteren Raum ein als beim Fortbildungsunterricht für Sicherungsposten. Insbesondere werden die Aufgaben des UV-Berechtigten geklärt sowie das Sperren von Gleisen aus Gründen der Unfallverhütung erläutert mit der Neuerung, dass dann auch keine Sperrfahrten verkehren dürfen. Neben den Änderungen in der KoRil „Grundsätze der Gesundheitsförderung, des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung; Arbeiten im Gleisbereich“, 132.0118, werden aktuelle Entwicklungen auf dem Gebiet der automatischen Warnsysteme dargestellt, da Übergangsregelungen für den Einsatz von Komponenten der ARW 5/2, der Minimel 95 sowie der Autoprowa zum 31.12.2003 auslaufen. Den Teilnehmern wird mitgeteilt, wie sie die modifizierten Anlagen erkennen können und was beim Aufbau der Anlagen zu beachten ist.
2. Wie beim Fortbildungsunterricht für Sicherungsposten wird, aus gegebenem Anlass, auch bei den Sicherungsaufsichten erneut der Gefahrenbereich sowie der Gleisbereich erläutert, denn diese Bereiche können maßlich voneinander abweichen, mit der Folge, dass sich Beschäftigte bzw. Sicherungsposten bei falscher Ermittlung des Gleisbereichs in einem gefährdeten Bereich aufhalten können. Deshalb besteht die Verpflichtung, dass der Gleisbereich in jedem Einzelfall, also für jede Sicherungsmaßnahme, neu zu bestimmen ist, da er wie



erwähnt nicht mit dem in Tabellen vorgegebenen Gefahrenbereich identisch sein muss, sondern maßlich größer sein kann! Außerdem wird in diesem Abschnitt vermittelt, dass der Einsatz einer sichtbaren Abgrenzung eine äußerst sinnvolle Maßnahme sein kann, um Bereiche, in denen Personen gefährdet werden können, zusätzlich zu sichern. Als eigenständige Sicherungsmaßnahme ist der Einsatz einer sichtbaren Abgrenzung jedoch nicht gestattet. ▶





3. Das Thema Sicherungsplanung bzw. Sicherungsplan darf in keinem FIT für Sicherungsaufsichten fehlen, denn der Sicherungsplan ist die Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Sicherungsmaßnahme. Anhand eines praktischen Beispiels sind die Vorgaben des bauausführenden Unternehmens und der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle auf Vollständigkeit zu überprüfen und die Sicherungsplanung durchzuführen. Natürlich sind unterschiedliche Lösungen möglich, die dann im Teilnehmerkreis diskutiert werden sollen. Für die Unterweisung des bauausführenden Unternehmens und der Sicherungsposten wurde eine Checkliste erstellt, mit deren Hilfe die Teilneh-



mer eine Unterweisung durchführen sollen. Die Gefährdung wird dargestellt – in erster Linie die Gefährdung durch Schienenfahrzeuge – und anschließend wird erläutert, welche Maßnahmen zu deren Beseitigung bzw. Minimierung ergriffen werden.

4. „Die Kompetenz und erforderliche Reaktion einer Sicherungsaufsicht anhand einer besonderen Situation erklären“ lautet ein weiteres Lernziel. Die Teilnehmer sollen in diesem Abschnitt lernen, wie sie sich bei Unregelmäßigkeiten gegenüber den Beschäftigten durchsetzen können.
5. Nach wie vor kommen Sicherungsposten bei ihrer Tätigkeit ums Leben, da sie sich im Gleisbereich aufhalten. Die Sicherungsaufsicht legt die Standorte der Sicherungsposten fest. Für das Sichern von wandernden Arbeitsstellen und das Sichern von gleisfahrbaren Baumaschinen sollen beispielhaft Vorschläge erarbeitet werden.
6. Mit einem Wissenstest und einer abschließenden Auswertung beschäftigt sich der letzte Schwerpunkt der regelmäßigen Fortbildung 2004 für Sicherungsaufsichten.

Um die Trainer für die Durchführung der regelmäßigen Fortbildung für Sicherungsposten und

Sicherungsaufsichten fit zu machen, finden seit November 2003 eintägige Einweisungsveranstaltungen statt. Voraussetzung ist die erfolgreiche Zertifizierung der Trainer durch die DB Netz AG.

Sie sehen, auch die Trainer der Bildungsträger müssen regelmäßig ihre Kenntnisse auffrischen und nachweisen.

Sichern auch Sie sich durch aktive Teilnahme an den Fortbildungsseminaren Ihren Erfolg in der Praxis! Nutzen Sie die Veranstaltung FIT für Sicherungsposten bzw. für Sicherungsaufsichten zum Wissenstransfer mit anderen Sicherungspersonalen und den Trainern! Denn nur eine vorschriften- und regelwerkskonforme Sicherungstätigkeit bildet die sichere Grundlage für einen unfallfreien Verlauf.

Bitte beachten Sie!

Auch im Jahr 2004 benötigen alle Teilnehmer an der jährlichen Fortbildung neben den Teilnehmerunterlagen, die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV-V D 33, die Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen, GUV-R 2150 sowie die Konzernrichtlinie „Grundsätze der Gesundheitsförderung, des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung; Arbeiten im Gleisbereich“, 132.0118, der DB Netz AG. ■

www.euk-info.de
www.eisenbahn-unfallkasse.de

Die Ausgaben von „BahnPraxis“ finden Sie als pdf-Dateien auch im Internet.

