

BahnPraxis

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



6 · 2005

- Regeln für Schrankenwärter ● Leserforum
- Neue Regel „Gärtnerische Arbeiten“ – GUV-R 2109

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und Leser,

eine alte Weisheit lautet: Die nächste Störung kommt bestimmt. Ja, sicher, darauf sind die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Bahnbetrieb aber auch gut vorbereitet. Ebenso auf unerlässliche Arbeiten zum Zwecke der Instandhaltung oder Instandsetzung von Signalanlagen; häufig werden dann Betriebs- und Bauablauf durch vorgeplante Regelungen in einer Betriebs- und Bauanweisung gestützt.

Für das Bedienen von Signalanlagen gibt es eherne fahrdienstliche Regeln – sowohl für den Regelbetrieb als auch für den Fall, dass Signalanlagen gestört sind oder an diesen gearbeitet wird.

Insbesondere bei Störungen oder Arbeiten an Signalanlagen – wenn vom ansonst gewohnheitsmäßigen Handlungsablauf abgewichen werden muss – ist umsichtiges Verhalten geboten. Häufig sind dann betriebstechnische Prozesse besonders komplex und es gilt, alle zusätzlich erforderlichen Handlungsschritte zuverlässig abzuarbeiten, damit in solchen Stresssituationen die sichere Durchführung der anstehenden Zug- und Rangierfahrten gewährleistet bleibt.

Bediener von Signalanlagen und technische Fachkräfte wissen, worauf es ankommt: Einträge im Arbeits- und Störungsbuch dienen der Betriebssicherheit.

Einträge im Arbeits- und Störungsbuch dokumentieren die (neue) Sachlage, weisen auf Vorbedingungen hin, die stets erfüllt sein müssen, bevor Fahrten auf betroffenen Gleisabschnitten zugelassen werden. Ist die Ursache eines Eintrags bis zum Arbeitsschluss nicht beseitigt, muss der Ablösende bei Arbeitsaufnahme vom Eintrag Kenntnis nehmen und dies durch Unterschrift bestätigen.

Technische Defekte an Signalanlagen können Fehler sein, bei denen die Anlage weiterhin ordnungsgemäß funktioniert; ist jedoch die Funktion der Anlage beeinträchtigt, muss der Betrieb in der Rückfallebene weitergeführt werden.

Einträge im Arbeits- und Störungsbuch müssen prägnant sein, auch oder gerade wegen der großen Vielfalt tatsächlicher Gegebenheiten und den Auswirkungen bei Arbeiten oder Unregelmäßigkeiten an Signalanlagen sowie der dann erforderlichen betrieblichen Maßnahmen.

Wer fahrdienstliche Grundregeln beherrscht, also Eckpfeiler der Betriebssicherheit kennt, verliert sich nicht in der Vielfalt denkbarer Eventualitäten. Das ist sicher ohne Zweifel richtig – aber auch rasch dahingesagt.

Immerhin, eine von vielen Grundregeln lautet: Auf jeder Stelle, von der aus Signalanlagen bedient oder überwacht werden, liegt ein Arbeits- und Störungsbuch auf. Soll heißen: Einträge im Arbeits- und Störungsbuch erfolgen grundsätzlich nur dann, wenn signaltechnische Einrichtungen betroffen sind oder beeinträchtigt werden können.

Dass das Arbeits- und Störungsbuch dem Grunde nach der Dokumentation anderer Zwischenfälle, Unregelmäßigkeiten oder wichtige Mitteilungen nicht zugänglich ist, offenbaren insbesondere auch Gliederung und Spaltenaufbau dieser für die Betriebsdurchführung bedeutsamen Unterlage.

Neben dem Arbeits- und Störungsbuch liegen beim Bediener von Signalanlagen noch weitere wichtige Unterlagen auf, die im Zusammenhang mit der Bedienung oder Überwachung von Signalanlagen stehen, wie z.B. der Nachweis der Zählwerke und der Nachweis der vorübergehenden Änderungen.

Gleichwohl gibt es immer wieder Fragen aus der täglichen Praxis, wie im Einzelfall zu verfahren ist. Eintragen oder nicht eintragen? Ob nicht doch in diesem oder jenem Fall – auch aus Anlass von Unregelmäßigkeiten oder Arbeiten an anderen Bahnanlagen sowie zum Zwecke arbeitssicherheitslicher Vorkehrungen – Einträge im Arbeits- und Störungsbuch sinnvoll und hilfreich sein könnten? Inwieweit gehören Einträge nicht ins Arbeits- oder Störungsbuch, sondern in den Nachweis der vorübergehenden Änderungen?

„BahnPraxis“ greift diese Diskussion unter Fachleuten auf. Ein Beitrag mit Antworten auf Fragen zum Arbeits- und Störungsbuch soll ein aktueller Einstieg in das Thema sein. Anstöße aus der Praxis können dazu beitragen, klar zu stellen, was häufig „kontrovers diskutiert“ wird. Deshalb schreiben Sie uns, wo Ihnen der Schuh drückt, wenn es um Einträge in das Arbeits- und Störungsbuch geht.

Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

Regeln für Schrankenwärter

Nachdem im letzten Heft die Ril 456 im Überblick vorgestellt worden ist, folgt nun die Anwendung an Hand praktischer Beispiele.

Seite 63

Testen Sie Ihr Fachwissen

Die Lösung zum Beitrag „Einträge Arbeits- und Störungsbuch“ (4/05) einschließlich kurzer Erläuterungen haben wir für Sie hier abgedruckt.

Seite 66

Leserforum

zum Thema

„Zwei Weisungen in einem Befehl“

Seite 67

Neue Regeln

„Gärtnerische Arbeiten“

Dieses Thema in BahnPraxis? Ja, auch wir führen „gärtnerische Arbeiten“ durch, insbesondere im Rahmen der Vegetationskontrolle. Und dass es bei diesen Arbeiten zu Gefährdungen kommen kann, weiß jeder Hobbygärtner. Wie man sich vor den Gefährdungen aus diesen Arbeiten schützt, welche Verpflichtungen hierbei der Unternehmer hat und entsprechende Prävention trifft, das lesen Sie hier.

Seite 69



Unser Titelbild:

Regionalexpress mit

Diesellok BR 218.

Foto: DB AG/Schmid.

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 Print & Media GmbH, Werner-Heisenberg-Straße 7, 34123 Kassel.

Richtlinie (Ril) 456

Regeln für Schrankenwärter

Teil 2

Dirk H. Enders, DB Netz AG, Zentrale,
Grundsätze Betriebsverfahren (N.BGB), Frankfurt am Main

In der vergangenen Ausgabe von Bahn Praxis haben wir die neuen Regeln für Schrankenwärter (Ril 456) vorgestellt. Nun möchten wir Ihnen anhand eines Falles aus der Praxis, die Anwendung dieser Regeln verdeutlichen.

Ausgangslage:

Der wärterbediente Bahnübergang „Posten 13“ liegt in km 12,800 an einer zweigleisigen Strecke zwischen den Zugmeldestellen Balduinstein und Laurenburg (Abbildung 7). Er ist zugleich maßgebender Bahnübergang aus beiden Richtungen, da er der einzige Bahnübergang in diesem Abschnitt ist. Züge beider Richtungen fahren auf diesem Streckenabschnitt mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h. Der Bahnübergang ist mit einer mechanischen Schrankenanlage ohne Lichtzeichen ausgerüstet. Die Bedienstelle des Wärters befindet sich direkt am Bahnübergang, so dass der Wärter ausreichend Sicht in die einmündenden Straßenabschnitte hat. Der Bahnübergang hat vier Schrankenbäume.

Im Fahrplan für Schrankenposten ist bestimmt, dass Züge, die diese Strecke mit 80 km/h befahren aus Richtung Balduinstein nach einer Mindestfahrzeit von 3 Minuten sowie aus Richtung Laurenburg nach einer Mindestfahrzeit von 4 Minuten nach der gemeldeten Ab- oder Durchfahrtszeit den Posten 13 erreichen (Abbildung 8).

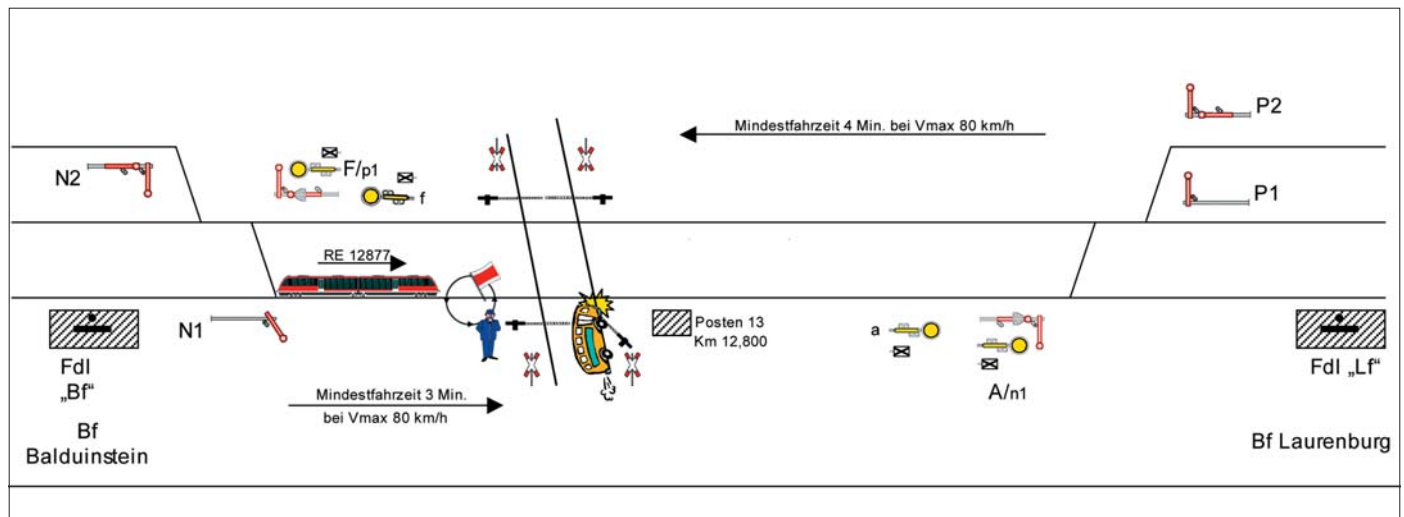
Nächster Zug ist RE 12877 aus Richtung Balduinstein. Um 16.50 Uhr ertönt auf der Streckenfernsprechverbindung beim Posten 13 der Zugmelde- ruf aus Richtung Balduinstein. Nachdem sich der Schrankenwärter gemeldet hat, meldet der Fahrdienstleiter den RE voraussichtlich zur Minute 55 in Balduinstein ab. Der Schrankenwärter trägt die Zugnummer in Spalte 1 sowie die gemeldete voraussichtliche Abfahrtszeit in

Spalte 2 des Nachweises über Zugmeldungen ein (Abbildung 9). Aufgrund des Fahrplans für Schrankenposten weiß er, dass RE 12877 den Posten 13 um 16.58 Uhr erreichen wird.

Den Zeitpunkt für das Schließen der Schranken wählt der Schrankenwärter so, dass das Abstimmen des Schließens der Schranken auf den Straßenverkehr gefahrlos möglich ist.

Nachdem die Schranken geschlossen sind, bemerkt der Schrankenwärter um 16.57 Uhr, dass sich ein Pkw mit hoher Geschwindigkeit dem Bahnübergang nähert und nicht mehr rechtzeitig vor der geschlossenen Schranke anhalten kann. Er durchbricht die Zufahrtsschranke und bleibt mit der vorderen Hälfte des Fahrzeugs auf dem Gleis stehen, auf dem ▶

Abbildung 7:
Streckenskizze Abschnitt
Balduinstein – Laurenburg mit
Posten 13 (fiktiv).



Nicht für Dritte

Fahrplan für Schrankenposten

für		Posten 13 (Bezeichnung)			
zwischen den Zugmeldestellen		Balduinstei	und	Laurenburg	
		Laurenburg	und	Balduinstei	
Gültig ab		12.12.2004			

Entfernungen und Mindestfahrzeiten bis zum maßgebenden Bahnübergang [Min]										
von	bis BÜ - in km	Entfernung [m]	zulässige Geschwindigkeit [km/h]							
			30	50	60	80	90	100	120	140
FBAL	12,800	3.900	5	4	4	3				
...				

Mindestfahrzeit RE 12877

Erläuterungen

- Auf dem Titelblatt sind die Entfernungen von den benachbarten Zugmeldestellen bis zum maßgebenden Bahnübergang und die Mindestfahrzeiten in diesen Abschnitten für die verschiedenen Geschwindigkeiten angegeben, wenn der Schrankenwärter den Zeitpunkt für das Schließen der Schranken selbst zu wählen hat. Ist die für einen Sonderzug angegebene zulässige Geschwindigkeit in der Tabelle nicht angegeben, muss die Mindestfahrzeit für die nächst höhere zulässige Geschwindigkeit zur Ablesung herangezogen werden.
- Der maßgebende Bahnübergang ist der jeweils in Fahrtrichtung des Zuges zuerst befahrene Bahnübergang, dessen Bahnübergangssicherungsanlagen vom Schrankenwärter bedient werden.
- In der Spalte 1 sind Zuggattung und Zugnummer eingetragen. Bei Bedarfszügen ist in der linken Unterspalte ein "B" zugefügt. Hinter der Zugnummer sind die Verkehrstage angegeben. Sind keine Verkehrstage angegeben, verkehren die Züge täglich. Wegen der Darstellung der Verkehrstage siehe Nr. 7.
- Die Spalten 2, 3, 6 und 7 enthalten die Ab- oder Durchfahrzeiten auf den Stellen, die die Züge abmelden.
- Wo Fahrten auf dem Gegengleis mit Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist, ist bei Fahrten auf dem Gegengleis in der Spalte 1 unter der Zugnummer „auf Gegengleis“ einzutragen.
- In den Fahrplan für Schrankenposten ist die Mindestfahrzeit bis zum maßgebenden Bahnübergang in der Spalten 5 sowie die zulässige Geschwindigkeit in der Spalten 4 eingetragen, wenn der Schrankenwärter den Zeitpunkt für das Schließen der Schranken selbst zu wählen hat, sonst bleiben die Spalten frei.
- Regelzüge ohne Angabe der Verkehrstage verkehren täglich.
 - Verkehren Züge an einzelnen Tagen, sind die Verkehrstage abgekürzt hinter der Zugnummer angegeben; dabei bedeutet:

W	=	Zug verkehrt werktags, d.h. der Zug verkehrt nicht an den unter S genannten Tagen.
nS	=	Zug verkehrt am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
nach nS	=	Zug verkehrt am 2. Werktag nach den unter S genannten Tagen.
vS	=	Zug verkehrt am Werktag vor den unter S genannten Tagen.
S	=	Zug verkehrt an Sonntagen sowie an folgenden Feiertagen: Neujahrstag, Karfreitag, Ostermontag, 1.Mai, Himmelfahrtstag, Pfingstmontag, 3.Oktober, 1. und 2. Weihnachtsfeiertag

456V01 Fahrplan für Schrankenposten
Fachautor Klaus Wolny(N.BGS) Tel

Abbildung 9:
Auszug aus dem
Nachweis über Zugmeldungen
„Posten 13“.

1		2		3		4		5		6		7		8		9	
Ab- oder Durchfahrt in		Ab- oder Durchfahrt in		Ab- oder Durchfahrt in		Ab- oder Durchfahrt in		Ab- oder Durchfahrt in		Ab- oder Durchfahrt in		Ab- oder Durchfahrt in		Ab- oder Durchfahrt in		Meldungen	
Balduinstei		Laurenburg		Laurenburg		Laurenburg		Laurenburg		Laurenburg		Laurenburg		Laurenburg		Meldungen	
Zugnummer	ab / durch [Std / Min]	Zugnummer	ab / durch [Std / Min]	Zugnummer	ab / durch [Std / Min]	Zugnummer	ab / durch [Std / Min]	Zugnummer	ab / durch [Std / Min]	Zugnummer	ab / durch [Std / Min]	Zugnummer	ab / durch [Std / Min]	Zugnummer	ab / durch [Std / Min]		
12877	16.55			12874	16.24												16.57 Nothaltauftrag erteilt - Baumbruch-Schranke

456V03 Nachweis der Zugmeldungen

sich in wenigen Sekunden der Zug nähert.

Was ist nun zu tun?

Nach den Regeln in Ril 456 Abschnitt 21 Abs. 1 gilt zunächst folgender Grundsatz:

Wenn eine Gefahr droht, müssen Sie in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

Abbildung 8:
Auszug aus dem
Fahrplan für
Schrankenposten
„Posten 13“.

Sie müssen die Schranken bei Gefahr sofort schließen.

Da sich der Zug bereits erkennbar dem Bahnübergang nähert, bleibt dem Schrankenwärter nur noch die Möglichkeit, dem Zug entgegenzulaufen und ihm Haltsignal (Signal Sh 3 „Kreissignal“ nach DS/DV 301) zu geben.

Ril 456 sagt hierzu in Abschnitt 21 Abs. 4 folgendes:

Sie müssen Züge durch Haltsignal anhalten, wenn

- Gefahr für die Fahrt selbst, für Straßenverkehrsteilnehmer, für andere Fahrten oder für Brücken, Hochbauten, oder andere Anlagen besteht,
- der Notrufertönt oder der Nothaltauftrag „Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!“ eingeht oder
- der Zug aus der zur gemeldeten Abfahrt entgegengesetzten Fahrtrichtung oder auf dem zur gemeldeten Abfahrt nicht entsprechenden Gleis fährt.

Nach den Regeln in Ril 456 Abschnitt 21 Abs. 5 sind die Haltsignale so lange zu geben, wie die Möglichkeit besteht, dass sie noch vom Zugpersonal aufgenommen werden können. Der Schrankenwärter im vorliegenden Fall erkennt nach kurzer Zeit, dass der Triebfahr-

Testen Sie Ihr Fachwissen

Einträge Arbeits- und Störungsbuch

Lösung zu „BahnPraxis“ 4/2005

Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen.

Bei Frage 1 und 6 wählen Sie alternativ

- a) Fdl auf mech. und elektromech. Stellwerken oder
b) Fdl auf Gleisbildstellwerken oder ESTW aus!

1a) Welche Störungen/Unregelmäßigkeiten erfordern einen Eintrag im Arbeits- und Störungsbuch?

- Elektrische Streckentastensperre löst nicht aus – Ril 482.9001 Abschnitt 14 Absatz 4
- Auffahren einer Weiche – Ril 482.9001 Abschnitt 14 Absatz 4
- Arbeiten (Sofortmaßnahme) zur Beseitigung eines Schienenbruchs im Gleis Adorf – Bstadt (Eintrag nur, wenn durch die Arbeiten Abhängigkeiten oder die Bedienung der Signalanlagen beeinträchtigt werden können – Ril 482.9001 Abschnitt 13 Absatz 1)
- Zugmeldeleitung gestört (keine Unregelmäßigkeit an Signalanlagen – 482.9001 Abschnitt 14 Absatz 4)
- Fahrstraßenfestlegung nicht möglich – Ril 482.9001 Abschnitt 14 Absatz 4

1b) Welche Störungen/Unregelmäßigkeiten erfordern einen Eintrag im Arbeits- und Störungsbuch?

- Zugmeldeleitung gestört (keine Unregelmäßigkeit an Signalanlagen – Ril 482.9001 Abschnitt 14 Absatz 4)
- Rotausleuchtung Gleisstromkreis Weiche 12 – Ril 482.9001 Abschnitt 14 Absatz 4
- Rotausleuchtung Achszählkreis Gleis 3; Grundstellung möglich (kein Eintrag, da durch Bedienen einer Hilfstaste Rotausleuchtung beseitigt werden konnte – Ril 482.9001 Abschnitt 14 Absatz 4)
- Arbeiten (Sofortmaßnahme) zur Beseitigung eines Schienenbruchs im Gleis Adorf – Bstadt (Eintrag nur, wenn durch die Arbeiten Abhängigkeiten oder die Bedienung der Signalanlagen beeinträchtigt werden können – Ril 482.9001 Abschnitt 13 Absatz 1)
- Unzeitige Auffahrmeldung – Ril 482.9001 Abschnitt 14 Absatz 4

2) Die Fachkraft hat Arbeiten im Arbeits- und Störungsbuch eingetragen. Unter welchen Voraussetzungen dürfen Sie dem Beginn der Arbeiten zustimmen?

Sinngemäß: Auswirkungen bekannt, betriebliche Maßnahmen eingeleitet (Beispiele dazu sind Anbringen von Hilfssperren, Einführen von Rpz usw. ...)

3) Die Signalabhängigkeit einer Weiche ist aufgehoben. Welche Bedingungen müssen erfüllt sein, bevor eine Zufahrt zugelassen werden darf?

A) Weiche wird spitz befahren

- die Weiche muss mit Handverschluss gesichert sein – KoRil 408.0601 Abschnitt 1 Absatz 1
- der Zug muss durch Befehl 9 angewiesen werden die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn nicht aus anderen Gründen maximal 50 km/h gefahren werden darf – KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 2
- die Weiche muss gegen Umstellen gesperrt sein – KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 5
- wenn andere Mitarbeiter an der Fahrwegsicherung beteiligt sind, muss ein Fahrwegsicherungsgespräch geführt werden – KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 4

B) Weiche wird stumpf befahren

- die Weiche muss mit Handverschluss gesichert sein (kein Anwendungsfall nach KoRil 408.0601 Abschnitt 1 Absatz 1, da Weiche stumpf befahren wird)
- der Zug muss durch Befehl 9 angewiesen werden die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn nicht aus anderen Gründen maximal 50 km/h gefahren werden darf – KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 2
- die Weiche muss gegen Umstellen gesperrt sein – KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 5
- wenn andere Mitarbeiter an der Fahrwegsicherung beteiligt sind, muss ein Fahrwegsicherungsgespräch geführt werden – KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 4

C) Weiche ist Flankenschutzweiche

- die Weiche muss mit Handverschluss gesichert sein, wenn der Flankenschutz nicht durch Signal Hp 0 ohne Zs103, Sh 0, Gsp 0, Lsp oder Ra11 a (DV301) hergestellt ist, bzw. eine Fahrt in dem Gleis stattfindet, in dem die Flankenschutzweiche liegt – KoRil 408.0601 Abschnitt 1 Absatz 1
- der Zug muss durch Befehl 9 angewiesen werden die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn nicht aus anderen Gründen maximal 50 km/h gefahren werden darf (kein Anwendungsfall nach KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 2, da Weiche nicht befahren wird)
- die Weiche muss gegen Umstellen gesperrt sein – KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 5
- wenn andere Mitarbeiter an der Fahrwegsicherung beteiligt sind, muss ein Fahrwegsicherungsgespräch geführt werden – KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 4

4) In Ihrem Bahnhof werden Stopfarbeiten nach Beta ausgeführt. Das Gleis 4 ist gesperrt (kein Baugleis). Welche Meldung muss der Technische Berechtigte nach Beendigung der Bauarbeiten abgeben?

- Gleis 4 frei und befahrbar (kein Anwendungsfall nach KoRil 408.0471 Abschnitt 9 Absatz 1b Nr.4)
- Arbeiten in Gleis 4 beendet – KoRil 408.0472 Abschnitt 5 Absatz a)
- Gleis 4 befahrbar – KoRil 408.0472 Abschnitt 5 Absatz b)
- Gleis 4 frei (Für das Freisein des Gleises ist der Fdl verantwortlich!)

5) Das Gleis Adorf – Bheim ist wegen Bauarbeiten gesperrt. Es wurde nur eine gleisfahrbare Leiter eingesetzt. Die Sperrung des Gleises soll aufgehoben werden. Welche Meldung muss der Technisch Berechtigte geben?

- Gleis Adorf – Bheim frei (kein Anwendungsfall nach KoRil 408.0471 Abschnitt 9 Absatz 1b Nr.4)
 - Gleis Adorf – Bheim befahrbar – KoRil 408.0471 Abschnitt 9 Absatz 1b Nr. 3
 - Arbeiten im Gleis Adorf – Bheim beendet – KoRil 408.0471 Abschnitt 9 Absatz 1a
 - Gleis Adorf – Bheim frei und befahrbar (kein Anwendungsfall nach KoRil 408.0471 Abschnitt 9 Absatz 1b Nr.4)
- 6) **Ordnen Sie die nachfolgenden Einträge aus dem Arbeits- und Störungsbuch in eine zeitlich plausible Reihenfolge. Bitte tragen Sie die fortlaufende Nummer (als Darstellung der zeitlichen Reihenfolge) in die Klammer ein.**

Fachkraft: Müller, Meier, Blaß, Schmidt
 Fahrdienstleiter: Auer, Zeiß, Stein, Karlson

Die folgenden Einträge werden gemäß Ril 482.9001 Anhang 13 vorgenommen.

a) Für Fdl auf mechanischen und elektromechanischen Stellwerken

Aufgabe A

- [4] Federbruch im Abgabefeld, Arbeiten beendet. Müller
- [5] Kg Auer
- [1] Befehlsabgabefeld f 3 lässt sich für RB 58666 nicht blocken. Auer
- [2] Arbeiten am Bahnblock, A erforderlich. Müller
- [3] zugest. Auer

Aufgabe B

- [2] Arbeiten an der Drahtzugleitung W 18, Signalabhängigkeit aufgehoben. Meier.
- [1] Drahtzug W 18 gerissen. W 18 für Ausfahrt Zug 58960 abgebunden. Zeiß
- [4] Zugfahrten auf Hauptsignal über W 18 zulässig. Meier. Kg Zeiß
- [3] zugest. Zeiß
- [5] Arbeiten beendet. Meier Kg Zeiß

b) Für Fdl auf Gleisbildstellwerken und ESTW

Aufgabe A

- [4] Arbeiten beendet, Kontaktstörung am Achszähler. Blaß
- [5] Kg Stein
- [1] Rotausleuchtung im Gleisabschnitt 31 nach RE 36180, Achszählgrundstellung erfolglos, Abschnittsprüfung für Gleisabschnitt 31 eingeführt. Stein
- [2] Arbeiten am Achszähler 31, Abschnittsprüfung erforderlich. Blaß
- [3] zugest. Stein

Aufgabe B

- [2] Arbeiten an der W 328, Signalabhängigkeit aufgehoben; Weiche darf nur mit Zustimmung der Fachkraft LST befahren werden. gez. Schmidt, i. A. Karlson
- [1] Stellungsmelder der W 328 blinkt nach Umstellen in Linkslage weiter. Karlson
- [4] Verschlussklammern durch Wärmeeinwirkung verklemmt, Arbeiten beendet. Schmidt
- [3] zugest. Karlson
- [5] Kg Karlson

Thema:

Zwei Weisungen in einem Befehl?

Praktiker fragen –
 BahnPraxis antwortet



Frage

Darf die Weisung „Sie müssen auf Sicht fahren“ mit der Weisung „Sie dürfen mit höchstens 20 km/h“ in nur einem Vordruck „Befehl“ erteilt werden oder erfordern die beiden Weisungen zwecks Übermittlung an den Triebfahrzeugführer zwei Vordrucke „Befehl“?

Wenn nach der Betra auf die Warnung vor Fahrten im gesperrten Gleis durch Sicherungsposten verzichtet wird, ist die Geschwindigkeit von Sperrfahrten abweichend von den Regeln in Modul 408.0481 Abschnitt 11 der Konzernrichtlinie (KoRil) 408 auf 20 km/h zu begrenzen und die Triebfahrzeugführer sind mit Befehl 9 darüber zu verständigen. Grund: keine Warnung vor Fahrten im gesperrten Gleis.

Die KoRil 408 sieht in Modul 408.0481 Abschnitt 8 Absatz 1 u.a. auch vor, dass beim Verkehren von mehreren Sperrfahrten für das gesperrte Gleis Fahrten auf Sicht angeordnet werden muss. Dies bedeutet aber, dass der Triebfahrzeugführer gegebenenfalls bis zu 40 km/h schnell fahren darf.

Laut KoRil 408 muss also beim Verkehren von mehreren Sperrfahrten Fahrten auf Sicht ange-

ordnet werden (Grund Nr. 3: mehrere Sperrfahrten unterwegs). Dies kollidiert aber mit der bei keiner Warnung vor Fahrten im gesperrten Gleis zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Dürfen nun die beiden Aufträge, nämlich mit höchstens 20 km/h und auf Sicht zu fahren, dem Triebfahrzeugführer auf einem Vordruck „Befehl“ übermittelt werden?

In der Betra jedenfalls wird hierzu keine Aussage getroffen.

BahnPraxis

Dass in der Betriebs- und Bauanweisung (Betra) keine Aussage zur am Schluss des Leserbriefes gestellten Frage getroffen wurde und dies auch künftig nicht der Fall sein wird, ist nicht als ein Versäumnis oder gar als Fehlverhalten des Bearbeiters von Betriebs- und Bauanweisungen zu bewerten; denn in der Regel gibt der Betra-Bearbeiter keine betrieblichen Regeln vor, die vorschreiben, auf welche Art und Weise nun ein Befehl konkret ausgefüllt werden muss oder inwiefern für die Übermittlung von in der Betra vorgegebenen betrieblichen Weisungen an die Triebfahrzeugführer ein oder mehrere Vordrucke „Befehl“ herangezogen werden müssen.

gen wird bzw. werden. All dies ergibt sich vielmehr in ausreichender und vor allem abschließender Form aus den einschlägigen Regeln der KoRil 408.

In einer Beta wird zunächst durch Regeln vorgegeben, welche Arten von Befehlen im Rahmen von Arbeiten und/oder Bauarbeiten überhaupt betrieblich erforderlich sind. Das ordnungsgemäße Ausfüllen und Übermitteln der in einer Beta vorgeschriebenen Befehle richtet sich dann konkret nach den jeweils hierfür maßgebenden Regeln der Module 408.0411 und 408.0412.

Insbesondere die weiter oben erwähnte „Denn in der Regel gibt der Bearbeiter einer Beta“-Formulierung deutet jedoch darauf hin, dass es auch Ausnahmen geben kann. Sind nämlich auf Grund von Arbeiten und/oder Bauarbeiten Befehle 8, 9 oder 10 auszufertigen, kann es sein, dass hierfür ein Beta-Bearbeiter so genannte Befehlsmuster in seiner erstellten Beta vorgibt.

Modul 406.1201 Abschnitt 4 Absatz 8

Wenn schriftliche Befehle 8, 9 und 10 auszufertigen sind, sind hierfür Muster vorzugeben. Ist ein fester Wortlaut ausnahmsweise erforderlich, ist dieser im Muster aufzunehmen. Das Ausstellen von schriftlichen Befehlen ist vorzuschreiben, wenn die Unterrichtung durch die La nicht erfolgen kann.

Dies muss jedoch nicht unbedingt immer der Fall bzw. nicht zwingend so sein. Hat sich hiernach der Beta-Bearbeiter entschieden, Befehlsmuster in seiner erstellten Beta vorzugeben, dürfen jedenfalls diese keineswegs und unter keinen Umständen formell und inhaltlich in einem Widerspruch zu den Regeln der Module 408.0411 und 408.0412 stehen.

Zurück zur eingangs am Ende des Leserbriefes gestellten Fra-

ge. Es wurden vom Einreicher des Leserbriefes folgende zwei wichtige betriebliche Sachverhalte beschrieben, die sich laut Beschreibung aus den betrieblichen Regelungen einer Beta ergeben:

- Sperrfahrten dürfen im gesperrten Gleis höchstens 20 km/h fahren, weil auf die Warnung vor Fahrten im gesperrten Gleis durch Sicherungsposten verzichtet wird.
- Im gesperrten Gleis verkehren mehrere Sperrfahrten.

Die beiden o.g. Sachverhalte haben einen Aspekt gemeinsam, und zwar, das beide die Übermittlung eines Befehls 9 erforderlich machen. Ansonsten sind sie vom betrieblichen Sinngehalt her grund verschieden. Und exakt dieser Unterschied muss dann aber auch im Rahmen der Übermittlung von Befehlen bei den Triebfahrzeugführern sehr deutlich zum Tragen kommen. Mit anderen Worten: Um bei den Triebfahrzeugführern möglicherweise aufkommende Missdeutungen, Unklarheiten, zeitraubende Nachfragen oder gar Irritationen von vornherein auszuschließen, darf eine Weisung, die die Einschränkung einer Geschwindigkeit beinhaltet mit einer Weisung, auf Sicht zu fahren, nicht gemeinsam in nur einem Vordruck „Befehl“ (hier: Befehl 9) erteilt werden. Vielmehr muss in diesem Fall der Grundsatz einer strikten und getrennten Darstellung dieser beiden Weisungen gelten.

Und genau dies erfordert das Verwenden zweier Vordrucke „Befehl“ zwecks Übermittlung zweier auf unterschieden betrieblichen Sachverhalten beruhenden Befehlen 9.

Unabhängig davon, könnten sich möglicherweise beim Triebfahrzeugführer befehlstextliche Zuordnungsprobleme ergeben. Hierzu folgendes Beispiel: Angenommen es würden beide Weisungen (hier: zwei Befehle

9) gemeinsam in nur einem Vordruck „Befehl“ übermittelt. Nach den einschlägigen Regeln der Konzernrichtlinie 408 muss zu jeder im Befehl 9 erteilten Weisung ein dementsprechender Grund (Nummerierung oder manueller Eintrag des Grundes) aufgeführt bzw. ersichtlich sein.

Zwei in nur einem Vordruck „Befehl“ gemeinsam erteilte Weisungen (hier: zwei Befehle 9) erfordern demnach auch das Bekanntgeben bzw. Benennen zweier Gründe. Eben dies bedeutet für den einen oder anderen Triebfahrzeugführer mitunter eine erschwerte textliche Zuordnung der im Befehl 9 erwähnten Gründe zu den beiden ebenfalls im selbigen Befehl 9 erteilten Weisungen. Solche während des Lesens eines Vordrucks „Befehl“ aufkommenden Wahrnehmungsschwernisse müssen von vornherein verhindert und dürfen letztendlich auch nicht zugelassen werden.

Somit bewirkt das Erteilen der beiden o.g. Weisungen durch das Übermitteln zweier Vordrucke „Befehl“ bei den Triebfahrzeugführern nicht nur Weisungsklarheit, sondern auch eine übersichtliche und sich daraus ergebende handlungssichere Darstellung von Weisungen.

Des Weiteren kann obige Vorgehensweise, und zwar im Falle des Zurückziehens von Befehlen, eine Zeitersparnis bewirken. Wäre nämlich unmittelbar nach dem Zeitpunkt der Befehlsübermittlung nur eine der beiden Weisungen inzwischen hinfällig geworden, bräuchte infolge dessen auch nur einer der beiden zuvor übermittelten Befehle 9 zurückgezogen zu werden.

All diese bislang erwähnten Grundsätze finden auch selbstverständlich im gleichem Maße Beachtung, wenn man sich alternativ mit dem Gedanken tragen sollte, eine der beiden Weisungen durch Übermitteln eines Befehls 10 im selbigen Vor-

druck „Befehl“ zu erteilen; denn die Konzernrichtlinie 408 enthält hierzu ausdrücklich keinerlei Regeln über die Möglichkeit, Aufträge eines Befehls 9 durch einen Befehl 10 zu erteilen.

Diese nicht erlaubte Variante wurde von den Fachautoren der Konzernrichtlinie 408 bewusst nicht geregelt und darf insofern auch nicht als unbeabsichtigte Regelungslücke missdeutet werden, um dadurch nach dem Prinzip einer analogen Anwendung die derzeit gültige Regelung in Modul 408.0411 Abschnitt 3 Nr. 6 heranzuziehen, wonach Aufträge des Befehls 8 durch Befehl 10 erteilt werden dürfen. Auch die Erläuterungstexte der Bekanntgabe 1 zur Konzernrichtlinie 408 geben keine Veranlassung einer solchen analogen Regelanwendung.

Fazit

Diese nun weiter oben ausführlich beschriebene und nun für alle Beteiligte unmissverständliche, handlungssichere, getrennte und vor allem jedem anzuempfehlende Darstellungsweise zweier grund verschiedener betrieblicher Sachverhalte hat überhaupt nichts mit übertriebenen, überzogenen oder unnötigem Bürokratismus zu tun.

Vielmehr ist es wichtig, dass alle Beteiligte sich folgenden Grundsatz beherzigen: Die beiden Weisungen „Sie dürfen mit höchstens ... km/h fahren“ und „Sie müssen auf Sicht fahren“ dürfen nicht gemeinsam in nur einem Vordruck „Befehl“ (hier: zwei Befehle 9) erteilt werden.

Ebenso ist zwingend zu beachten, dass die Konzernrichtlinie 408 durch Regeln nicht ausdrücklich zulässt, das die beiden o.g. Weisungen in nur einem Vordruck „Befehl“ erteilt werden dürften. Vielmehr sind die beiden o.g. Weisungen getrennt voneinander, und zwar jeweils in einem Vordruck „Befehl“, bekannt zu geben. ■

Neue Regel „Gärtnerische Arbeiten“ – GUV-R 2109

„Der Mai ist gekommen, die Bäume schlagen aus ...“ heißt es in einem deutschen Volkslied. Das Erstarren der Vegetation kann für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebs ein Risiko werden, dem nur durch gezielte Vegetationskontrolle begegnet werden kann. Welche Gefährdungen bei diesen „Gärtnerischen Arbeiten“ auftreten können, beschreibt die neue gleichnamige Regel für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit. Die Inhalte der Regel erläutert Ihnen **Dipl.-Ing. Peter Schneider** vom Technischen Aufsichtsdienst der Eisenbahn-Unfallkasse.

Das Herz jedes Kleingärtners beginnt im Frühjahr und im Frühsommer höher zu schlagen. Endlich sprießt und grünt es wieder. Blumen zeigen ihre ganze Pracht, Bäume stehen in voller Blüte. Auch die Fahrt mit der Eisenbahn hat im Frühjahr und im Herbst einen besonderen Reiz. Der Blick auf die farbenfrohe Natur macht so manche Fahrt zu einem Erlebnis. Schöne Motive für Fotografen, wie in Abbildung 1 zu sehen, sind eine Seite der Eisenbahnromantik.

Jedoch erfordert die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes freie Sicht auf die Signale, die Strecke und Zeichen für die Eisenbahnfahrzeugführer, freie Sicht für Sicherungsposten, sichere und sicher erreichbare Sicherheitsräume, sichere Rangierewege in Zugbildungsanlagen usw.

Wenn, wie in Abbildung 2 die Vegetation den Gleisbereich erreicht hat und die Sicherheit der Beschäftigten nicht mehr gewährleistet ist, muss zur gegebenen Zeit mit gezielter Vegetationskontrolle eingegriffen werden.

Unabhängig davon ob der Stadtgärtner einen Park pflegt oder ein Beschäftigter der Deutschen Bahn Gruppe den Gleisbereich frei hält, beide Beschäftigte unterliegen bei ihrer Tätigkeit, der Ausführung von „Gärtnerischen Arbeiten“ den selben Gefährdungen. Beim Stadtgärtner treten unter Umständen zusätzliche Gefahren aus dem

Straßenverkehr auf, beim Mitarbeiter der Deutschen Bahn Gruppe sind es die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb, vor denen er zusätzlich geschützt werden muss.

Die eigentliche Vegetationskontrolle jedoch ist unabhängig von den jeweiligen Umgebungsbedingungen und der Unternehmer ist verpflichtet für diese Tätigkeiten eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen.

Dabei wird ihm mit der neuen Regel für Sicherheit und Gesundheitsschutz „Gärtnerische Arbeiten“ (GUV-R 2109) ein Handwerkszeug zur Verfügung gestellt, das ihn in die Lage versetzt, die in den einschlägigen Arbeitsschutzvorschriften benannten Schutzziele zu erreichen.

Regeln enthalten Empfehlungen. Andere Lösungen sind möglich, wenn Sicherheit und Gesundheitsschutz in gleicher Art und Weise gewährleistet sind.

Entscheidungen über ebenso wirksame Maßnahmen zur Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheitsschutz sollte nur treffen, wer

- überdurchschnittliche Fachkenntnisse in dem speziellen Fachgebiet besitzt,
- das Risiko kennt und das Für und Wider genau abwägen kann,
- in der Lage ist die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen kritisch zu durchdenken und Vergleichsüberlegungen anzustellen.



Abbildung 1: Natur und Eisenbahn in romantischer Verbindung. Foto: DB AG.

Weicht der Unternehmer von den in der Regel aufgezeigten Maßnahmen ab, trifft ihn eine besondere Sorgfaltspflicht, er trägt allein die volle Verantwortung dafür, dass die Ersatzmaßnahme die Sicherheit in gleicher Art und Weise gewährleistet.

Anwendungsbereich und Begriffe

Die Regel findet Anwendung für gärtnerische Arbeiten. Darunter sind auch alle Tätigkeiten der ►



Abbildung 2: Sträucher und Büsche haben den Sicherheitsraum neben dem Gleis erreicht.
Foto: DB AG/Jazbec.



Abbildung 3:

Zu den gefährlichen Arbeiten zählen auch die Arbeit mit der Motorsäge und das Fällen von Bäumen. Foto: DB AG/Bedeschinski.

Abbildung 4:

Schutzkleidung bei Motorsägearbeiten mit Schnitzschutz und Witterungsschutz. Foto: DB AG/Bedeschinski.



Vegetationskontrolle zu verstehen. Ausgeschlossen von der Anwendung der Regel sind alle Arbeiten in Gewächshäusern.

Gärtnerische Arbeiten im Sinne der Regel sind zum Beispiel der Umgang mit Pflanzen, die Anlage und Pflege von Grünflächen einschließlich durchgeführter Arbeiten an Bäumen. Für

die Mitgliedsunternehmen der Eisenbahn-Unfallkasse sind solche gärtnerischen Arbeiten z.B. die Anlage von Bepflanzungen an Böschungen entlang neuer oder sanierter Strecken, die Pflege von Grünflächen im Bereich der Immobilien durch den Service, Baumfäll- und Beschnittarbeiten, die Pflege von Verkehrswegen und Randstreifen usw.

Welche Maßnahmen hat der Unternehmer zu veranlassen?

Vor der Ausführung der gärtnerischen Arbeiten hat der Unternehmer für eine geeignete Organisation zu sorgen. Er muss sicherstellen, dass

- die Gefährdungsbeurteilung erfolgt ist,
- nur fachlich und gesundheitlich geeignete Mitarbeiter mit der Durchführung der Arbeiten beauftragt werden, die notwendigen Arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen erfolgt sind,
- eine Immunisierung gegenüber Tetanus vorliegt,
- in den betroffenen Gebieten erforderlichenfalls eine Schutzimpfung gegen die von Zecken übertragenen Krankheiten vorgenommen wurde,
- jede Arbeitsgruppe über die notwendige Anzahl von Ersthelfern und eine funktionierende Rettungskette verfügt,
- gefährliche Arbeiten nicht in Alleinarbeit ausgeführt werden,
- soweit erforderlich Betriebsanweisungen erstellt und diese in Unterweisungen erläutert wurden,
- die mindestens einmal jährliche Unterweisung erfolgt ist und
- vor der Aufnahme von Arbeiten, die außerhalb der üblichen Tätigkeiten liegen sowie bei der Einführung neuer Arbeitsmittel und Arbeitsverfahren eine gesonderte Unterweisung erfolgt.

Welche Arbeiten sind gefährlich?

Gefährliche Arbeiten dürfen nur ausgeführt werden, wenn die damit verbundenen Gefahren bekannt sind, die notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr angewendet werden und die Mitarbeiter über eine sprach-

liche Verständigung untereinander verfügen.

Gefährliche Arbeiten sind z.B. Arbeiten mit Motorsägen (Abbildung 3) und Buschholzhackern, das Fällen von Bäumen, bestimmte Baumarbeiten und Arbeiten mit Absturzgefahr, zum Beispiel an Eisenbahnüber- oder unterführungen.

Verwendung von Arbeitsmitteln

Dass Arbeitsmittel nur bestimmungsgemäß verwendet werden dürfen, versteht sich von selbst. Jedoch ist bei der Gefährdungsbeurteilung auch „die vernünftigerweise vorhersehbare Fehlanwendung“ zu beachten. Darunter versteht man die Verwendung eines Arbeitsmittels in einer Weise, die vom Konstrukteur nicht vorgesehen ist, die sich jedoch aus dem leicht vorhersehbaren menschlichen Verhalten ergeben kann.

Zum Beispiel muss damit gerechnet werden, dass eine Motorsense auch für das „Mähen“ von kleineren Sträuchern und Büschen eingesetzt wird, obwohl das Gerät im Einzelfall dafür nicht ausgelegt ist. Unvernünftig oder unklug und damit auch nicht zu berücksichtigen ist zum Beispiel der Einsatz der Motorsäge als Hammer oder Spaltkeil. Daraus ergibt sich, dass nicht jede vorstellbare Verwendung des Arbeitsmittels berücksichtigt werden muss, sondern nur jene, die dem menschlichen Verhalten, sich die Arbeit „zu erleichtern“, entspricht.

Die Wirkungskontrolle als Teil der Gefährdungsbeurteilung ist geeignet, um zu prüfen, ob die angewandten Maßnahmen ausreichen, einen sicheren Einsatz der Arbeitsmittel zu gewährleisten.

Im Zusammenhang mit dem Einsatz von Arbeitsmitteln werden in der Regel GUV-R 2109 auch die Begriffe „Sicherheitsabstand“ und „Gefahrenbereich“ benutzt. Da, wie eingangs

erläutert, die Regel „Gärtnerische Arbeiten“ sich nur mit ebendiesen Tätigkeiten befasst, **stehen diese beiden Begriffe in keinem Zusammenhang mit jenen, die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb beschreiben.**

Vielmehr stellt der Sicherheitsabstand den Abstand dar, den Personen zu Mitarbeitern einzuhalten haben, welche Arbeiten mit spitzen oder schneidenden Handwerkszeugen sowie kraftbetriebenen Arbeitsmitteln, z.B. Motorsensen, ausführen.

Der Gefahrenbereich im Sinne der Regel GUV-R 2109 ist der Fahr- und Arbeitsbereich von Maschinen inklusive des Bereiches, in dem mit fallenden oder weggeschleuderten Teilen gerechnet werden muss.

Witterungseinflüsse

Vegetationskontrolle findet im Freien statt. Dabei unterliegen die Mitarbeiter bei der Ausführung ihrer Tätigkeiten den Einflüssen der jeweiligen Witterung. Das kann zu Sichtbehinderungen, aber auch zu gefährlichen Situationen infolge Nässe, Dampf oder Rauch führen. Dann müssen die Arbeiten entweder unterbrochen oder durch geeignete zusätzliche Maßnahmen gesichert werden. Eine solche zusätzliche Maßnahme ist z.B. das Ausleuchten des Arbeitsbereichs bei Dunkelheit infolge schlechten Wetters. Auch muss die Kleidung der Mitarbeiter, neben den Schutzfunktionen wegen der vorhandenen Restgefährdungen aus dem Umgang mit den Arbeitsmitteln und der Tätigkeit, eine weitere Schutzfunktion gegen Witterungseinflüsse aufweisen. **Abbildung 4** zeigt einen Mitarbeiter, der über Schutzkleidung sowohl mit Schutzzeigenschaften für den Umgang mit der Motorsäge als auch Schutzzeigenschaften gegenüber kalter Witterung verfügt. Die obligatorische Warnweste trägt zusätzlich zur Sicherheit bei.

Was ist beim Umgang mit Pflanzen zu beachten?

Von Pflanzen können mechanische Gefährdungen (Dornen, Stacheln, Gefährdung beim Fällen etc.), allergisierende, ätzende und giftige Wirkungen ausgehen. Ein Beispiel dafür ist der entlang von Bahnstrecken auftretende Riesen-Bärenklau, abgebildet in **Abbildung 5**.

Er stellt für den Menschen ein erhebliches Gefährdungspotenzial dar. Die Pflanze enthält Stoffe, die bei Hautkontakt den natürlichen UV-Schutz der Haut herabsetzen und nach ca. 2 Tagen zu schmerzhaft juckenden und anschwellenden langandauernden Entzündungen führen können. Es sind Verbrennungen 2. Grades sowie Blasenbildungen durch diese Stoffe bekannt geworden.

Schützen kann man sich, in dem vor Beginn der Vegetationsarbeiten, am besten kurz vor dem Frühjahr, die Kenntnisse über Arten, Auftreten, Aussehen und Wirkungen solcher Pflanzen erneuert und entsprechende Maßnahmen vorgesehen werden.

Weiterhin sollte bei den ersten Anzeichen für eine Allergie der Hausarzt aufgesucht werden, welcher alles Notwendige veranlasst.

Bei Pflanzen wie dem vorstehend erwähnten Riesen-Bärenklau (**Abbildung 5**) hilft nur Einmalkleidung (Overall mit Kapuze) und Einmalhandschuh. Der Körper sollte möglichst vollständig bedeckt und als Gesichtsschutz ein Visier getragen werden.

Auf und in den Pflanzen ist eine Reihe von Tieren beheimatet, die wir allgemein als Schädlinge bezeichnen. Die mögliche Gefährdung durch Zecken ist dabei nur eine von vielen. Das Gefährdungspotenzial muss im Einzelfall ermittelt und die notwendigen Maßnahmen veranlasst werden.



Abbildung 5:
Der Riesen-Bärenklau, eine Pflanze mit gefährlichen Nebenwirkungen.

Arbeiten an Hängen und Böschungen

Die besondere Spezies, das Hanghuhn, ist allseits bekannt. Dieses Tier verfügt, im Gegensatz zum Menschen, über zwei unterschiedlich lange Beine und kann so am Hang ohne Probleme aufrecht stehen und gehen. Der Mensch muss, um an Hängen und Böschungen arbeiten zu können eine Reihe von besonderen Maßnahmen umsetzen. Dazu gehört als Erstes, die vorhandene Hangneigung zu ermitteln. Maschinen und Geräte dürfen an Hängen nur bis zur vom Hersteller angegebenen Neigung eingesetzt werden.

Gegen Abrutschen beim Mähen an Hängen soll

- bis 30° Neigung in Schichtlinien, das heißt parallel zum Hang und

- bei mehr als 30° Neigung unter Verwendung von Steigeisen gemäht werden.

Alternativ kann der Rasenmäher von der Böschungskrone aus an einem geeigneten Seil geführt werden.

Hoch gelegene Arbeitsplätze und Arbeiten am Wasser

Gärtnerische Arbeiten an hochgelegenen Arbeitsplätzen an und auf Bauwerken mit einer Absturzhöhe von mehr als 2,00 m dürfen nur von körperlich geeigneten Beschäftigten ausgeführt werden, denen die damit verbundenen Gefahren bekannt sind.

Hochgelegene Arbeitsplätze sind zum Beispiel Eisen- ▶



Abbildung 6:
Arbeiten mit der Motorsäge nur mit Befähigung und geeigneter PSA.
Foto: DB AG/
Bedeschinski.

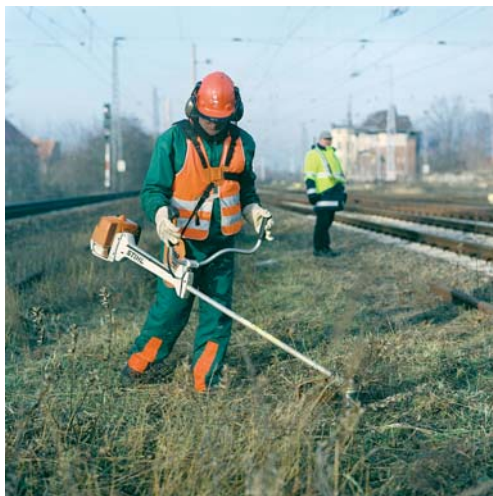


Abbildung 7:
PSA wegen der
Motorsense,
SIPO wegen
dem Arbeiten in
der Nähe des
Gleisbereichs.
Foto: DB AG/
Bedeschinski.

bahnüber- oder unterführungen oder Anlage und Pflege von Böschungen in Verbindung mit Bauwerken, z.B. Stellwerken. An hochgelegenen Arbeitsplätzen müssen Maßnahmen ergriffen werden, die ein Abstürzen der Beschäftigten verhindern. Sind ständige Sicherungen nicht möglich, ist die Benutzung geeigneter persönlicher Schutzausrüstung notwendig. Bei Arbeiten am Wasser, z.B. entlang einer Strecke wie in Abbildung 1, sind Schutzmaßnahmen zu treffen, wenn die Gefahr des Ertrinkens besteht. Geeignete Maßnahmen sind hier das Tragen von Rettungskragen, Rettungsringe vorhalten oder gegebenenfalls Beiboote bereithalten.

Verwendung von Leitern

Leitern sind auch bei Arbeiten im Freien, insbesondere beim Verschnitt von Bäumen ein beliebtes Arbeitsmittel. **Zu beachten ist jedoch, dass von Leitern nur Arbeiten geringen Umfangs durchgeführt werden dürfen.**

Bei der Beurteilung des Begriffs „geringer Umfang“ ist der Umfang des auf der Leiter mitzuführenden Werkzeugs und des Materials neben der Dauer und dem Schwierigkeitsgrad der Arbeit zu berücksichtigen.

Zu beurteilen ist, ob beim Arbeiten von der Leiter aus geringere

Gefahren auftreten als z.B. bei Verwendung eines Gerüsts einschließlich des Auf- und Abbaus.

Führen von Fahrzeugen

Kommen Fahrzeuge, Straßenfahrzeuge aber auch Zweiradfahrzeuge, zum Einsatz, ist die Fahrweise so einzurichten, dass das Fahrzeug sicher beherrscht wird. Dazu gehört die Gewährleistung der Standsicherheit ebenso wie die Möglichkeit rechtzeitig und in ausreichendem Abstand zu Hindernissen und Personen anhalten zu können.

Die Mitfahrt auf diesen Fahrzeugen, Anhängern und Anbaugeräten ist nur auf sicheren und für diesen Zweck ausgerüsteten Plätzen erlaubt. Keine sicheren Plätze für die Mitfahrt sind z.B. Aufstiege, Radabdeckungen, Ladeschaufeln und Ladegut!

Was ist bei Arbeiten an Bäumen besonders zu beachten?

Die Durchführung von Arbeiten an Bäumen ist nur bei ausreichenden Sichtverhältnissen zulässig. Werden durch die schon erwähnten Witterungseinflüsse Gefahren hervorgerufen, sind die Baumarbeiten einzustellen.

Gefahr bringende Witterungsverhältnisse können z.B. bei Regen, Gewitter, Schneetreiben, Eis und Schnee und starkem Wind auftreten. Kleine Bäume wie in Abbildung 3 beginnen bei Windstärke 5 (Windgeschwindigkeit > 8m/s) stark zu schwanken.

Mit dem Führen von Motorsägen (Abbildung 6) und motorisch betriebenen Baumpfleegeräten dürfen nur Beschäftigte betraut werden, die dafür ihre Befähigung nachgewiesen haben. Entsprechend unterwiesene und geschulte Mitarbeiter sollen mindestens über folgende Kenntnisse und Fertigkeiten verfügen:

- Funktionsweise und Sicherheitseinrichtungen der Geräte,
- Sicheres Starten der Geräte,
- Sichere Beherrschung der erforderlichen Arbeitstechniken,
- Kenntnisse der auftretenden Gefahren und der möglichen Schutzmaßnahmen,
- Kenntnisse über die erforderliche persönliche Schutzausrüstung (PSA).

Welche PSA ist bei Motorsägearbeiten erforderlich?

Bei Arbeiten mit der Motorsäge ist persönliche Schutzausrüstung, bestehend aus:

- Schutzhelm,
- Gehörschützer,
- Schnittschutzhose,
- Schutzhandschuhe,
- Sicherheitsschuhe und
- Gesichtsschutz (Visier) zu benutzen.

Defekte Schutzkleidung ist auszutauschen. Eine beschädigte Schnittschutzhose hat ihre Schutzwirkung verloren. Das Stopfen oder Flickern dieser Hose schließt zwar das Loch oder den Riss, aber es kann den unterbrochenen Sicherheitsfaden nicht wieder verbinden! Die Hose muss ausgetauscht werden.

Was beinhaltet die Regel außerdem?

In der Regel GUVR 2109 befinden sich noch Empfehlungen zu Arbeiten in der Nähe von elektrischen Anlagen, zum Fällen von Bäumen, Prüfanforderungen und zum Einsatz von Hubarbeitsbühnen und Gerüsten. Anhang 1 enthält eine beispielhafte Aufzählung prüfpflichtiger Arbeitsmittel mit den empfohlenen Prüffristen, Anhang 2 Hinweise zur Arbeitsmedizinischen Vorsorge und Anhang 3 eine Liste weiterführender Literatur und Vorschriften.

Zum Schluss

Abbildung 7 zeigt welche besondere Bedeutung der Eisenbahnbetrieb hat. Neben den in der Regel „Gärtnerische Arbeiten“ benannten Gefahren und Schutzmaßnahmen ist immer auch die örtliche Situation zu beurteilen und sind die notwendigen Maßnahmen gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb zu ergreifen. Da der Eisenbahnbetrieb kein Thema der GUVR 2109 ist, ist eine Gefährdungsbeurteilung nur auf Grund dieser Regel nicht ausreichend, um Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit zu gewährleisten. Weitere Schutzmaßnahmen sind erforderlich.

Abbildungen mit freundlicher Unterstützung der Deutschen Bahn AG, Bahn im Bild.

Denken Sie daran:

SICHER ARBEITEN



ES LOHNT ZU LEBEN