UVB
Unfallversicherung
Bund und Bahn

78

DGUV Vorschrift 78

Unfallverhütungsvorschrift

Arbeiten im Bereich von Gleisen

mit Durchführungsanweisungen vom August 1999

Gültig ab 1. Januar 2000

April 1994, in der Fassung vom Juli 1999

Unfallverhütungsvorschrift
„Arbeiten im Bereich von Gleisen“
vom April 1994, in der Fassung vom Juli 1999

Diese Unfallverhütungsvorschrift (UVV) entspricht dem Wortlaut der UVV „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ gültig ab dem 01.01.2000, in der Fassung vom Juli 1999, die im Wege der Rechtsnachfolge nach § 118 SGB VII bereits vom zuständigen Bundesministerium für Arbeit und Soziales als UVV der ehemaligen Eisenbahn-Unfallkasse genehmigt worden war und für die Betriebe gegolten hat, für die die Eisenbahn-Unfallkasse bis zum 31.12.2014 zuständig war.

Die Vertreterversammlung der Unfallversicherung Bund und Bahn hat auf ihrer Sitzung am 21. Juni 2016 beschlossen, dass mit Wirkung vom 01.01.2017 diese UVV für alle Unternehmen, mit Ausnahme der Unternehmen nach § 125 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII, gilt, für die die Unfallversicherung Bund und Bahn nach § 125 SGB VII zuständig ist.
Die UVV wurde vom zuständigen Bundesministerium des Innern mit Schreiben vom 06.10.2016 (AZ: D6-30112/3#14) genehmigt.

Hinweis zu den Durchführungsanweisungen:

Die Durchführungsanweisungen zu den einzelnen Bestimmungen sind im Anschluss an die jeweilige Bestimmung in *Kursivschrift* abgedruckt.

Durchführungsanweisungen geben vornehmlich an, wie die in den Unfallverhütungsvorschriften normierten Schutzziele erreicht werden können. Sie schließen andere, mindestens ebenso sichere Lösungen nicht aus, die auch in technischen Regeln anderer Mitgliedstaa-ten der Europäischen Union oder anderer Vertrags staaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ihren Niederschlag gefunden haben können. Durchführungsanweisungen enthalten darüber hinaus weitere Erläuterungen zu Unfallverhütungsvorschriften.

Prüfberichte von Prüflaboratorien, die in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassen sind, werden in gleicher Weise wie deutsche Prüfberichte berücksichtigt, wenn die den Prüfberichten dieser Stellen zu Grunde liegenden Prüfungen, Prüfverfahren und konstruktiven Anforderungen denen der deutschen Stelle gleichwertig sind. Um derartige Stellen handelt es sich vor allem dann, wenn diese die in der Normenreihe EN 45 000 niedergelegten Anforderungen erfüllen.

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Geltungsbereich

§ 1. Geltungsbereich 4

II. Begriffsbestimmungen

§ 2. Begriffsbestimmungen 5

III. Betrieb

§ 3. Pflichten des Unternehmers 6
§ 4. Sicherungsanweisung 9
§ 5. Sicherungsmaßnahmen 11
§ 6. Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen 16
§ 7. Warnkleidung 18
§ 8. Verhalten im Gleisbereich 19
§ 9. Material- und Gerätelagerung 20
§ 10. Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten 21
§ 11. Arbeiten an fernbetätigten Gleiseinrichtungen 23
§ 12. Arbeiten im Bereich von Fahrleitungen 23

IV. Ordnungswidrigkeiten

§ 13. Ordnungswidrigkeiten 24

V. In-Kraft-Treten

§ 14. In-Kraft-Treten 25

Anlage Gefahrenbereiche und Sicherheitsräume 26

Anhang 1 Raum für das Ablegen von Geräten, Baustoffen und Bauteilen . 27

Anhang 2 Bezugsquellenverzeichnis 28

Stichwortverzeichnis 29

I. Geltungsbereich

Geltungsbereich

§ 1. Diese Unfallverhütungsvorschrift gilt für die Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb bei Arbeiten im Bereich von Gleisen (Gleisbereich) von Schienenbahnen sowie bei Arbeiten, bei denen ein unbeabsichtigtes Hineingeraten in den Gleisbereich nicht ausgeschlossen werden kann.

Zu § 1:

Diese Unfallverhütungsvorschrift dient ausschließlich dem Zweck, Gefahren aus dem Bahnbetrieb abzuwenden, die bei Arbeiten im Gleisbereich auftreten, und wenn die Gefahr besteht, unbeabsichtigt in diesen hineinzugeraten.

Dazu gehören Gefahren, die z.B. von

- *bewegten Schienenfahrzeugen,*
- *Fahrleitungen*
  oder
- *möglichen Rückströmen in Fahrschienen*

ausgehen.

Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind nicht gegeben bei Fahrbewegungen gleisfahrbarer Baumaschinen in Arbeitsstellung mit einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 5 km/h.

Für Arbeiten im Gleisbereich siehe auch § 15 UVV „Bauarbeiten“ (GUV-V C 22, bisher GUV 6.1). Werden diese Arbeiten im Verkehrsraum öffentlicher Straßen ausgeführt, siehe auch „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA 95) und die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen“ (ZTV-SA 97).

Rückströme können auch in Fahrschienen von Gleisen auftreten, die nicht mit Fahrleitungen versehen sind.

Die Vorschriften des Arbeitsschutzgesetzes und der darauf gestützten Verordnungen, z.B. Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen (PSA – Benutzungsverordnung), gelten uneingeschränkt.

Siehe auch GUV-Regel „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ (GUV-R 2150, bisher GUV 15.2).

II. Begriffsbestimmungen

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Unfallverhütungsvorschrift werden folgende Begriffe bestimmt:

1. **<u>Arbeiten im Gleisbereich</u> sind alle Tätigkeiten, die zur Errichtung, Instandhaltung, Änderung und Beseitigung von Bahn- und anderen Anlagen im Gleisbereich durchgeführt werden, einschließlich der damit zusammenhängenden Arbeiten.**
2. **<u>Gleisbereich</u> ist der von bewegten Schienenfahrzeugen in Anspruch genommene Raum sowie der Raum unter, neben oder über Gleisen, in dem Versicherte durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können. Zum Gleisbereich gehört bei elektrisch betriebenen Bahnen auch der Bereich der Fahrleitung mit den davon zusätzlich ausgehenden Gefahren des elektrischen Stromes. Der Gleisbereich schließt den in der Anlage dargestellten Gefahrenbereich ein.**
3. **<u>Schienenbahnen</u> sind Transportsysteme mit spurgeführten Fahrzeugen, insbesondere Eisenbahnen und Straßenbahnen.**
4. **<u>Fahrleitungen</u> (Oberleitungen, Stromschienenleitungen) sind die betriebsmäßig unter Spannung stehenden Teile.**

Zu § 2 Nr. 1:

Damit zusammenhängende Arbeiten sind z.B. Besichtigungs-, Vermessungs- und Kontrolltätigkeiten, sowie Lerngänge und Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Beseitigung von Unfallfolgen.

Zu § 2 Nr. 2:

Die Ausdehnung des Gleisbereiches wird in Abhängigkeit von den örtlichen und betrieblichen Verhältnissen von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle festgelegt; siehe auch § 4 Abs. 1.

Die in der Anlage dargestellten Gefahrenbereiche berücksichtigen nicht das Verkehren von Lademaßüberschreitungen.

Zu § 2 Nr. 4:

Zu Fahrleitungen gehören auch Speiseleitungen und andere Leitungen, soweit sie auf den Stützpunkten der Fahrleitungsanlage geführt sind. Siehe auch DIN EN 50122-1 VDE 0115-3 „Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Schutzmaßnahmen in bezug auf elektrische Sicherheit und Erdung“ und UVV „Arbeiten an Masten, Freileitungen und Oberleitungsanlagen“ (GUV-V D 32, bisher GUV 2.11).

Betriebsmäßig unter Spannung stehende Teile sind z.B. Schleifleiter, Streckentrenner, gegen die Schleifleiter nicht isolierte Teile der Stützpunkte.

Schleifleiter sind die von Stromabnehmern der Fahrzeuge bestrichenen Teile der Fahrleitung. Sie können Fahrdrähte, Stromschienen, Bänder sein.

III. Betrieb

Pflichten des Unternehmers

§ 3. (1) Der Unternehmer hat Beginn, Änderungen und Ende von Arbeiten im Gleisbereich und die erforderlichen Räumzeiten der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle so rechtzeitig anzuzeigen, dass diese die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb anordnen oder durchführen kann. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Sicherungsmaßnahmen durchgeführt sind.

Zu § 3 Abs. 1:

Räumzeit ist die Zeit, die benötigt wird, um den Gleisbereich einschließlich von Maschinen und Geräten ohne Hast zu räumen.

(2) Der Unternehmer hat vor Beginn von Arbeiten im Gleisbereich sich oder seinen Beauftragten über die Gefahren durch den Bahnbetrieb und deren Abwendung an der Arbeitsstelle sowie auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle unterweisen zu lassen. Dies gilt auch bei Änderung der Gefahrensituation.

Zu § 3 Abs. 2:

Die Unterweisung beinhaltet insbesondere, wie bei der Annäherung von Schienenfahrzeugen vor diesen Schutz gefunden werden kann, welche Warnsignale gelten und wie diese gegeben werden.

Maßgeblicher Ansprechpartner für die Unterweisung über die Sicherung gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb ist diejenige Stelle des Bahnbetreibers, die die Erlaubnis für die Arbeiten erteilt hat. Die Unterweisung über die getroffenen oder durchzuführenden Maßnahmen erfolgt durch die Sicherungsaufsicht des Bahnbetreibers oder eines von ihm beauftragten Sicherungsunternehmens (Sicherungsdienst im Sinne der UVV „Wach- und Sicherungsdienste“ [GUV-V C 7, bisher GUV 0.4]).

(3) Der Unternehmer hat vor Beginn von Arbeiten die Versicherten über die Gefahren und deren Abwendung entsprechend Absatz 2 zu unterweisen.

(4) Der Unternehmer hat Versicherte,

– die Schienenfahrzeuge ein- oder aussetzen, bewegen oder kuppeln,

und

– die auf Schienenfahrzeugen mitfahren,

über die damit verbundenen Gefahren und die erforderlichen Maßnahmen zu unterweisen.

Zu § 3 Abs. 4:

Erforderliche Maßnahmen siehe auch UVV „Eisenbahnen“ (GUV-V D 30.1, bisher GUV 5.6).

(5) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass Versicherte, die sich als einzelne besonders unterwiesene Personen im Bereich nicht gesperrter Gleise aufhalten, nach Bedarf und bei Änderungen der bahnbetrieblich bedingten Gefahrensituation unverzüglich über neue Gefahren unterrichtet werden.

Zu § 3 Abs. 5:

Bedarf für eine Unterrichtung kann z.B. gegeben sein bei

- *Fahrplanwechsel,*
- *Aufenthalt in nicht bekannten Streckenabschnitten,*
- *Änderung von Aufgabenbereichen.*

Änderungen der bahnbetrieblich bedingten Gefahrensituation können z.B. entstehen durch:

- *Abweichungen vom Regelbetrieb,*
- *Einschalten der Fahrleitung,*
- *Veränderung der Verhältnisse in Sicherheitsräumen,*
- *Verlegung der Rangiererwege.*

(6) Der Unternehmer hat die Versicherten anzuweisen, die Anordnungen der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle und die Warnsignale zu befolgen.

Zu § 3 Abs. 6:

Warnsignale werden, sofern die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle keine anderen Signale festgelegt hat,

- *bei Eisenbahnen optisch oder akustisch nach der Eisenbahnsignalordnung (ESO),*
- *bei Straßenbahnen entsprechend der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)*

gegeben.

Die Warnsignale nach ESO werden als Rottenwarnsignale bezeichnet; sie werden mit dem Mehrklangsignalhorn oder Tyfon gegeben und sind auch zu befolgen, wenn sie nur in einer Tonlage gehört werden. Sie haben folgende Bedeutung:

Übersicht über die Rottenwarnsignale (Ro)

Signal Ro 1

Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge

Mit dem Horn ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschieden hohen Tönen.

Signal Ro 2

Arbeitsgleise räumen

Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.

Signal Ro 3

Arbeitsgleise schnellstens räumen

Mit dem Horn mindestens fünfmal je zwei kurze Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.

(7) Der Unternehmer darf mit Arbeiten außerhalb des Gleisbereiches, bei denen Versicherte, Maschinen oder Geräte in den Gleisbereich geraten können, erst beginnen, wenn die Erlaubnis der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle vorliegt und diese die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb angeordnet oder durchgeführt hat.

Zu § 3 Abs. 7:

Zu solchen Tätigkeiten gehören z.B. auch Arbeiten mit Kränen oder Erdbaumaschinen in einem gesperrten Gleis, das ein benachbartes Gleis hat, welches nicht für den Bahnbetrieb gesperrt ist.

Maßnahmen zur sicheren Durchführung des Bahnbetriebes sind im Einzelfall ergänzend erforderlich. Siehe auch UVV „Eisenbahnen“ (GUV-V D 30.1, bisher GUV 5.6) und UVV „Bauarbeiten“ (GUV-V C 22, bisher GUV 6.1).

(8) Der Unternehmer hat Beginn und Ende der täglichen Arbeiten, der Arbeitspausen und Änderungen im Bauablauf der Sicherungsaufsicht nach § 4 Abs. 2 mitzuteilen.

Zu § 3 Abs. 8:

Sicherungsaufsicht siehe § 4 Abs. 2.

Sicherungsanweisung

§ 4. (1) Der Unternehmer darf im Gleisbereich Arbeiten nur durchführen, nachdem die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle die erforderlichen Sicherungsanweisungen aufgestellt hat. Diese müssen insbesondere Angaben enthalten über

- **die Durchführung und Überwachung von Sicherungsmaßnahmen,**
- **die Koordinierung der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen aller im Gleisbereich tätigen Unternehmen,**
- **die Eignungsanforderungen an Personen, die mit Sicherungsaufgaben betraut werden oder als einzelne, besonders unterwiesene Personen sich im Gleisbereich aufhalten,**
- **Art, Umfang und Häufigkeit der Unterweisung dieser Personen.**

Zu § 4 Abs. 1:

Erforderliche Einzelfallregelungen können z.B. in einem sich auf die jeweilige Arbeitsstelle beziehenden Sicherungsplan oder in einer Betriebsanweisung enthalten sein.

Koordinierung von Arbeiten siehe auch § 6 UVV „Grundsätze der Prävention“ (GUV-V A 1).

Personen, die mit Sicherungsaufgaben betraut werden, sind z.B. Sicherungsaufsicht, Sicherungsposten und Absperrposten.

Unterweisung der Versicherten siehe auch § 4 UVV „Grundsätze der Prävention“ (GUV-V A 1).

(2) Der Unternehmer darf im Gleisbereich Arbeiten nur durchführen, nachdem die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle zur Durchführung und Beaufsichtigung der vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen eine Sicherungsaufsicht bestimmt, deren Aufgaben festgelegt und deren Anwesenheit auf der Baustelle geregelt sowie bei Einsatz von Sicherungsposten deren Anzahl und Standorte festgelegt hat.

Zu § 4 Abs. 2:

Zu den Aufgaben der Sicherungsaufsicht gehören z.B.

- *Festlegen der Warnmittel und der anzuwendenden Warnsignale,*
- *Einweisen der Sicherungsposten,*
- *Ablösung der Sicherungsposten,*
- *Festlegung von Annäherungsstrecken,*
- *Festlegung von aufzusuchenden Sicherheitsräumen oder Nischen entsprechend § 6 Abs. 1,*
- *Durchführen der Hörprobe (Wahrnehmbarkeitsprobe),*
- *Anpassen der Sicherungsmaßnahmen an veränderte bau- und bahnbetrieblich bedingte Gefährdungssituationen.*

Die Befähigung ist nachgewiesen, wenn die Ausbildung bei einer vom zuständigen Unfallversicherungsträger anerkannten Ausbildungsstelle durchgeführt wurde.

(3) Der Unternehmer darf Arbeiten im Bereich von nicht gesperrten Gleisen mit Sicherung durch Sicherungsposten nur durchführen, wenn

1. **die Räumzeit höchstens 20 Sekunden beträgt und für die Sicherung der Versicherten an der Arbeitsstelle ein Innenposten ausreicht,**
2. **in jeder Richtung höchstens ein Zwischenposten notwendig ist, um zwischen den Sicherungsposten die Hörverbindung mit akustischen Warnmitteln und die Sichtverbindung herzustellen**

   und
3. **der Gleisbereich bei einer Fahrt im Nachbargleis geräumt wird.**

Zu § 4 Abs. 3 Nr. 3:

Nachbargleise sind nebeneinander liegende Gleise mit einem Sicherheitsraum von weniger als 0,8 m zwischen den Gefahrenbereichen.

Zu § 4 Abs. 3:

Die Regelung schließt ein, dass in jeder Richtung ein Außenposten, der die Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke erkennen kann, zugelassen ist.

(4) Absatz 3 Nr. 3 gilt nicht, wenn

1. **Fahrten gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung für beide Fahrtrichtungen ausgeschlossen sind,**
2. **die Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecken erkannt werden können,**
3. **die Wahrnehmbarkeitsproben durchgeführt wurden**

   und
4. **beim Einsatz von Außenposten zusätzlich zu der zu gewährleistenden Hörverbindung eine Sprechverbindung zwischen Außen- und Innenposten eingerichtet ist.**

(5) Der Unternehmer darf Arbeiten im Gleisbereich nur ausführen, wenn vor Fahrten im Nachbargleis gewarnt wird.

(6) Absatz 5 gilt nicht

1. **bei Arbeiten, bei denen der Gleisbereich des Nachbargleises nicht betreten werden muss und eine feste Absperrung oder Absperrposten eingesetzt sind**

   oder

2. **bei Arbeiten mit Maschinen und Fahrzeugen mit festen Arbeitsplätzen, bei denen die Versicherten nicht in den Gleisbereich des Nachbargleises geraten können.**

Zu § 4 Abs. 6 Nr. 2:

Diese Forderung ist erfüllt, wenn ein Austritt zum Nachbargleis, z.B. durch Verriegelung von Ausgängen, verhindert wird.

(7) Der Unternehmer darf Arbeiten im Gleisbereich nur ausführen, wenn die Geschwindigkeit im Nachbargleis höchstens 120 km/h beträgt.

(8) Absatz 7 gilt nicht

1. **wenn bei einer Fahrt im Nachbargleis die Arbeiten unterbrochen werden**

   oder

2. **bei Arbeiten mit Maschinen und Fahrzeugen mit festen Arbeitsplätzen, bei denen die Versicherten nicht in den Gleisbereich des Nachbargleises geraten können.**

Zu § 4 Abs. 8 Nr. 2:

Diese Forderung ist erfüllt, wenn ein Austritt zum Nachbargleis, z.B. durch Verriegelung von Ausgängen, verhindert wird.

Sicherungsmaßnahmen

§ 5. (1) Der Unternehmer darf Arbeiten im Gleisbereich nur ausführen, wenn die Versicherten gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden durch

1. **organisatorische Maßnahmen,**
2. **technische Einrichtungen,**
3. **Sicherungsposten, Absperrposten**

   oder

4. **Kombinationen der vorgenannten Maßnahmen.**

Dies gilt auch für den Weg zur und von der Arbeitsstelle im Gleisbereich.

Zu § 5 Abs. 1, Nr. 1–4:

Die Reihenfolge der Sicherungsmaßnahmen stellt deren Wertigkeit dar. Dies bedeutet, dass der Unternehmer bei Arbeiten im Gleisbereich nur dann auf organisatorische oder technische Maßnahmen verzichten darf, wenn diese nicht möglich oder nicht gerechtfertigt sind. Eine Maßnahme ist z.B. nicht gerechtfertigt, wenn die Gefährdung bei der Einrichtung der Sicherungsmaßnahme größer ist als diejenige bei den auszuführenden Arbeiten.

Zu § 5 Abs. 1:

Organisatorische Maßnahmen sind z.B.:

- *Gleissperrung; bei Sperrfahrten oder Rangierfahrten jedoch*
  - *zusätzlich in Verbindung* ***mit Sicherungsposten***
    oder
  - ***ohne Sicherungsposten,*** *sofern sichergestellt ist, dass der Gleisbereich rechtzeitig geräumt werden kann,*
- *Einrichten von Langsamfahrstellen in Verbindung mit Sicherungsposten,*
- *Verfahren zur Benachrichtigung von Arbeitsstellen über Zug- und Rangierfahrten mit Bestätigung der Benachrichtigung vor Zulassung der Fahrt.*

Technische Einrichtungen sind z.B.:

- *signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlagen (S.A.S.),*
- *Zugsicherungsanlagen,*
- *automatische Warnsysteme,*
- *in abweisender Stellung gesicherte Weichen,*
- *feste Absperrungen parallel zum befahrenen Gleis,*
- *bei Straßenbahnen im Sichtfahrbetrieb auch Schranken, Leitkegel, Baken, Absperrtafeln.*

Die jeweiligen örtlichen und betrieblichen Verhältnisse, wie z.B.:

- *Durchführung des Bahnbetriebes,*
- *Umgebungsbedingungen (Lärm, Sichtverhältnisse, Beleuchtung),*
- *signaltechnische Ausrüstung der Strecke,*

beeinflussen die Auswahl der jeweils geeigneten technischen Einrichtungen.

Neben den örtlichen und betrieblichen Verhältnissen beeinflusst auch die Art der Arbeiten die Sicherungsmaßnahmen.

(2) Werden zur Sicherung technische Einrichtungen nach Absatz 1 Nr. 2 verwendet, darf der Unternehmer Arbeiten im Gleisbereich nur ausführen, wenn diese Einrichtungen so beschaffen sind, dass Schienenfahrzeugen nicht automatisch die Fahrt in den Arbeitsbereich freigegeben werden kann. Dies gilt nicht für von einer anerkannten Prüfstelle geprüfte automatische Warnsysteme.

(3) Werden vom Unternehmer Sicherungsposten eingesetzt, darf er nur Personen auswählen, die

1. **das 21. Lebensjahr vollendet haben,**
2. **körperlich und geistig geeignet sind,**
3. **die Eignungsanforderungen nach § 4 Abs. 1 erfüllen,**
4. **ihre Befähigung nachgewiesen haben sowie über den Bahnbetrieb in ihrem Sicherungsbereich unterwiesen sind**

   und

5. **erwarten lassen, dass sie die ihnen übertragene Aufgabe zuverlässig erfüllen.**

Zu § 5 Abs. 3:

Die körperliche Eignung wird nach den Berufsgenossenschaftlichen Grundsätzen für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen Grundsatz G 25 „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeit“ oder den „Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen“ (VDV-Schrift Nr. 714) festgestellt.

Die geistige Eignung wird durch einen psychologischen Eignungstest festgestellt.

Die Befähigung ist nachgewiesen, wenn die Ausbildung bei einer vom zuständigen Unfallversicherungsträger anerkannten Ausbildungsstelle durchgeführt wurde.

(4) Sicherungsposten müssen

1. **den von der Sicherungsaufsicht festgelegten Standort einnehmen,**
2. **die Funktionsfähigkeit der Signalmittel vor Beginn der Arbeiten prüfen und deren Funktionsfähigkeit aufrechterhalten,**
3. **Warnsignale gemäß Festlegung durch die Sicherungsaufsicht so rechtzeitig geben, dass die Versicherten den Gleisbereich ohne Hast unter Berücksichtigung der Räumzeiten für Maschinen und Geräte räumen bzw. Ausweichmöglichkeiten aufsuchen können,**
4. **Warnsignale gemäß Festlegung durch die Sicherungsaufsicht wiederholen oder das Signal „Arbeitsgleise schnellstens räumen” geben, sobald sie feststellen, dass gegebene Warnsignale nicht wahrgenommen worden sind,**
5. **dem Fahrzeugführer das Nothaltsignal geben, falls der Gleisbereich nicht rechtzeitig geräumt wurde,**
6. **den Gleisbereich räumen lassen, falls die Warnung der Versicherten wegen schlechter Sichtverhältnisse nicht rechtzeitig erfolgen kann,**
7. **ein empfangenes Warnsignal quittieren.**

Zu § 5 Abs. 4 Nr. 3:

Ausweichmöglichkeiten sind z.B. Nischen, Sicherheitsräume.

Sicherheitsräume siehe Anlage.

Das Warnsignal ist rechtzeitig gegeben, wenn die Warnung zu dem Zeitpunkt erfolgt, an dem das Schienenfahrzeug den Beginn der Annäherungsstrecke erreicht.

Zu § 5 Abs. 4 Nr. 5:

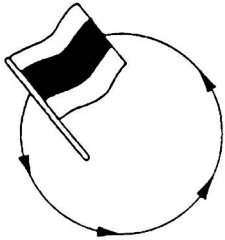
Nothaltsignale sind z.B.

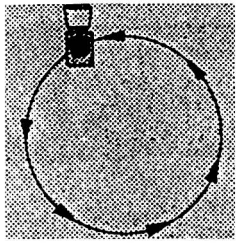
1. nach der Eisenbahnsignalordnung (ESO) die Signale Sh 3 und Sh 5:

Signal Sh 3 – Kreissignal –
Sofort halten

Tageszeichen
Eine weiß-rot-weiße Flagge bzw. eine rot-weiße Signalfahne, irgendein Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen.

Nachtzeichen
Eine Handleuchte bzw. eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.





Das Kreissignal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierabteilung sofort zum Halten gebracht werden muss.

Wenn es zweifelhaft ist, ob der Zug oder die Rangierabteilung das Signal wahrnehmen wird, ist auch das Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) anzuwenden.

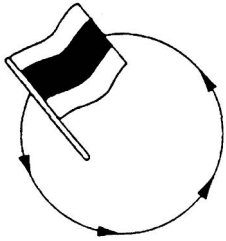
Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal –
Sofort halten

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.

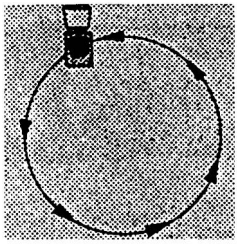
2. *nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) die Signale Sh 3a, Sh 3b, Sh 3c oder Sh 3d:*

Sh 3a:
Mindestens 3 kurze akustische Zeichen schnell hintereinander

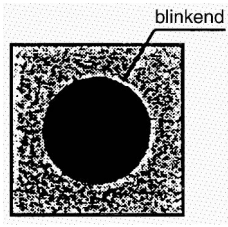
Sh 3b:
Eine weiß-rot-weiße Fahne oder der Arm im Kreis bewegt



Sh 3c:
Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand im Kreis bewegt



Sh 3d:
Ein rotes Blinklicht oder mehrere rote Lichter untereinander



Zu § 5 Abs. 4 Nr. 6:

Schlechte Sichtverhältnisse herrschen z.B. bei Nebel, Schneetreiben, starkem Regen, Staub.

(5) Sicherungsposten dürfen während ihres Einsatzes keine anderen Tätigkeiten ausführen. Dies gilt nicht für Tätigkeiten als Warnposten im Verkehrsraum öffentlicher Straßen.

(6) Bei Einsatz von Tyfonen hat der Unternehmer Sicherungsposten mit

- **Mehrklangsignalhorn**

  und

- **Signalfahne und bei Dunkelheit sowie im Tunnel mit einer rot abblendbaren Handleuchte**

auszurüsten. Die Sicherungsposten haben diese Ausrüstung mit sich zu führen.

(7) Die Sicherungsaufsicht hat die Wahrnehmbarkeit der gegebenen Warnsignale durch die Versicherten

- **täglich vor Aufnahme der Arbeiten**

  und

- **bei veränderten Betriebs- und Umgebungsbedingungen**

durch Proben festzustellen. Die zur Probe gegebenen Warnsignale müssen unter den zu erwartenden ungünstigsten Betriebs- und Umgebungsbedingungen von den Versicherten wahrgenommen werden können.

Zu § 5 Abs. 7:

Die ungünstigsten Betriebs- und Umgebungsbedingungen werden hinsichtlich des Arbeitslärms, des Verkehrslärms, z.B. auch vorbeifahrender

Züge, und der Sichtverhältnisse sowie der Verwendung persönlicher Schutzausrüstungen, z.B. geeigneter Gehörschutzmittel, Schutzbrille, ermittelt.

Geeignete Gehörschutzmittel sind in der GUV-Regel „Regeln für den Einsatz von Gehörschützern“ (GUV-R 194, bisher GUV 20.33) genannt und durch ein „S“ gekennzeichnet.

Hörprobe nach Abschnitt 6.2 der DIN EN 457 „Akustische Gefahrensignale“.

(8) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass Versicherte, die Sicherungsaufgaben ausführen, über ihre Aufgaben mindestens einmal jährlich unterwiesen und die Unterweisungen schriftlich festgehalten werden.

Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen

§ 6. (1) Sicherungsmaßnahmen nach § 4 Abs. 5, 7 und § 5 Abs. 1 sind nicht erforderlich

1. für einzelne besonders unterwiesene Personen, die sich im Gleisbereich aufhalten,

und

2. für die Ausführung kurzfristiger Arbeiten geringen Umfanges durch höchstens 3 Versicherte, von denen einer die Sicherung übernimmt,

wenn die sich im Gleisbereich aufhaltenden Personen

- **körperlich und geistig geeignet sind,**
- **über Orts- und Streckenkenntnisse verfügen,**
- **die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen,**
- **herannahende Schienenfahrzeuge rechtzeitig wahrnehmen oder vor ihnen gewarnt werden können**

  und
- **den Gleisbereich ohne Hast räumen oder vorhandene Nischen oder Sicherheitsräume gefahrlos aufsuchen können.**

Zu § 6 Abs. 1:

Derartige einzelne besonders unterwiesene Personen können z.B. sein: Streckenbegeher, Streckenwärter, Weichenreiniger, Weichenschmierer, Schneeräumkräfte, Aufsichtskräfte.

Kurzfristige Arbeiten geringen Umfanges, die von bis zu höchstens 3 Versicherten ausgeführt werden, können z.B. sein: Beseitigung von Störungen, Besichtigungs-, Kontroll- und Prüftätigkeiten.

Nischen oder Sicherheitsräume sind Bereiche neben den Gleisen, in die Versicherte vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können. Ein gefahrloses Aufsuchen dieser Bereiche ist dann gegeben, wenn diese auf kurzem Wege ohne Hindernisse erreicht werden können.

Siehe auch § 4 Absatz 1, Sicherungsanweisung.

(2) Der Unternehmer darf Arbeiten im Gleisbereich erst dann ausführen, wenn sichergestellt ist, dass

1. **bei wechselseitiger betrieblicher Nutzung der Gleise die Versicherten über die neue Betriebsart informiert sind und gegen Fahrbewegungen aus beiden Richtungen gesichert sind**

   und

2. **bei automatisch betriebenen Schienenbahnen die automatische Zugsteuerung außer Funktion gesetzt ist oder von der Arbeitsstelle aus durch Einwirkung auf die Zugsteuerung Schienenfahrzeuge rechtzeitig zum Halten gebracht werden können.**

Zu § 6 Abs. 2:

Wechselseitige betriebliche Nutzung des Gleises kann z.B. Gleiswechselbetrieb, Fahren gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung oder Linksfahrbetrieb sein.

Die Versicherten gelten über die neue Betriebsart als informiert, wenn der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle die Kenntnis der Mitteilung bestätigt worden ist.

(3) Der Unternehmer darf Arbeiten im Gleisbereich, der mit Geschwindigkeiten über 200 km/h befahren wird, nur ausführen, wenn das Gleis gesperrt ist.

(4) Absatz 3 gilt bei Geschwindigkeiten bis 280 km/h nicht

1. **beim Einsatz von signalabhängigen Arbeitsstellen – Sicherungsanlagen**

   oder

2. **bei Arbeiten von Versicherten gemäß § 6 Abs. 1, wenn diese über Fahrten unterrichtet werden.**

Zu § 6 Abs. 4 Nr. 2:

Diese Forderung ist erfüllt, wenn eine Benachrichtigung von Arbeitsstellen über Zug- und Rangierfahrten erfolgt und die Benachrichtigung vor Zulassung der Fahrt bestätigt wurde.

Siehe auch DA zu § 6 Abs. 1.

(5) Absatz 4 darf bei Arbeiten gemäß Absatz 6 und 7 nicht angewendet werden.

(6) Der Unternehmer darf Arbeiten im Gleisbereich von Tunneln, die mit Geschwindigkeiten über 200 km/h bis 280 km/h befahren werden dürfen, nur ausführen, wenn das Gleis gesperrt ist und die Geschwindigkeit im Nachbargleis höchstens 160 km/h beträgt. Die Arbeiten sind bei einer Fahrt im Nachbargleis zu unterbrechen und von den Versicherten ist der dem gesperrten Gleis zugewandte Sicherheitsraum aufzusuchen.

Wenn die Geschwindigkeit im Nachbargleis höchstens 120 km/h beträgt, brauchen, z.B. bei umfangreichen Umbauten, die Arbeiten nicht unterbrochen zu werden und von den Versicherten der dem gesperrten Gleis zugewandte Sicherheitsraum nicht aufgesucht werden.

(7) Der Unternehmer darf Arbeiten bei Geschwindigkeiten bis 200 km/h im Gleisbereich von Tunneln ohne Nischen, oder wenn die Nischen nicht aufgesucht werden können, nur ausführen, wenn das Gleis gesperrt ist. Die Geschwindigkeit im Nachbargleis darf höchstens 120 km/h betragen. Vom Gleisbereich des Nachbargleises haben die Versicherten bei einer Fahrt im Nachbargleis möglichst weit zurückzutreten.

(8) Absätze 6 und 7 gelten auch bei Arbeiten gemäß § 6 Absatz 1.

(9) Absätze 6 und 7 gelten nicht bei Arbeiten auf Maschinen und Fahrzeugen mit festen Arbeitsplätzen, in denen die Versicherten gegen die Einflüsse des Fahrtwindes geschützt sind.

(10) Der Unternehmer darf Arbeiten im Gleisbereich bei der Gefahr des Eisabwurfes nicht ausführen.

(11) Absatz 10 gilt nicht, wenn das Gleis gesperrt ist und bei einer Fahrt im Nachbargleis der Sicherheitsraum auf der gleisfreien Seite aufgesucht wird, und die Geschwindigkeit im Nachbargleis

- **außerhalb von Tunneln auf 160 km/h,**
- **im Tunnel auf 120 km/h**

herabgesetzt ist.

Warnkleidung

§ 7. Der Unternehmer hat für die im Gleisbereich tätigen Versicherten Warnkleidung zur Verfügung zu stellen. Die Versicherten haben die Warnkleidung bei Arbeiten im Gleisbereich zu tragen.

Zu § 7:

Diese Forderung ist erfüllt, wenn Warnkleidung nach DIN EN 471 „Warnkleidung“ der Klasse 2 (mindestens in Form einer Weste) in der Farbe

fluoreszierendes Orange-Rot mit retroreflektierendem Material der Klasse 2 zur Verfügung steht. Bei der Durchführung von Sicherungsaufgaben außerhalb des Verkehrsraumes öffentlicher Straßen ist diese Forderung hinsichtlich der Farbgebung auch erfüllt, wenn Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb zur Verfügung gestellt wird.

Verhalten im Gleisbereich

§ 8. (1) Versicherte dürfen

- **den Gleisbereich nur nach Durchführung der Sicherungsmaßnahmen nach § 5 Abs. 1 betreten,**
- **Gleise nicht kurz vor oder dicht hinter Schienenfahrzeugen betreten,**
- **den Gleisbereich nach einer Räumung erst wieder betreten, wenn der Aufsichtführende dies erlaubt hat,**
- **sich aus dem gesicherten Gleisbereich nur nach vorheriger Zustimmung des Aufsichtführenden entfernen.**

Zu § 8 Abs. 1:

Aufsichtführender ist, wer die Durchführung von Arbeiten zu beaufsichtigen und für deren arbeitssichere Ausführung zu sorgen hat. Er muss hierfür ausreichende Kenntnisse und Erfahrungen besitzen sowie weisungsbefugt sein.

Die Erlaubnis zum Wiederbetreten des geräumten Gleises setzt voraus, dass der Aufsichtführende bei unklaren Betriebsverhältnissen sich vorher beim Sicherungsposten vergewissert hat, dass der Gleisbereich wieder betreten werden darf.

(2) Versicherte müssen

- **Warnsignale sofort befolgen,**
- **den Gleisbereich nach Wahrnehmung von Warnsignalen unverzüglich nach der Seite verlassen, die vor Beginn der Arbeiten festgelegt wurde,**
- **festgelegte Ausweichmöglichkeiten aufsuchen und die Fahrt beobachten, wenn ein Verlassen des Gleisbereiches nicht möglich ist,**
- **vor dem Wiederbetreten des Gleisbereiches sich überzeugen, dass keine Warnung vor einer Fahrt besteht,**
- **Fahrzeugführer durch Nothaltsignal zum Halten auffordern, wenn ein Gleis nicht befahrbar ist oder nicht rechtzeitig geräumt werden kann**

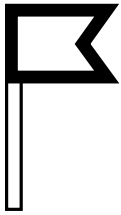
  und
- **im Gleis entgegen der üblichen Fahrtrichtung gehen.**

Zu § 8 Abs. 2:

Ist die Austrittseite, nach der der Gleisbereich verlassen werden muss, nicht zweifelsfrei zu erkennen, kennzeichnet die Sicherungsaufsicht diese Seite durch Fahnenschilder (Signal Ro 4).

Signal Ro 4 – Fahnenschild –

Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Ertönen der Rottenwarnsignale Ro 2 und Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind.



Ein weißes Fahnenschild mit schwarzem Rand.

Das Signal ist in der Nähe der Arbeitsrotte gleichlaufend zum Gleis aufgestellt.

Material- und Gerätelagerung

§ 9. Der Unternehmer hat dafür zur sorgen, dass

1. Bauteile, Baustoffe und Geräte
- **so gelagert werden, dass sie von Schienenfahrzeugen nicht erfasst oder durch den Fahrtwind und Erschütterungen nicht bewegt werden können,**
- **in Sicherheitsräumen nur in einem solchen Umfang gelagert werden, dass der Schutz der Versicherten vor bewegten Schienenfahrzeugen nicht beeinträchtigt wird,**
- **in festgelegten Ausweichstellen nicht gelagert werden**

und

2. Wege neben Gleisen, auf denen rangiert wird, frei gehalten werden.

Zu § 9:

Die für die Lagerung erforderlichen Mindestabstände vom Gleis werden von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle angegeben. Zur Lagerung von Geräten, Baustoffen und Bauteilen siehe Anhang 1.

Sicherheitsräume und Nischen siehe Durchführungsanweisungen zu § 6 Abs. 1 und Anlage.

Der Schutz der Versicherten bleibt bei Lagerung von Bauteilen, Baustoffen und Geräten gewährleistet, wenn diese den Sicherheitsraum nur auf

eine solche Länge unterbrechen, dass Versicherte den verbleibenden Sicherheitsraum rechtzeitig erreichen können (ausreichende Räumzeit).

Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten

§ 10. (1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass nicht streckenkundige Fahrer von Schienenfahrzeugen sowie von gleisfahrbaren Maschinen und Geräten bei Überführungsfahrten von einer streckenkundigen Person begleitet werden.

(2) Der Unternehmer darf Schienenfahrzeuge sowie gleisfahrbare Maschinen und Geräte nur mit Erlaubnis der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle in Gleise einsetzen und in nicht gesperrten Gleisen nur mit deren Auftrag bewegen.

Zu § 10 Abs. 2:

Für den Einsatz von Fahrzeugen und Geräten auf Baustellen im Gleisbereich sowie unter Fahr- und Speiseleitungen siehe auch § 16 UVV „Bauarbeiten“ (GUV-V C 22, bisher GUV 6.1).

(3) Versicherte dürfen Schienenfahrzeuge sowie gleisfahrbare Maschinen und Geräte nur mit geeigneten Bremsmitteln aufhalten.

Zu § 10 Abs. 3:

Geeignete Bremsmittel können z.B. Bremsen an Fahrzeugen, wie Betriebsbremse, Handbremse oder Hemmschuhe sein.

Radvorleger sind keine Bremsmittel.

Hemmschuhe siehe auch § 14 UVV „Eisenbahnen“ (GUV-V D 30.1, bisher GUV 5.6).

(4) Versicherte dürfen von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten nur zur gefahrfreien Seite absteigen.

Zu § 10 Abs. 4:

Gefahrfrei ist die Seite, die kein Nachbargleis hat oder die gesichert wird.

(5) Versicherte dürfen Schienenfahrzeuge nur be- oder entladen, wenn diese stillstehen.

(6) Abweichend von Absatz 5 dürfen Schienenfahrzeuge auch während der Bewegung be- oder entladen werden, wenn dies erforderlich ist und der Aufsichtführende sich vorher davon überzeugt hat, dass dabei für die Versicherten keine Gefahr besteht.

Zu § 10 Abs. 6:

Bei Spezialschienenfahrzeugen ist das Be- und Entladen auch während der Bewegung des Fahrzeugs möglich und notwendig, z.B. beim Be- und Entladen von Bettungsstoffen oder beim Schienenabziehen.

(7) Versicherte dürfen nicht

1. **Schienenfahrzeuge von Hand an ihren Stirnseiten ziehen,**
2. **Schienenfahrzeuge schieben, wenn durch die Höhe der Fahrzeuge oder des Ladegutes die Sicht in Fahrtrichtung behindert ist,**
3. **beim Ziehen oder Schieben von Schienenfahrzeugen rückwärts gehen,**
4. **Schienenfahrzeuge durch Gegenstemmen aufhalten,**
5. **zwischen den Puffern nahe beieinander stehender Schienenfahrzeuge aufrecht durchgehen,**
6. **unter Schienenfahrzeugen hindurchkriechen,**
7. **über Puffer, Kupplungen und sonstige Zugeinrichtungen klettern**

   und
8. **unbefugt Schienenfahrzeuge besteigen und sich auf ihnen aufhalten.**

(8) Versicherte dürfen während der Fahrt nicht

1. **auf Schienenfahrzeuge aufsteigen oder von ihnen abspringen,**
2. **von Schienenfahrzeug zu Schienenfahrzeug übersteigen,**
3. **auf Puffern, Endtritten oder Ladegut von Schienenfahrzeugen mitfahren,**
4. **sich in Öffnungen nicht festgelegter Außentüren von Schienenfahrzeugen aufhalten, falls mit deren Bewegung eine Gefährdung verbunden ist,**

   und
5. **sich unnötig oder weit aus Schienenfahrzeugen hinausbeugen.**

(9) Abweichend von Absatz 8 Nr. 1 und 3 dürfen Versicherte auf Endtritten mitfahren und bei einer Geschwindigkeit von bis zu 5 km/h auf- oder absteigen, wenn

- **sie am Rangieren beteiligt sind**

  oder
- **dies bei Arbeiten während der Fahrbewegung erforderlich ist.**

(10) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass Schienenfahrzeuge gegen unbeabsichtigtes Bewegen und gegen Auffahren anderer Schienenfahrzeuge gesichert werden.

Zu § 10 Abs. 10:

Schienenfahrzeuge werden gegen unbeabsichtigtes Bewegen durch Radvorleger, Hand- bzw. Feststellbremsen und kurzfristig auch durch Hemmschuhe gesichert. Steine, Holzstücke oder Eisenteile sind dafür nicht geeignet.

Sicherungsmaßnahmen gegen das Auffahren von Schienenfahrzeugen können z.B. aufgelegte Hemmschuhe, Gleissperren, Weichen in Schutzstellung sein.

(11) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass mit gleisfahrbaren Maschinen nur gearbeitet wird, wenn der für die betreffende Maschine erforderliche Gleisabstand und Abstand zu festen Gegenständen vorhanden ist.

Arbeiten an fernbetätigten Gleiseinrichtungen

§ 11. (1) Versicherte dürfen an bewegbaren Teilen fernbetätigter Gleiseinrichtungen erst arbeiten, wenn diese von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle gegen Bewegungen gesichert sind.

Zu § 11 Abs. 1:

Solche Gleiseinrichtungen können z.B. Weichen, Gleissperren, Gleisbremsen sein.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Arbeiten, die nur durch Umstellen der bewegbaren Teile fernbetätigter Gleiseinrichtungen ausgeführt werden können.

Zu § 11 Abs. 2:

Dies kann z.B. bei Wartungsarbeiten an Weichen der Fall sein.

Arbeiten im Bereich von Fahrleitungen

§ 12. (1) Vor der Durchführung von Arbeiten im Bereich von Fahrleitungen hat sich der Unternehmer mit der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle in Verbindung zu setzen und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen mittelbare oder unmittelbare Annäherung an oder Berührung von unter Spannung stehenden Fahrleitungen festlegen zu lassen. Der Unternehmer und die Versicherten haben die festgelegten Sicherungsmaßnahmen zu beachten.

Zu § 12 Abs. 1:

Sicherungsmaßnahmen sind z.B.:

1. *Einhalten der in DIN VDE 0105 Teil 100, „Betrieb von elektrischen Anlagen“, Absatz 6, genannten 5 Sicherheitsregeln:*
   - *Freischalten,*
   - *gegen Wiedereinschalten sichern,*
   - *Spannungsfreiheit feststellen,*
   - *Erden und Kurzschließen,*
   - *benachbarte unter Spannung stehende Teile abdecken oder abschranken, falls ein Freischalten nicht möglich ist.*
2. *Einhalten der in DIN VDE 0105 Teil 103 „Betrieb von elektrischen Anlagen“ genannten Schutzabstände.*

Für den Einsatz von Fahrzeugen und Geräten auf Baustellen im Gleisbereich sowie unter Fahr- und Speiseleitungen siehe auch § 15 UVV „Bauarbeiten“ (GUV-V C 22, bisher GUV 6.1).

(2) Bevor die als Rückleitung für den Strom dienenden Fahrschienen einschließlich deren Verbinder unterbrochen werden, hat sich der Unternehmer zu vergewissern, dass eine ausreichende andere Rückleitung für den Strom hergestellt worden ist.

IV. Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrigkeiten

§ 13. Ordnungswidrig im Sinne von § 209 Abs. 1 Nr. 1 Siebtes Buch Sozialgesetzbuch (SGB VII) handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den Bestimmungen der

§§ 3, 4 Abs. 1, 2, 3, 5, 7,
§ 5 Abs. 1, 2 Satz 1, Absatz 3 Nr. 1 bis 4, Absätze 4, 5 Satz 1, Absätze 6, 7 Satz 1 oder 2, Absatz 8,
§ 6 Abs. 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10,
§§ 7, 8, 9, 10 Abs. 1, 2, 4, 5, 7, 8 oder 10,
§ 11 Abs. 1
oder
§ 12 Abs. 1

zuwiderhandelt.

V. In-Kraft-Treten

In-Kraft-Treten

§ 14. Diese Unfallverhütungsvorschrift tritt am 1. Januar 2000 in Kraft.

Gleichzeitig treten

die Unfallverhütungsvorschrift DS 132 03, „Bestimmungen zum Schutz gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb bei Arbeiten im Bereich von Gleisen“ – (UVV 3) – in der ab dem 1. April 1990 geltenden Fassung, zuletzt geändert mit Bekanntgabe Nr. 7, gültig vom 1. Januar 1994

und Abschnitt 117 Abs. 2

der Unfallverhütungsvorschrift DS 132 02, „Gemeinsame Bestimmungen für alle Dienstzweige” – (UVV 2) – in der ab dem 1. September 1989 geltenden Fassung, zuletzt geändert mit Bekanntgabe Nr. 4, gültig vom 1. Januar 1994,

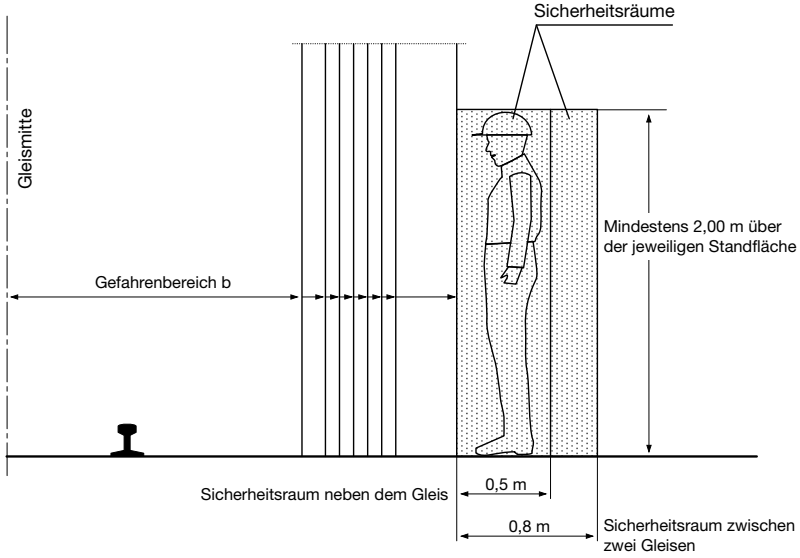
außer Kraft.

Anlage
§ 2 Nr. 2

Gefahrenbereiche und Sicherheitsräume

v (km/h)	≤ 40	≤ 50	≤ 70	≤ 90	≤ 120	≤ 140	≤ 160	≤ 280
b (m)	1,85 *)	2,00	2,10	2,20	2,30	2,40	2,50	3,00

*) nur zulässig bei Arbeiten von bis zu 3 Versicherten gemäß § 6 Abs. 1



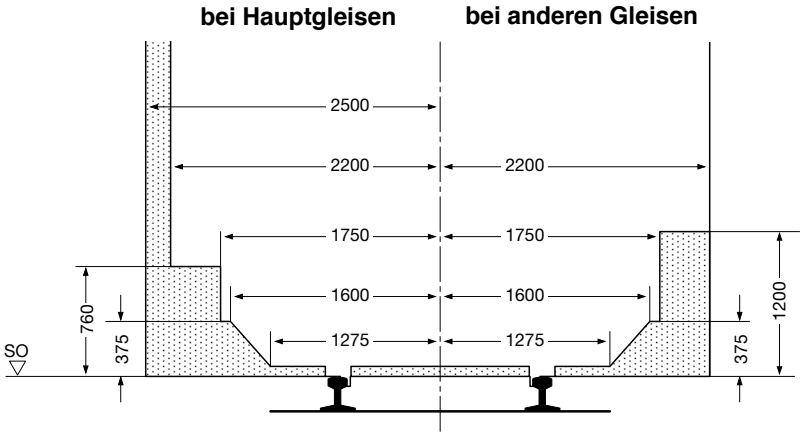
Anmerkungen:
Der Gefahrenbereich berücksichtigt nicht das Verkehren von Sendungen mit Lademaßüberschreitung.

Es kann erforderlich werden, die Sicherheitsräume, z.B. beim Mitführen von Ausrüstungsgegenständen, wie Atemschutzgeräten, Steuergeräten, entsprechend zu vergrößern.

Anhang 1

Raum für das Ablegen von Geräten, Baustoffen und Bauteilen

(vereinfachtes Lichtraumprofil)



In den mit Punkten gekennzeichneten Raum dürfen Geräte, Baustoffe und Bauteile nur abgelegt werden, wenn die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen getroffen sind (z.B. Sichern gegen Verschieben, Ausschluss von Sendungen mit Lademaßüberschreitungen).

Anhang 2

Bezugsquellenverzeichnis

Nachstehend sind die Bezugsquellen der in den Durchführungsanweisungen aufgeführten Vorschriften und Regeln zusammengestellt:

1. Gesetze / Verordnungen

Bezugsquelle: Buchhandel
oder
Carl Heymanns Verlag KG,
Luxemburger Straße 449, 50939 Köln

2. Unfallverhütungsvorschriften

Bezugsquelle: Zuständiger Unfallversicherungsträger
bei Schriften mit GUV-Nummer

Alle weiteren: Carl Heymanns Verlag KG,
Luxemburger Straße 449, 50939 Köln

3. Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Grundsätze, Informationen und sonstige Schriften

Bezugsquelle: Zuständiger Unfallversicherungsträger
bei Schriften mit GUV-Nummer

Alle weiteren: Carl Heymanns Verlag KG,
Luxemburger Straße 449, 50939 Köln

4. Berufsgenossenschaftliche Grundsätze für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen

Bezugsquelle: A. W. Gentner Verlag,
Forststraße 131, 70193 Stuttgart

5. DIN-Normen

Bezugsquelle: Beuth Verlag GmbH,
Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin

6. RSA-Richtlinien

Bezugsquelle: Verkehrsblatt-Verlag Borgmann,
Hohe Straße 39, 44139 Dortmund

7. Andere Schriften

Richtlinien für die ärztliche Feststellung der Tauglichkeit von Betriebsbediensteten

Bezugsquelle: Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft
für Verkehrsunternehmen (BEKA) mbH,
Bismarckstraße 11-13, 50672 Köln

Stichwortverzeichnis

Die angegebenen Fundstellen beziehen sich auf die Paragraphen und Absätze der Unfallverhütungsvorschrift [z.B.: 2 (3) bedeutet § 2 Abs. 3].

§§

A

Absperrposten 4 (6); 5 (1)
Absperrung 4 (6)
Abstand zu festen Gegenständen 9 Nr. 1
Absteigen von Fahrzeugen und Maschinen 10 (4)
Änderung von Gefahrensituationen 3 (5)
Annäherungsstrecke 4 (4)
Anzeigen von Arbeiten 3 (1), (8)
Außenposten 4 (3)
Austrittseite 8 (2)
Ausweichmöglichkeiten 5 (4)
Automatisch betriebene Schienenbahnen 6 (2)

B

Bauablauf, Änderungen im – 3 (8)
Baumaschinen, Fahrgeschwindigkeit von – 1
Bauteile, Baustoffe und Geräte, Lagerung von – 9; Anhang 1
Beginn der Arbeiten 4
Betreten der Gleise 8 (1)
Bremsmittel 10 (3)

E

Einzelne besonders unterwiesene Personen 6 (1) Nr. 1
Eisabwurf, Arbeiten bei der Gefahr von – 6 (10)
Elektrische Anlagen 1; 2
Ende der täglichen Arbeiten 3 (8)

F

Fahrleitungen 1; 2 Nr. 4; 12

G

Gefahrenbereich 2; Anlage
Gefahrfreie Seite 10 (4)
Gerätelagerung 9 Nr. 1; Anhang 1
Geschwindigkeiten über 200 km/h, Arbeiten bei – 6 (3) bis (6), (8) bis (11)
Gleisbereich 1; 2; 4 (1)
Gleisbereich, Arbeiten im – 2
Gleisfreie Seite 10 (4)

I

Innenposten 4 (4)

§§

K

Kurzfristige Arbeiten 6 (1)

M

Mehrklangsignalhorn 5 (6)
Mindestabstände vom Gleis 9

N

Nachbargleis 4 (3), (6)
Nachbargleis, Geschwindigkeit im – 4 (7), (8)
Nischen 6 (8); 9 Nr. 2
Nothaltsignal 5 (4)

O

Organisatorische Maßnahmen 5 (1)

P

Probe der Wahrnehmbarkeit von Signalen 5 (7)

R

Räumen der Gleise 5 (4); 6 (1)
Räumzeit 3 (1)

S

Schienenbahnen 1; 2
Schienenbahnen, automatisch betriebene – 6 (2)
Schienenfahrzeuge, Be- und Entladen von –n 10 (5), (6)
Schienenfahrzeuge, Bewegen von –n 10 (10)
Schienenfahrzeuge, Sicherung gegen Auffahren von –n 10 (10)
Sicherheitsräume 9 Nr. 2; Anlage
Sicherungsaufsicht 3 (8); 4 (2)
Sicherungsaufsicht, Aufgaben der – 4 (2)
Sicherungsposten 5
Sicherungsposten, Ausrüstung von – 5 (6)
Sicherungsposten, Eignung von – 5 (3), (4)
Sichtverhältnisse 5 (4) Nr. 6
Signalfahne 5 (6)
Spannungsführende Leitungen, Sicherungsmaßnahmen gegen Berühren von –n 12
Streckenkundige Person 10 (1)

§§

T

Technische Einrichtungen 5 (1)
Technische Maßnahmen 5
Tunnel, Arbeiten im – 6 (6), (7), (11)
Tyfone, Einsatz von –n 5 (6)

U

Überführungsfahrten 10 (1)
Umgebungsbedingungen 5 (7)
Unterweisung 3 (2), (3), (5); 5 (8)

V

Versicherte, Pflichten der –n 8; 10 (7), (8), (9)

§§

W

Warnsignale 3 (6)
Wechselseitige betriebliche Benutzung der Gleise 6 (2)
Wege neben Gleisen 9
Wiederbetreten der Gleise 8
Warnkleidung 7
Warnsignale, Geben von –n 5 (4), (7)

Z

Zwischenposten 4 (3), (4)

Unfallversicherung Bund und Bahn

Hauptstandort Wilhelmshaven
Weserstraße 47
26382 Wilhelmshaven
Telefon: 04421 407-4007
Fax: 04421 407-1449

Hauptstandort Frankfurt
Salvador-Allende-Straße 9
60487 Frankfurt am Main
Telefon: 069 47863-0
Fax: 069 47863-2902

info@uv-bund-bahn.de
www.uv-bund-bahn.de