

BahnPraxis

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

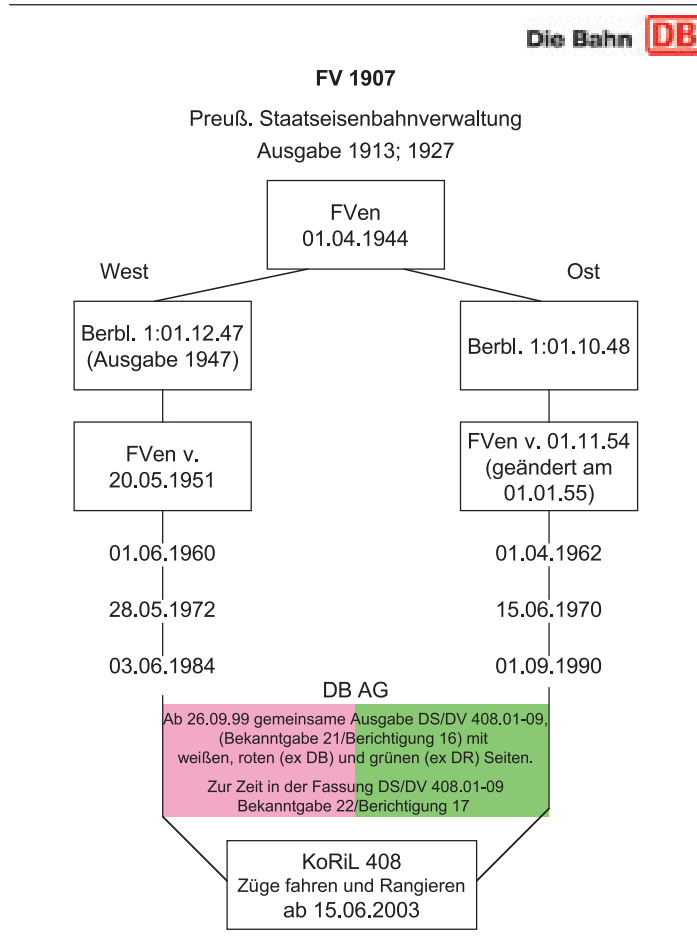


3 · 2003

- Gestörte PZB-Streckeneinrichtung bei Geschwindigkeitssignalisierung
- Leserforum
- Vegetationsarbeiten

Liebe Leserinnen und Leser,

so sieht die geschichtliche Entwicklung der DV/DS 408 – KoRil 408 aus:



Sie haben es sicherlich längst gemerkt:
die Fahrdienstvorschrift(en) DS/DV sind als KoRil 408
„Züge fahren und Rangieren“ harmonisiert, verteilt und treten zum
15. Juni 2003 in Kraft.

Im Zuge der politischen Vereinigung im Jahre 1990 wurden auch die beiden
Deutschen Bahnen DB und DR zusammengeführt.

Das geschah zum 1. Januar 1994 mit der Gründung der DB AG mit
Ausgliederung des hoheitlichen Teiles. Die unterschiedlichen betrieblichen
und technischen Regelwerke kamen auf den Prüfstand.

Die Erkenntnisse dieser Überprüfung sind bei der Harmonisierung der
Fahrdienstvorschrift(en) eingeflossen.

Zur Zeit laufen die Unterrichtungen der MitarbeiterInnen auf breiter Ebene
auf Hochtouren und müssen bis 15. Juni 2003 abgeschlossen sein. Auch
BahnPraxis unterstützt Sie in dieser Sache durch umfangreiche Beiträge.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen

Ihre BahnPraxis-Redaktion

THEMEN DES MONATS

Gestörte PZB-Streckeneinrichtung

Der zweite Teil des Artikels (Fortsetzung aus BahnPraxis 2/2003) beschäftigt sich mit Störungen an der PZB-Streckeneinrichtung bei Geschwindigkeitssignalisierung.

Seite 51

Leserforum

Nobody is perfect – die Abbildungen zum Heft 1/2003 waren teilweise fehlerhaft, so dass wir hier die richtigen Abbildungen abdrucken. Immer wieder erreichen uns Leserbriefe zum Thema „H-Tafel“. Diesem Thema widmet sich unser Leserforum.

Seite 56

Wenn Scherben zu Geschossen werden ...

Der Titel dieses Artikels hört sich bereits „gefährlich“ an. Und tatsächlich gibt es bei Vegetationsarbeiten einiges zu beachten. Aber lesen Sie selbst!

Seite 59



Unser Titelbild:
Gleisvorfeld in
Frankfurt am Main.
Foto:
DB AG/Lautenschläger

Impressum „BahnPraxis“

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG.

Herausgeber

Eisenbahn-Unfallkasse – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe, beide mit Sitz in Frankfurt am Main.

Redaktion

Wolf-Ekkehart Dölp, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Werner Jochim, Dieter Reuter, Werner Wiczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, N-W-BI, Hansastraße 15, 47058 Duisburg, Fax (02 03) 30 17 40 78.

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der EUK im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement € 15,60, zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Eisenbahn-Fachverlag GmbH, Postfach 23 30, 55013 Mainz. Telefon (0 61 31) 28 37-0, Telefax (0 61 31) 28 37 37, ARCOR (9 59) 15 58. E-mail: Eisenbahn-Fachverlag@t-online.de

Druck und Gestaltung

Meister Druck, Werner-Heisenberg-Straße 7, 34123 Kassel.

Verhalten des Triebfahrzeugführers/ Fahrdienstleiters bei Störungen der PZB-Streckeneinrichtung

Dirk H. Enders, DB AG – Grundsätze Fahrbetrieb (VFB), Frankfurt am Main

Fortsetzung zum Beitrag in „BahnPraxis“ 2/2003.

Nach einer sehr lebhaften und engagierten Praxis-Diskussion möchten wir dieses wichtige Thema nochmals unter dem Aspekt der Neuerungen im Zuge der Inkraftsetzung der Bekanntgabe 1 zu KoRil 408.01-09 zum 15.6.2003 vorstellen.



Gestörte PZB-Streckeneinrichtungen bei Geschwindigkeits-signalisierung

Fallbeschreibung 1

Zug 89553 erhält im Bereich einer vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstelle nach Vorbeifahrt am Signal Lf 1 eine PZB-Zwangsbremung nach einer 1000 Hz-Beeinflussung (Abbildung 9a), obwohl er ordnungsgemäß die PZB-Bedeinrichtung betätigt hat bzw. seine Ist-Geschwindigkeit gegenüber der Soll-Geschwindigkeit aufgrund der Langsamfahrstelle nicht überschritten hat.

Was ist zu tun?

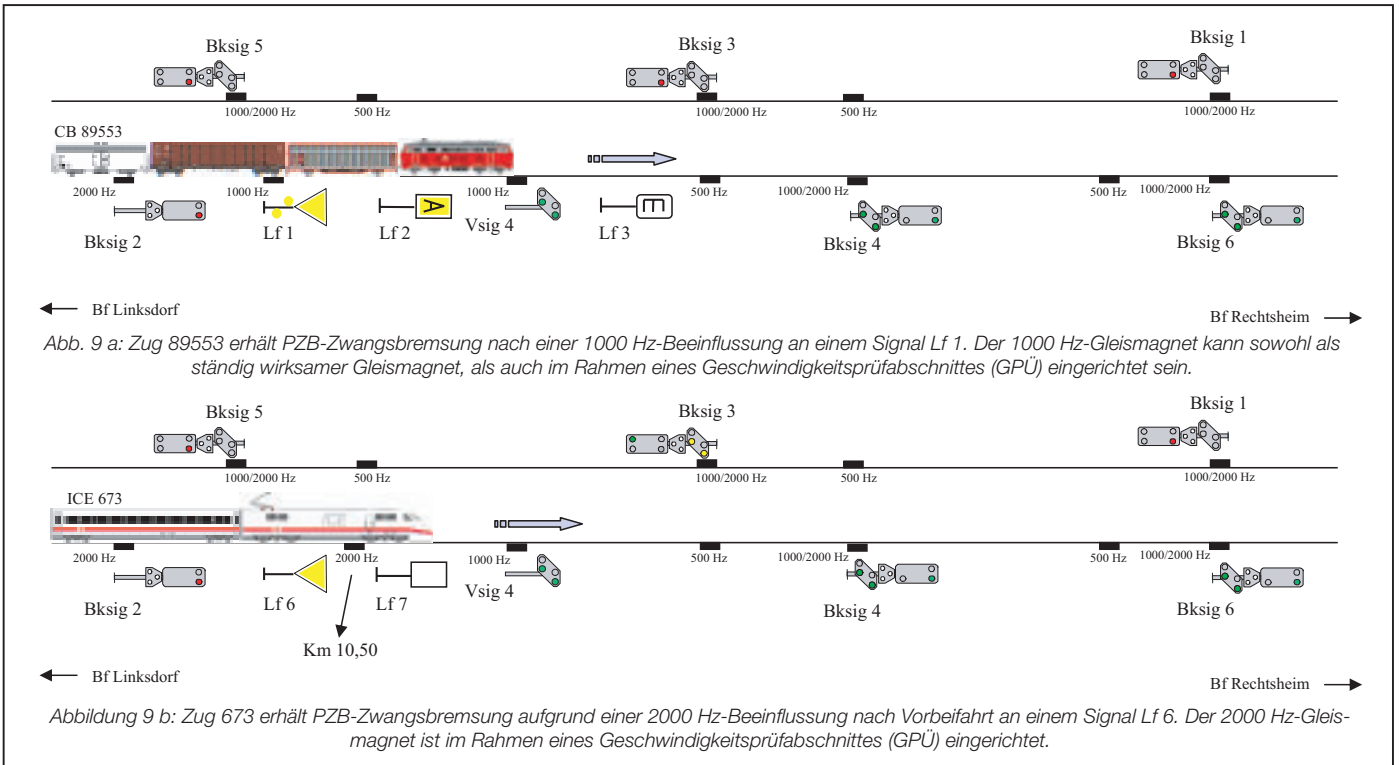
Nachdem der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitgeteilt hat, dass es zu einer PZB-Zwangsbremung gekommen ist, prüft er, ob es sich um eine fahrzeugseitige Störung der PZB-Einrichtung oder ggf. auch um eine Fehlbedienung/ein Fehlverhalten seinerseits handelt.

Anschließend prüft er analog der Fallbeschreibung 1 bis 4 gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter, ob es sich um eine Zwangsbremung an einem Hauptsignal handelt.

Im vorliegenden Fall stellen Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer gemeinsam fest, dass die PZB-Zwangsbremung im Bereich einer Langsamfahrstelle eingetreten ist.

Nach den derzeit gültigen Regeln in DS/DV 408.0611 werden bei PZB-Störungen keine zusätzlichen Verfahrensregeln im Zusammenhang mit Langsamfahrsignalen gegeben.

Die künftigen Regeln in KoRil 408.0651 1 sehen folgende differenzierte Regelungen für diesen Fall vor:



Befehl	Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug 673	Vordruck von 1 Vordruck(en)															
1	Sie dürfen - ohne Hauptsignal - bei LZB-Halt - - auf der Abzw/Üst - in den Bf/Bft - weiterfahren - einfahren -																
2	Sie dürfen - vorbeifahren am Halt zeigenden oder gestörten - - weiterfahren - nach Vorbeifahrt - bei LZB-Halt - an der - am -																
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 30%;">Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt</th> <th style="width: 30%;">Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk</th> <th style="width: 40%;">des Bf/Bft, der Bk/Abzw/Üst/Dkst</th> </tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table>	Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/Bft, der Bk/Abzw/Üst/Dkst													
Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/Bft, der Bk/Abzw/Üst/Dkst															
3	Sie dürfen im Bf/Bft - ohne Ausfahrtsignal - bei LZB-Halt - ausfahren																
4	Sie fahren auf dem Gegengleis von bis																
5	Sie - fahren - schieben nach - in Richtung bis - auf dem Regelgleis und kehren zurück auf dem Gegengleis - - auf dem Gegengleis und kehren zurück auf dem Regelgleis -																
6	Sie brauchen auf dem Gegengleis nicht zu halten, sondern dürfen ohne Hauptsignal auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren, auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren. in den Bf/Bft ab km ein- und ausfahren, in den Bf/Bft ab km einfahren																
7	Sie müssen auf dem Gegengleis in Höhe des Bksig in km der Abzw/Üst halten, Bksig in km der Abzw/Üst halten, Esig in km des Bf/Bft halten																
8	Sie müssen zwischen Zmst und Zmst halten vor BÜ in km / km / km km / km / km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist																
V408.0412V01 Befehl A4 Bk 50xx-70 06.03																	

X	9	- Sie dürfen mit höchstens 100 ... km/h fahren - - Sie müssen auf Sicht fahren -	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">im Bf</th> <th style="width: 15%;">zwischen Zmst</th> <th style="width: 15%;">und Zmst</th> <th style="width: 15%;">in (km)</th> <th style="width: 15%;">von km oder Sig</th> <th style="width: 15%;">bis km oder Sig</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Linksdorf</td> <td style="text-align: center;">Rechtsheim</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">Sbk 2</td> <td style="text-align: center;">Sbk 4</td> </tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table>	im Bf	zwischen Zmst	und Zmst	in (km)	von km oder Sig	bis km oder Sig	Linksdorf	Rechtsheim			Sbk 2	Sbk 4												
im Bf	zwischen Zmst	und Zmst	in (km)	von km oder Sig	bis km oder Sig																						
Linksdorf	Rechtsheim			Sbk 2	Sbk 4																						
		Grund - Nr. 34 (siehe Rückseite) - PZB-Streckeneinrichtung gestört																									
Zusätzliche Befehle oder Hinweise (soweit erforderlich)																											
	9.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist; melden Sie das Ergebnis																									
	9.2	Geben Sie bei Annäherung an BÜ Signal Zp1; räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat																									
	9.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden; melden Sie das Ergebnis																									
X	9.4	PZB-Einrichtung - am sig - in km 10,50 - ständig wirksam - unwirksam -																									
X	10	Gestörter 2000 Hz-Gleismagnet in km 10,50																									
Hinweis: Befehl 10 wird nur für die folgenden Züge erteilt; Zug 19223 ist der „erkennende“ Zug.																											
		Rechtsheim	23.3.02	11	05																						
		<small>(Ort)</small>	<small>(Datum)</small>	<small>(Uhr)</small>	<small>(Minuten)</small>																						
		Hausmann	Schwarz, Tj																								
		<small>(Fahrdienstleiter)</small>	<small>erhalten (Name, Triebfahrzeugführer/Zugführer)</small>																								
Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer <input checked="" type="checkbox"/> Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchstreichen. Im Befehl 2 müssen Sie für Signale und Betriebsstellen die in der Kopfzeile angegebenen Abkürzungen verwenden.																											

Abbildung 10: Schriftlicher Befehl zur Weiterfahrt des ICE 673 nach PZB-Zwangsbremmung hinter dem Signal Lf 6.

Aufgaben des Triebfahrzeugführers

... Bei gestörten PZB-Streckeneinrichtungen an Langsamfahrstellen müssen Sie gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV 301) oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.

Aufgaben des Fahrdienstleiters nach KoRil 408.0651 1 a) Nr. 2.

... Hat Ihnen der Triebfahrzeugführer eine Störung einer PZB-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen mitgeteilt, müssen Sie gemeinsam mit ihm feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV 301) oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet. Trifft dies zu, müssen Sie die Triebfahrzeugführer im Befehl 9 anweisen, im Zugfolgeabschnitt bzw. Gleisabschnitt vor und hinter dem Hauptsignal

mit höchstens 100 km/h zu fahren.

Wie geht es weiter?

Da sich im Fall der Abbildung 9a zwischen den Signalen Lf 1 und Lf 2 kein Hauptsignal befindet, kann ausgeschlossen werden, dass die PZB-Zwangsbremung des Zuges auf eine Wirkung eines PZB-Gleismagneten an einem Hauptsignal zurückzuführen ist.

Für die Weiterfahrt erhält der Triebfahrzeugführer vom zuständigen Fahrdienstleiter nach den künftigen Regeln der KoRil 408 lediglich eine mündliche Zustimmung, da eine Störung des 1000 Hz-Gleismagneten nicht festgestellt werden kann, weil dieser im vorliegenden Falle ohnehin ständig wirksam ist und die PZB-Streckeneinrichtung zur sicheren Seite gewirkt hat.

Stellt der Triebfahrzeugführer fest, oder wird anderweitig be-

kannt, dass dieser Gleismagnet dauernd unwirksam ist, liegt eine Störung der PZB-Streckeneinrichtung vor. In diesem Fall wären schriftliche Befehle 9 für die Dauer der Störung zu erteilen.

Im Falle der Abbildung 9 b wird auf einer Hauptbahn analog Abbildung 9 a durch Verwendung eines 2000 Hz-Gleismagneten sichergestellt, dass Züge rechtzeitig vor Erreichen des Signals Lf 7 ihre Fahrgeschwindigkeit der Zielgeschwindigkeit ab diesem Signal angepasst haben.

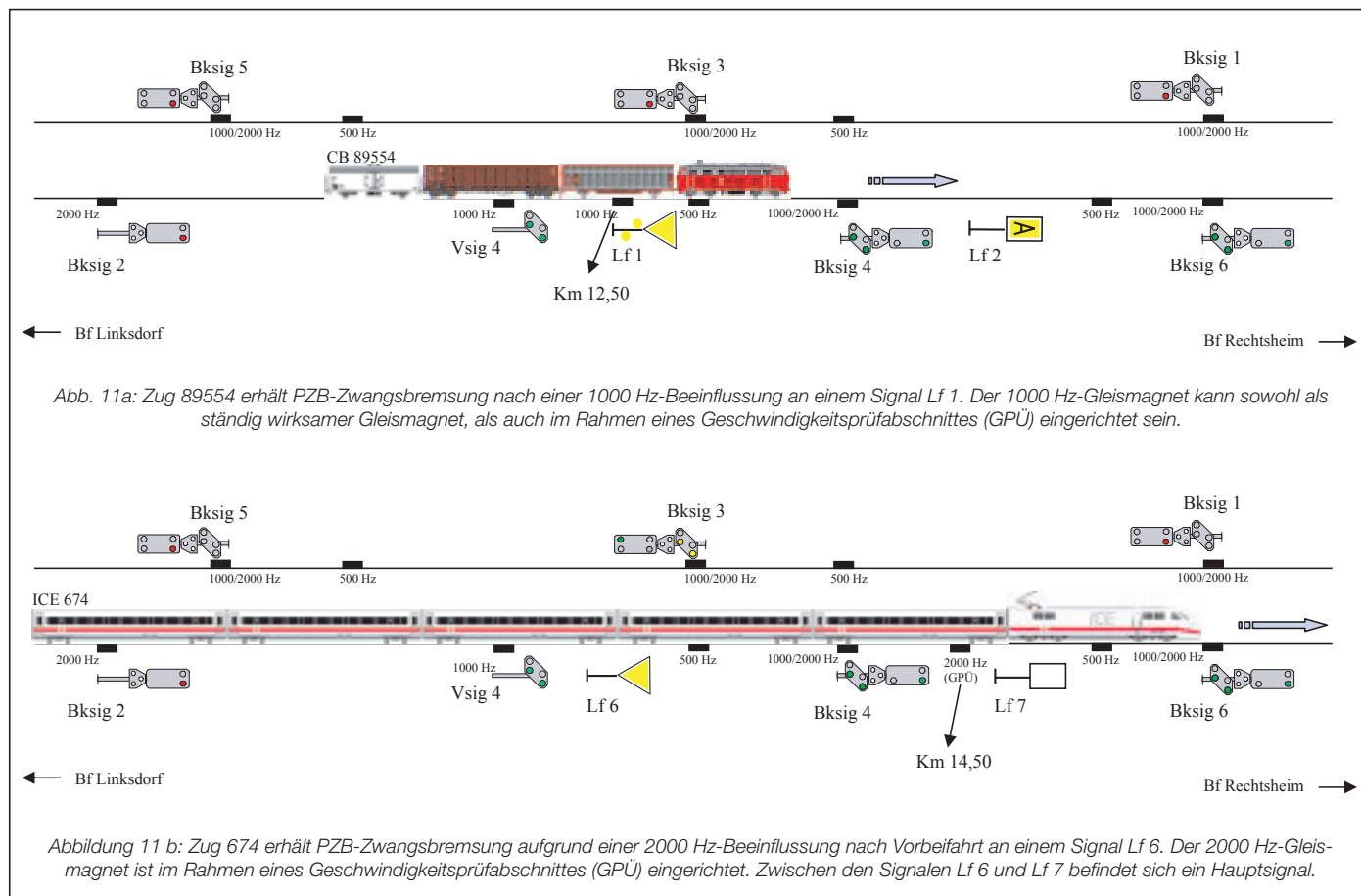
Da dieser 2000 Hz-Gleismagnet in ordnungsgemäßem Zustand nur wirksam geschaltet ist, wenn Züge diesen mit einer höheren als der an dieser Stelle überwachten Geschwindigkeit befahren, kann der Triebfahrzeugführer nach erfolgter PZB-Zwangsbremung im Gegensatz zu dem Fall in Abbildung 9 a feststellen, ob es sich um

eine Störung der PZB-Fahrzeugeinrichtung, eine Fehlbedienung/ein Fehlverhalten oder eine Störung der PZB-Streckeneinrichtung handelt (hier: 2000 Hz-Gleismagnet dauernd wirksam).

Für diesen Fall erteilt der zuständige Fahrdienstleiter an den Triebfahrzeugführer schriftlichen Befehl 9, aufgrund einer gestörten PZB-Streckeneinrichtung für den betroffenen Zugfolgeabschnitt von Bksig 2 bis Bksig 4 (Abbildung 10).

Ggf. kann dem Triebfahrzeugführer im Befehl 10 der zusätzliche Hinweis gegeben werden, um welche Art es sich bei dem gestörten Gleismagneten handelt.

In dieser Fallbeschreibung erhalten je ein Güterzug (CB 89554, Abbildung 11 a) sowie ein ICE (Zug 674, Abbildung 11 b) eine PZB-Zwangsbremung im Bereich einer



Befehl	Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug 674	Vordruck von 2 Vordruck(en)															
1	Sie dürfen - ohne Hauptsignal - bei LZB-Halt - - auf der Abzw/Üst - in den Bf/Bft - weiterfahren - einfahren -																
X 2	Sie dürfen - vorbeifahren am Halt zeigenden oder gestörten - - weiterfahren - nach Vorbeifahrt - bei LZB-Halt - an der - am - <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt</td> <td style="width: 33%;">Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk</td> <td style="width: 33%;">des Bf/Bft, der Bk/Abzw/Üst/Dkst</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Bksig</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td></td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/Bft, der Bk/Abzw/Üst/Dkst	Bksig	4										
Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/Bft, der Bk/Abzw/Üst/Dkst															
Bksig	4																
3	Sie dürfen im Bf/Bft - ohne Ausfahrtsignal - bei LZB-Halt - ausfahren																
4	Sie fahren auf dem Gegengleis von bis																
5	Sie - fahren - schieben nach - in Richtung bis - auf dem Regelgleis und kehren zurück auf dem Gegengleis - - auf dem Gegengleis und kehren zurück auf dem Regelgleis -																
6	Sie brauchen auf dem Gegengleis nicht zu halten, sondern dürfen ohne Hauptsignal auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren, auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren, in den Bf/Bft ab km ein- und ausfahren, in den Bf/Bft ab km einfahren																
7	Sie müssen auf dem Gegengleis in Höhe des Bksig in km der Abzw/Üst halten, Bksig in km der Abzw/Üst halten, Esig in km des Bf/Bft halten																
8	Sie müssen zwischen Zmst und Zmst halten vor BÜ in km / km / km / km km / km / km / km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist																

V408.0412V01 Befehl A4 Bk 50xx-70 06.03

9	- Sie dürfen mit höchstens km/h fahren - - Sie müssen auf Sicht fahren -					
	im Bf	zwischen Zmst	und Zmst	in (km)	von km oder Sig	bis km oder Sig
	Grund - Nr. (siehe Rückseite) -					
	Zusätzliche Befehle oder Hinweise (soweit erforderlich)					
9.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist; melden Sie das Ergebnis					
9.2	Geben Sie bei Annäherung an BÜ Signal Zp1; räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat					
9.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden; melden Sie das Ergebnis					
9.4	PZB-Einrichtung - am sig - in km - ständig wirksam - unwirksam -					
X 10	Fahren Sie bis zum Erkennen des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h. Gestörter 2000 Hz-Gleismagnet in km 14,50.					

Hinweis:
Der Hinweis in Befehl 10 auf den gestörten 2000 Hz-Gleismagneten wird nur für die folgenden Züge erteilt; Zug 674 ist der „erkennende“ Zug.

(Ort)	(Datum)	(Uhr)	(Minuten)
(Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer/Zugführer)		

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen.
 Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchzeichnen. Im Befehl 2 müssen Sie für Signale und Betriebsstellen die in der Kopfzeile angegebenen Abkürzungen verwenden.

Befehl	Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug 674	Vordruck von 2 Vordruck(en)															
1	Sie dürfen - ohne Hauptsignal - bei LZB-Halt - - auf der Abzw/Üst - in den Bf/Bft - weiterfahren - einfahren -																
2	Sie dürfen - vorbeifahren am Halt zeigenden oder gestörten - - weiterfahren - nach Vorbeifahrt - bei LZB-Halt - an der - am - <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt</td> <td style="width: 33%;">Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk</td> <td style="width: 33%;">des Bf/Bft, der Bk/Abzw/Üst/Dkst</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/Bft, der Bk/Abzw/Üst/Dkst												
Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/Bft, der Bk/Abzw/Üst/Dkst															
3	Sie dürfen im Bf/Bft - ohne Ausfahrtsignal - bei LZB-Halt - ausfahren																
4	Sie fahren auf dem Gegengleis von bis																
5	Sie - fahren - schieben nach - in Richtung bis - auf dem Regelgleis und kehren zurück auf dem Gegengleis - - auf dem Gegengleis und kehren zurück auf dem Regelgleis -																
6	Sie brauchen auf dem Gegengleis nicht zu halten, sondern dürfen ohne Hauptsignal auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren, auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren, in den Bf/Bft ab km ein- und ausfahren, in den Bf/Bft ab km einfahren																
7	Sie müssen auf dem Gegengleis in Höhe des Bksig in km der Abzw/Üst halten, Bksig in km der Abzw/Üst halten, Esig in km des Bf/Bft halten																
8	Sie müssen zwischen Zmst und Zmst halten vor BÜ in km / km / km / km km / km / km / km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist																

V408.0412V01 Befehl A4 Bk 50xx-70 06.03

X 9	- Sie dürfen mit höchstens 100 km/h fahren - - Sie müssen auf Sicht fahren -					
	im Bf	zwischen Zmst	und Zmst	in (km)	von km oder Sig	bis km oder Sig
		Linksdorf	Rechtsheim		Sbk 2	Sbk 6
	Grund - Nr. 34 (siehe Rückseite) - PZB-Streckeneinrichtung gestört					
	Zusätzliche Befehle oder Hinweise (soweit erforderlich)					
9.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist; melden Sie das Ergebnis					
9.2	Geben Sie bei Annäherung an BÜ Signal Zp1; räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte erreicht hat					
9.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden; melden Sie das Ergebnis					
X 9.4	PZB-Einrichtung - am Bk sig 2 - in km 12,00 - ständig wirksam - unwirksam -					
10					

Rechtsheim	23.3.02	11	05
(Ort)	(Datum)	(Uhr)	(Minuten)
Hausmann	Schwarz, Tj		
(Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer/Zugführer)		

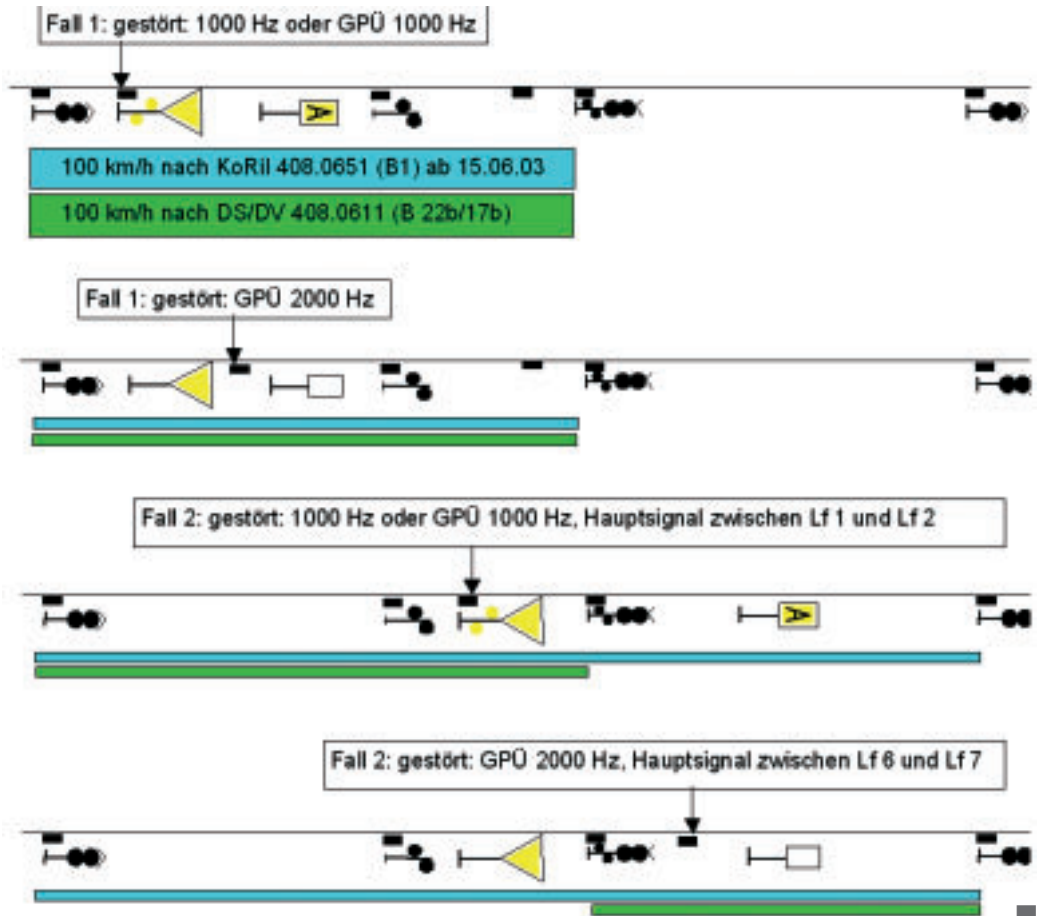
Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen.
 Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchzeichnen. Im Befehl 2 müssen Sie für Signale und Betriebsstellen die in der Kopfzeile angegebenen Abkürzungen verwenden.

Abbildung rechts:

Übersicht der Gleisabschnitte für die nach den derzeitigen Regeln in DS/DV 408 sowie nach den künftigen Regeln in KoRil 408 die Fahrgeschwindigkeit bei gestörter PZB-Streckeneinrichtung im Bereich von Geschwindigkeitssignalisierung auf 100 km/h zu begrenzen ist.

Gestörte

PZB-Streckeneinrichtungen bei Geschwindigkeitssignalisierung.



Berichtigung

zu BahnPraxis Spezial, Ausgabe Januar 2003

Liebe Leserinnen, liebe Leser

bedauerlicherweise haben sich im Sonderheft 1/2003 zum Fachbeitrag „Fahren auf dem Gegengleis aus Sicht eines Fahrdienstleiters“ zwei Druckfehler eingeschlichen. Die Abbildung 7 auf Seite 18 und die Abbildung 11 auf Seite 25 haben wir für Sie nochmals und diesmal in korrigierter Fassung abgedruckt.

Für diesen Fehler bitten wir um Nachsicht und um Ihr Verständnis.

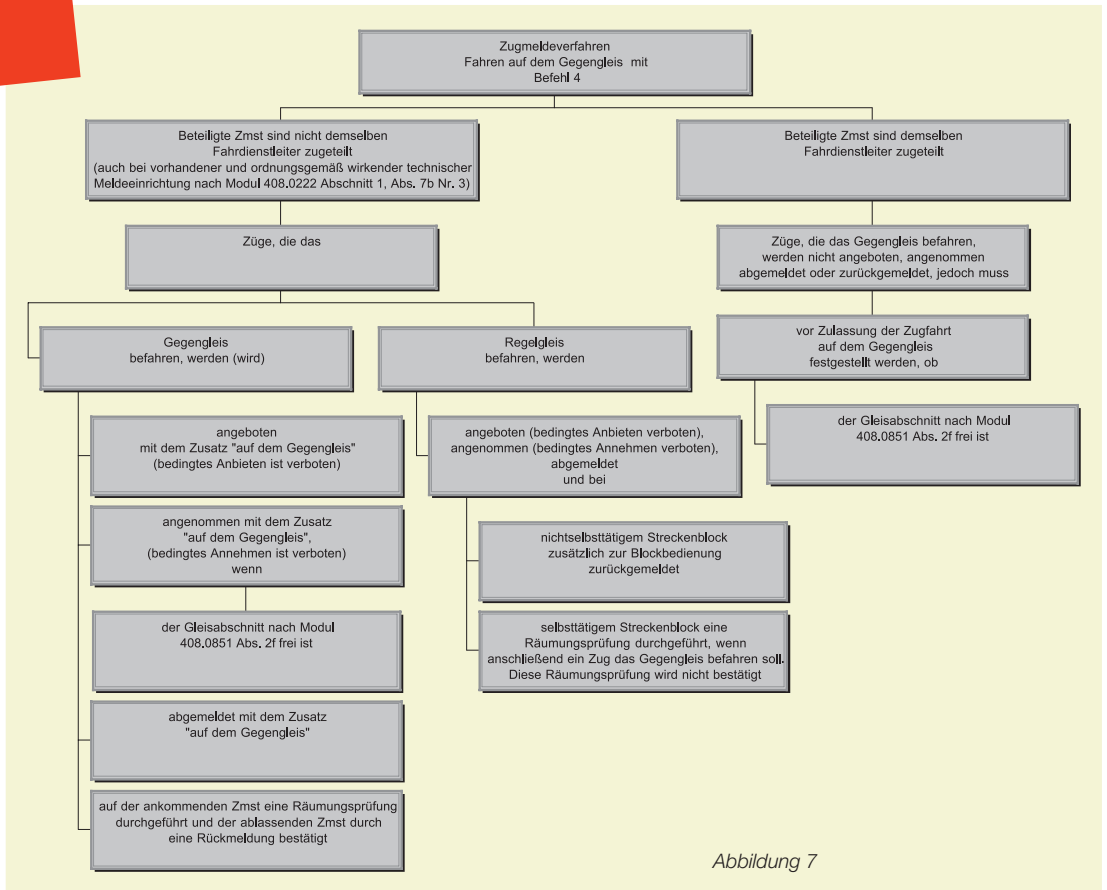


Abbildung 7

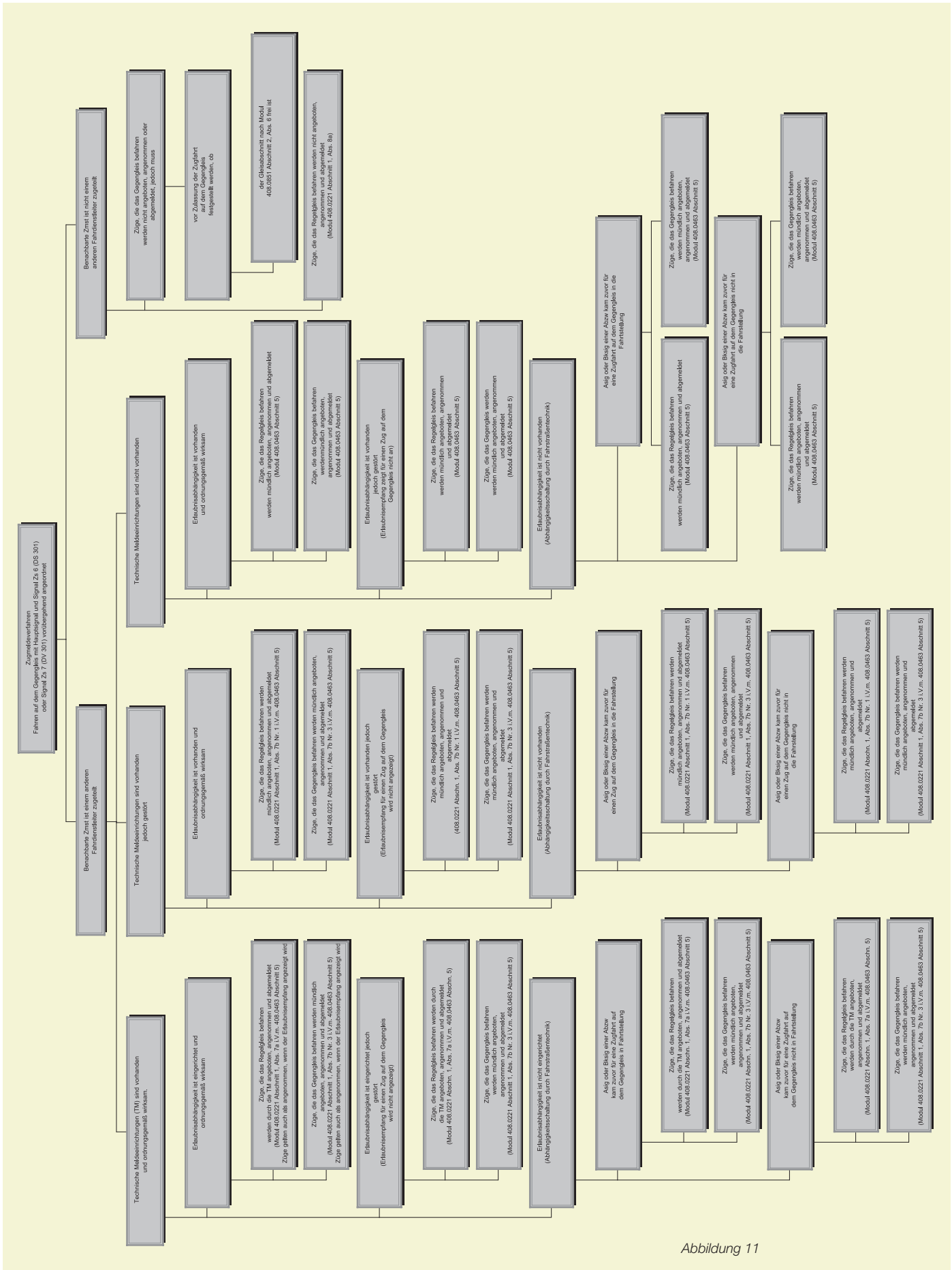


Abbildung 11

Berichtigung

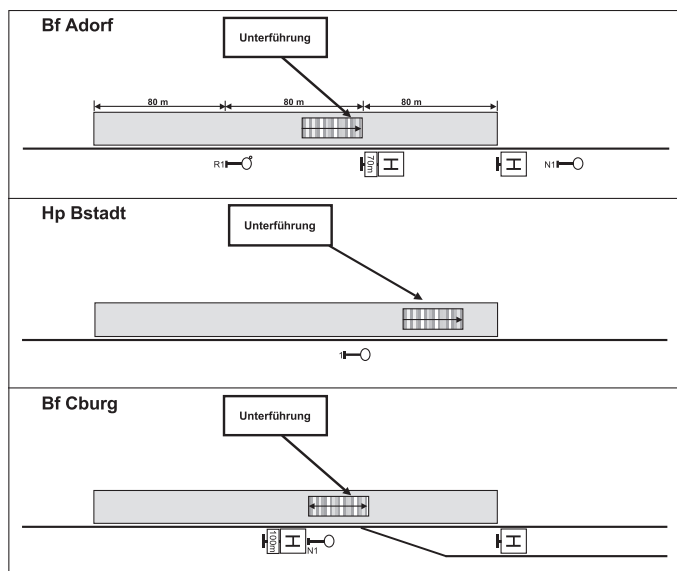
In BahnPraxis 1/2003 haben wir auf der Seite 30 versehentlich ein Arbeitsstück des Autors für eine andere Dokumentation für die Abbildung 4 verwendet.

Obwohl das Ausfüllen eines Befehls mit der Bekanntgabe 1 zur KoRil 408 nur unwesentlich geändert wurde, möchten wir Ihnen den richtig ausgefüllten Befehlsvordruck darstellen.

Eine Anfrage zum Thema „H-Tafel“

In BahnPraxis Ausgabe 3/96 (Praxis-Dialog) war die Frage aufgeworfen, wie sich ein Triebfahrzeugführer eines planmäßig haltenden Zuges zu verhalten hat, wenn das Hauptsignal in Bahnsteigmitte steht, Fahrt zeigt, jedoch keine H-Tafeln aufgestellt sind. Halt vor dem Signal, obwohl es Fahrt zeigt? Vorbeifahrt am Signal etwa bis zu einer Bahnsteigunterführung?

Damals wurde u.a. geantwortet, ein gewohnheitsmäßiges Anhalten hinter dem Signal würde vielfach die Gefahr in sich bergen, dass ein Triebfahrzeugführer versehentlich das Signal missachtet. Ich habe aber in letzter Zeit verschiedentlich H-Tafeln gesehen, die hinter dem Signal aufgestellt waren. Folglich darf ein Zug doch auch hinter dem Signal halten?



BahnPraxis antwortet:

Auch an der H-Tafel ist die Zeit nicht spurlos vorüber gegangen, denn mit PZB 90 hat die H-Tafel an Bedeutung gewonnen. Ist es doch mit ihr möglich, die Halteplätze der Züge am Bahnsteig so zu bestimmen, dass die PZB 90-Wirkbereiche vergrößert und somit bei einem ungerechtfertigten Anfahren eines Zuges gegen ein Halt zeigendes Signal eine optimale Risikoabdeckung erreicht wird. In unserer BahnPraxis-Ausgabe 3/2000 hatten wir das neue Konzept zum Aufstellen von H-Tafeln dargestellt und ausführlich erläutert. Danach ist auch die geschilderte Konstellation möglich.

In den Skizzen haben wir beispielhaft derartige Betriebssituationen dargestellt.

Bf Adorf

Um den Interessen der Betriebssicherheit und den Kundeninteressen gleichermaßen gerecht werden zu können, wurde am Ende der Unterführung eine H-Tafel mit dem Zusatzschild 70

m, am Bahnsteigende zusätzlich eine H-Tafel ohne Zusatzschild aufgestellt. Der Grundsatz hierbei: Der letzten H-Tafel mit Zusatzschild folgt immer eine H-Tafel ohne Zusatzschild. Bei diesem Beispiel halten Züge mit einer Länge von max. 70 m an der in Höhe der Unterführung aufgestellten H-Tafel. Alle anderen Züge müssen an der am Bahnsteigende aufgestellten H-Tafel ohne Zusatzschild halten. Klar, damit diese Züge auch an „ihre“ H-Tafel fahren können, muss das Signal R1 „Fahrt“ zeigen oder betrieblich ausgeschaltet sein (Kennlicht).

Doch damit nicht genug, dieser Bahnsteig gibt noch mehr her. Durchaus möglich, dass an einer der beiden H-Tafeln ein Zug steht und ein weiterer Zug – ohne dass hierfür eine H-Tafel aufgestellt ist - bei Halt zeigendem Signal R1 bis zu diesem Signal einfährt. Anschließend kann dieser Zug unter bestimmten Umständen auf einen davor stehenden Zug kuppelreif beifahren oder aber in entgegengesetzter Richtung wieder ausfahren.

Hp Bstadt

Dieses Beispiel ist schon wesentlich klarer. Es ist keine H-Tafel aufgestellt, der Triebfahrzeugführer kennt seinen gewöhnlichen Halteplatz an der Unterführung.

Bf Cburg

Dies ist wieder ein etwas spezielleres Beispiel, aber auch dies ist durch das neue H-Tafel-Konzept sauber abzudecken. Wie im Beispiel Bf Adorf sind zwei H-Tafeln aufgestellt, die H-Tafel mit Zusatzschild jedoch in Höhe des Signals und somit vor der Unterführung. Die Besonderheit: hinter dem Signal zweigt eine Strecke ab. Klar hierbei: Züge, die länger als 100 m sind, müssen an der H-Tafel ohne Zusatzschild am Bahnsteigende halten, können demnach nur für die Richtung „Geradeaus“ bestimmt sein, und das Signal N1 muss bei der Einfahrt grundsätzlich „Fahrt“ zeigen. Bis 100 m lange Züge halten an der H-Tafel in Höhe des Signals N1. Dies können Züge für beide Fahrrichtungen sein. Es ist aber auch abzuleiten, dass Züge für die abzweigende Strecke nur max. 100 m lang sein dürfen.

Schöne Beispiele übrigens, werden doch auch hierbei die Prinzipien und Ziele des neuen H-Tafel-Konzeptes nur allzu deutlich:

- **Erhöhung der Betriebssicherheit**
es wird sichergestellt, dass die H-Tafeln und somit die Halteplätze der Züge in sicher abgedeckten Bahnsteigbereichen definiert werden oder aber, bei dem Zwang H-Tafeln auch in nicht sicher abgedeckten Bahnsteigbereichen aufstellen zu müssen, dort eine höchstmögliche Risikoabdeckung gegeben ist,
- **Anwenderfreundlichkeit**
ein Triebfahrzeugführer erkennt zweifelsfrei den für seinen Zug bestimmten Halteplatz,
- **Kundenfreundlichkeit**
günstige Fußwege für die Reisenden. ■

Wenn Scherben zu Geschossen werden

Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Vegetationsarbeiten

Freie Sicht auf die Signale und die Strecke für Triebfahrzeugführer, freie Sicht für Sicherungsposten, sichere und sicher erreichbare Sicherheitsräume, sichere Rangiererwege in Zugbildungsanlagen usw. – all dies erfordert die Kontrolle der Vegetation.

*Bei diesen Arbeiten dürfen Sicherheit und Gesundheitsschutz nicht außer Acht gelassen werden, wie **Dipl.-Ing Peter Schneider** vom Technischen Aufsichtsdienst der Eisenbahn-Unfallkasse im folgernden Beitrag erläutert.*



Was ist Vegetationskontrolle?

Der Verschnitt von Sträuchern, Gehölzen und Bäumen, die Beseitigung oder Eindämmung von Wildwuchs und Unkräutern, die Pflege von Anpflanzungen und Rasenflächen, z.B. an Böschungen, sowie das Fällen von zu hohen oder morschen, maroden Bäumen gehören zur Vegetationskontrolle.

Oftmals werden die Kontrolle sowie die notwendigen Arbeiten von Hand mit Hilfe von motorbetriebenen Werkzeugen wie Freischneidern, Motorsensen und Kettensägen ausgeführt. Dies geschieht, weil der Einsatz von Großmaschinen, z.B. aus Geländezwängen, oder wegen zu geringem Umfangs der Arbeiten und damit fehlender Wirtschaftlichkeit für Großgeräte nicht möglich ist.

Marmor, Stein, und Eisen ...

Unrat wie leere Dosen, Flaschen oder Scherben, aber auch nicht erkennbare Steine im Unterholz oder im Gras, können zu Geschossen werden.

Dies passiert immer dann, wenn diese Teile durch die rotierenden Metallmesser der Freischneider und Sensen oder von den Ketten der Sägen erfasst oder aber in den Sog der Maschinen gezogen werden. Dann kann die Energie, die ein solches Teil erhält, enorm hoch sein. So hoch, dass in Ausnahmefällen die für solche Arbeiten vorgeschriebenen Schutzvisiere durchschlagen und schwere Gesichtsverletzungen bis hin zum Verlust eines Auges die Folge sein können.

Deshalb soll bei Arbeiten in unbekanntem Gelände oder dort, wo derartige Teile vermutet werden, stets unter dem Visier zusätzlich eine Schutzbrille getragen werden. ►



Der Riesen-Bärenklau stellt für den Menschen ein erhebliches Gefährdungspotenzial dar.

Die Sichtscheiben von Visier und Schutzbrille müssen eine ausreichende mechanische Festigkeit aufweisen. Visier und Schutzbrille zu tragen, das kann eine schweißtreibende Angelegenheit sein. Pausen oder wechselnde Tätigkeiten können Abhilfe schaffen.

Es grünt so grün ...

Eine weitere Gefahr für Menschen, die im Freien arbeiten, können Pflanzen sein, die giftige oder allergische Substanzen enthalten. Die hautreizende Wirkung von Brennesseln ist bekannt. In der heimischen Flora lauern aber noch aggressivere Gewächse, wie z. B. der abgebildete Riesen-Bärenklau. 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. zwei Tagen zu schmerzhaft juckenden und anschwellenden, langandauernden Entzündungen führen können. Weiterhin sind Verbrennungen 2. Grades sowie Blasenbildungen durch diese Stoffe bekannt geworden.

Man kann sich schützen, indem vor Beginn der Vegetationsarbeiten, am besten kurz vor dem Frühjahr, die Kenntnisse über Arten, Auftreten, Aussehen und

Wirkungen solcher Pflanzen in Unterweisungen aufgefrischt und entsprechende Maßnahmen vorgesehen werden. Weiterhin sollte bei den ersten Anzeichen für eine Hautschädigung ein Arzt aufgesucht werden, der alles Notwendige veranlasst.

Bei Pflanzen, wie dem vorstehend erwähnten Riesen-Bärenklau, ist der gesamte Körper zu schützen, z.B. durch Einwegkleidung (Overall mit Kapuze, Handschuhe), und als Gesichtsschutz ist ein Visier zu tragen. Wenn derartige Tätigkeiten beendet sind, empfiehlt sich ein vorsichtiges Ablegen der Schutzkleidung (Handschuhe zuletzt!) und das fachgerechte Entsorgen dieser Kleidung.

Der Umgang mit Pflanzen, die für den Menschen ein Gefährdungspotenzial darstellen, ist in einer Betriebsanweisung zu regeln, anhand derer die Beschäftigten zu unterweisen sind.

Das Tragen von Einwegkleidung kann Erschwernisse mit sich bringen, die jedoch aus Sorge um die eigene Gesundheit in Kauf genommen werden sollten.

Liebe Sonne scheine ...

Sonne tut gut. Aber wir alle wissen es: mit den ultravioletten Strahlen der Sonne ist nicht zu spaßen. Die Ozonschicht filtert sie nicht mehr im gleichen Maße wie früher. Hautschäden bis hin zum Hautkrebs können die Folge sein. Nicht zuletzt diese Gefährdung bewog die Unfallversicherungsträger die Arbeit an einer Unfallverhütungsvorschrift „Optische Strahlung“ aufzunehmen. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen, wir werden zu gegebener Zeit darüber berichten. Schutz vor übermäßiger Sonnenstrahlung bietet zum einen die Verlagerung der Vegetationsarbeiten in die Morgen- und Abendstunden und zum anderen das Bedecken des Körpers, auch des Kopfes, durch Kleidung.

Wenn dann der Zug kommt ...

Eine weitere Gefährdung geht für die Beschäftigten von Fahrten aus, denn die Vegetationsarbeiten werden in der Regel im oder am Rand des Gleisbereichs durchgeführt. Wenn sie im Gleisbereich ausgeführt werden ist die Sache klar, dann sind stets Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen und vor Beginn der Arbeiten durchzuführen.

Finden die Arbeiten am Rand des Gleisbereichs statt, und besteht die Gefahr unbeabsichtigt in diesen zu gelangen, sind gleichermaßen Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb zu ergreifen.

Die Auswahl der angemessenen Maßnahme trifft stets die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle. Da die uneingeschränkte Aufmerksamkeit für die auszuführenden Arbeiten notwendig ist, können solche Arbeiten in der Regel nicht unter Selbstsicherung ausgeführt werden.

Außerdem sind die möglichen Gefahren aus Fahrleitungsanlagen in die Überlegungen einzu beziehen.

Wenn die Kette klirrt ...

Nicht zuletzt sind auch die Gefahren aus dem Umgang mit den motorbetriebenen Maschinen sowie den eingesetzten Pflanzenschutzmitteln und anderen möglichen Gefahrstoffen zu berücksichtigen.

Dafür benötigt man Betriebsanweisungen, Unterweisungen und persönliche Schutzausrüstungen, wie z.B. Schnittschutzhosen, Kopf- und Gehörschutz.

Aber das ist alles bekannt und muss nicht näher erläutert werden, oder? Wir wünschen Ihnen jedenfalls ein sicheres und gesundes Arbeiten im Freien, denn es lohnt zu leben! ■

