

Bahn *Praxis*

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



5 · 2003

- Fahren auf dem Gegengleis aus Sicht eines Triebfahrzeugführers – Teil 2
- Neue Plakate zu Arbeiten im Bereich von Gleisen

Liebe Leserinnen und Leser,

Weichen stellen – aber richtig.

Es gehört zum Grundverständnis aller Akteure im Eisenbahnbetrieb, diesem Anspruch in der beruflichen Praxis immer und überall gerecht zu werden.

Anspruch oder Selbstverständlichkeit? Letzteres.

Betriebssicherheit

Was auch jeder weiß: Zuverlässiges Zusammenwirken von Mensch und Technik gewährleistet sicheren Eisenbahnbetrieb. Das gilt für die Durchführung der jährlich vielen Milliarden „Signal-Zugfahrten“, das sind Zugfahrten von Signal zu Signal, auf Strecken und in Bahnhöfen der DB Netz AG.

Züge fahren in aller Regel auf dem Regelgleis, seltener auf dem Gegengleis – aber eben auch auf diesem. Und immer gilt: Zugfolgeabschnitt frei?

Fahrstraße O.K? Auftrag zur Fahrt mit Hauptsignal oder Ersatzfahrauftrag? Handlungsabläufe, die einfach „sitzen“. Lesen Sie, denken Sie sich hinein in

die zahlreichen Fallbeispiele in dem Beitrag „Fahren auf dem Gleis der Gegenrichtung aus Sicht eines Triebfahrzeugführers“. Aus der Fülle der

Fallbeispiele sich selbst Klarheit verschaffen – das schafft Souveränität und Selbstvertrauen, folglich Handlungssicherheit im Umgang mit dem Regel-

werk. Das für die betriebliche Praxis „neu“ eingeführte Begriffspaar „Regel-

gleis“ und „Gegengleis“ tritt an die Stelle der bisher üblichen Bezeichnungen „falsches Gleis und linkes Gleis und rechtes Gleis“. Neu geprägt ist

auch der Begriff „Fahren auf dem Gegengleis mit...“ für die Betriebsweisen Gleiswechselbetrieb, Linksfahrbetrieb usw. Um diese künftig zu verwenden-

den Begrifflichkeiten geht es; sie müssen rasch in den Sprachgebrauch bei der Eisenbahn übergehen,

■ damit sich Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer, Frauen und Männer im Bahnbetrieb immer zweifelsfrei verständigen können,

■ damit Missverständnisse vermieden werden und über die jeweilige Betriebssituation immer Klarheit herrscht.

Übrigens: Die Betriebsweise „Zeitweise eingleisiger Behelfsbetrieb“ ist ab Sommer 2003 Vergangenheit – „zweimal eingleisiger Betrieb“ wird neu nicht mehr eingerichtet.

Arbeitssicherheit

Der Beitrag „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ weist in eine andere Richtung: Unfallverhütung und Arbeitssicherheit sind das Thema. Aber besonders auch bei Tätigkeiten in diesen Bereichen ist die Verwendung

einschlägiger Begriffe lebensnotwendig – zur eigenen Sicherheit. BahnPraxis will – Motiv und Ziel der Redaktion – Betriebssicherheit und Arbeitssi-

cherheit in unserem Unternehmen nachhaltig fördern und festigen. Das galt gestern, und das gilt heute und morgen. Wir wissen alle: „Die Bahn“ ist im

Umbruch. Jeder muss da seinen Beitrag leisten. Und, liebe Leserinnen und liebe Leser, wenn Sie Sicherheitsregeln souverän anwenden, sind Sie immer

auf dem richtigen Weg. Zuverlässiger, sicherer Eisenbahnbetrieb ist verlässliche, belastbare Grundlage und unverzichtbar für den Unternehmenserfolg.

Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

Fahren auf dem Gegengleis aus der Sicht eines Triebfahrzeugführers

Lesen Sie hier den zweiten Teil des Artikels zum Thema „Fahren auf dem Gegengleis“ aus der Sicht eines Triebfahrzeugführers!

Seite 79

Neue Plakate zu Arbeiten im Bereich von Gleisen

„Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“ – Die neuen Plakate zu Arbeiten im Gleisbereich werden vorgestellt und erläutert.

Seite 91



Unser Titelbild: Lokführer im Führerstand eines Dieseltriebwagens der Baureihe 648.

Foto DB AG/Kirsche

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.

Die Bekanntgabe 1 zur Konzernrichtlinie 408

Züge fahren und Rangieren

Fahren auf dem Gegengleis aus Sicht eines Triebfahrzeugführers – Fortsetzung

Dietmar Homeyer, Verbundbetrieb, Fahrbetrieb, Betriebsverfahren, Frankfurt am Main

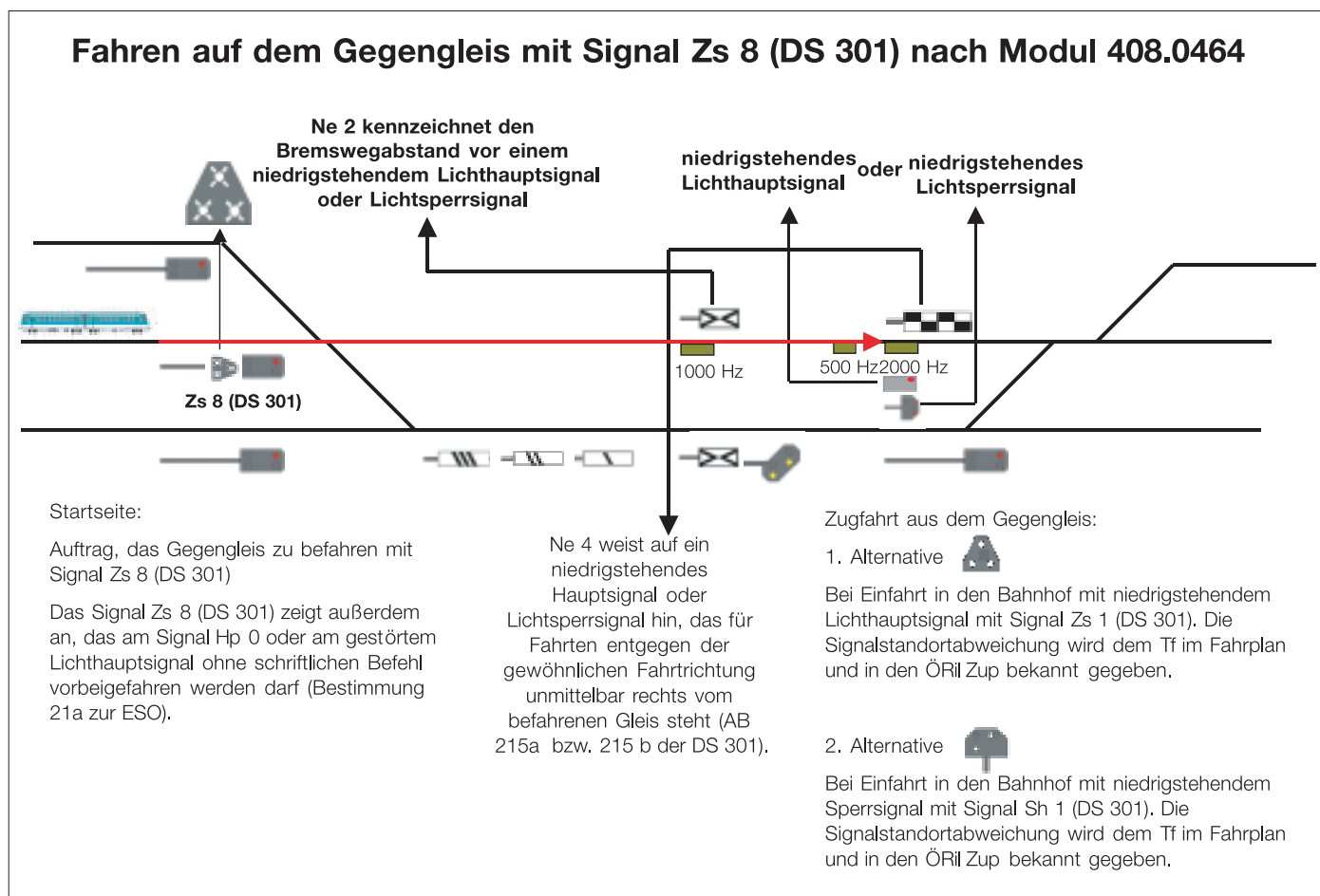
Die unterschiedlichen Regeln für das Befahren des Streckengleises gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung zwischen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn zu harmonisieren, war für die Fachautoren der Konzernrichtlinie 408 keine einfach zu lösende Aufgabe, galt es doch die noch unterschiedlichen Signale DS/DV 301 zu berücksichtigen.

Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DS 301)

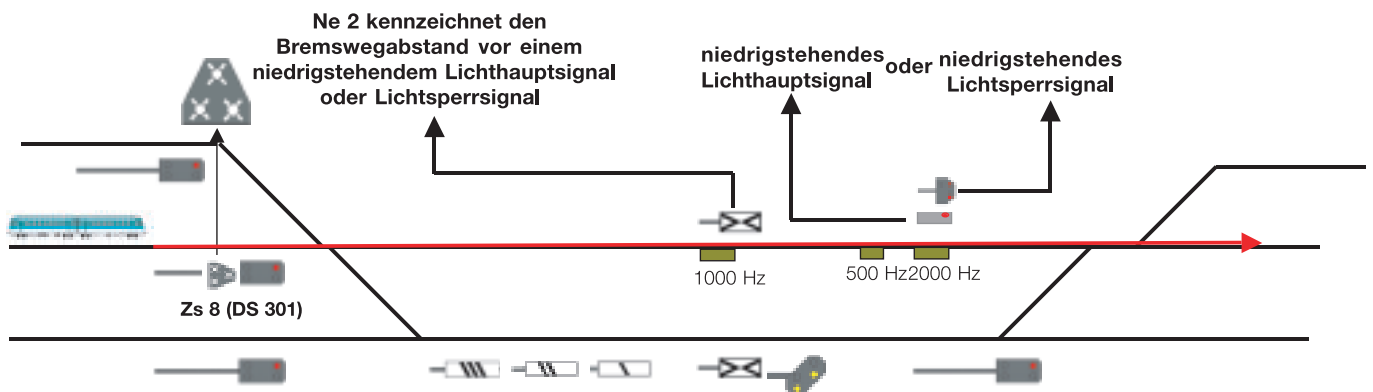
Signalgeführter Zug fährt vom Bahnhof auf das Gegengleis (Bilder 3a und 3b)

Der Triebfahrzeugführer erhält die Weisung, das Gegengleis zu befahren, durch Signal Zs 8 (DS 301), wobei der Triebfahrzeugführer das Signal Zs 8 (DS 301) immer unmittelbar am Mast eines Hauptsignals vorfindet. Die Bedeutung dieses Signals ergibt sich aus dem Signalbuch.▶

Bild 3a: Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DS 301) – Signal für die Einfahrt steht rechts.



Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DS 301) nach Modul 408.0464



Startseite:

Auftrag, das Gegengleis zu befahren mit Signal Zs 8 (DS 301)

Das Signal Zs 8 (DS 301) zeigt außerdem an, das am Signal Hp 0 oder am gestörtem Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren werden darf (Bestimmung 21a zur ESO).

Zugfahrt aus dem Gegengleis:

1. Alternative

Bei Einfahrt in den Bahnhof mit niedrigstehendem Lichthauptsignal mit Signal Zs 1 (DS 301). Die Signalstandortabweichung wird dem Tf im Fahrplan und in den ÖRil Zup bekannt gegeben.

2. Alternative

Bei Einfahrt in den Bahnhof mit niedrigstehendem Sperrsignal mit Signal Sh 1 (DS 301). Die Signalstandortabweichung wird dem Tf im Fahrplan und in den ÖRil Zup bekannt gegeben.

Bild 3b: Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DS 301) – Signal für die Einfahrt steht links.

DS 301 AB 47b – auszugsweise –

Das Signal Zs 8 gibt den Auftrag, auf zweigleisiger Strecke das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren. Der Auftrag gilt bis zum nächsten Bahnhof. Liegt davor eine Abzweig- oder Überleitstelle, gilt der Auftrag nur bis dahin.

Die Zugfahrt selbst wird nicht durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal zugelassen; denn das blinkende Signal Zs 8 (DS 301) zeigt außerdem an, dass an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren gefahren werden darf.

DS 301 AB 21a

Das Signal Zs 8 zeigt außerdem an, dass am Signal Hp 0 oder am gestörten Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren werden darf.

Demnach übermittelt das Signal Zs 8 (DS 301) dem Triebfahrzeugführer insgesamt zwei Aufträge, und zwar

- das Gegengleis zu befahren und
- am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbeizufahren.

Merksatz

Leuchtet das Signal Zs 8 (DS 301) nicht auf, erhält der Triebfahrzeugführer die beiden Aufträge immer durch Befehl 2 und 4

Signalgeführter Zug befährt das Gegengleis

Für den Triebfahrzeugführer ergeben sich nun während des Fahrtverlaufs auf dem Gegengleis aufgrund konkreter Änderungen des Signalbuchs DS 301 neue Standorte von am Gegengleis befindlichen Signalen. Getreu dem neuen im Signal-

buch DS 301 enthaltenen Grundsatz, dass alle am Gegengleis gültigen Signale links neben oder über dem Gegengleis aufgestellt sein müssen, befindet sich folgerichtig die Vorsignaltafel Ne 2 nicht mehr wie bisher rechts, sondern links neben dem Gegengleis (Bild 3a und 3b). Diese Vorsignaltafel Ne 2 wird dem Triebfahrzeugführer im gedruckten Fahrplan seines Zuges in Spalte 3a bzw. in der Textspalte der Führerraumanzeige bekannt gegeben.

Bedeutung der Vorsignaltafel Ne 2 für den Triebfahrzeugführer

Das alleinstehende Signal Ne 2 kennzeichnet u.a. den Bremswegabstand der Strecke vor einem Hauptsignal oder einem niedrigstehenden Sperrsignal, wobei der an der Vorsignaltafel Ne 2 eingerichtete 1000-Hz-Magnet ständig wirksam ist.

DS 301 AB 205 – auszugsweise –

Die Vorsignaltafel kann auch

allein stehen
a) an Stelle eines Vorsignals zur Kennzeichnung des Bremswegabstandes der Strecke vor einem Hauptsignal, einem Lichtsperrsignal oder einer Trapeztafel.

Signalbilder auf einer Abzweigstelle

Die Situation für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle kann für den Triebfahrzeugführer, und zwar je nach signaltechnischer Ausrüstung, unterschiedlich signalisiert werden.

Weiterfahrt an einem niedrigstehenden Lichthauptsignal

Auf Abzweigstellen befindet sich in der Regel in Höhe des Blocksignals rechts neben dem Gegengleis ein niedrigstehendes Lichthauptsignal. Außerdem ist links neben dem Gegengleis eine Schachbrettafel Ne 4 aufgestellt, die dem Triebfahrzeug-

fürher die Bedeutung vermittelt, dass sich abweichend – entgegen des Signalstandortgrundsatzes – ein niedrigstehendes Lichthauptsignal rechts neben dem Gegengleis befindet. Im Fahrplan wird dieser Sachverhalt durch einen Pfeil nach rechts „→“ neben der Signalbezeichnung „Bksig“ dargestellt (<Bksig →>).

Es ergeben sich nunmehr, und zwar je nach Gleisanordnung einer Abzweigstelle, folgende Fahrtmöglichkeiten:

- Soll auf einer Abzweigstelle auf dem Gegengleis weitergefahren werden, wird dem Triebfahrzeugführer an einem niedrigstehenden Lichthauptsignal das Signal Zs 8 (DS 301) angezeigt (Abbildung 15).
- Soll auf einer Abzweigstelle auf dem Regelgleis weitergefahren werden, wird dem Triebfahrzeugführer an einem niedrigstehenden Lichthauptsignal das Signal Zs 1 auf einer Abzweigstelle

Weiterfahrt an einem fahrenden Blocksignal

Auf Abzweigstellen kann aber auch links neben oder über dem Gegengleis ein Blocksignal angeordnet sein. Auch hier können sich nun, je nach Gleisanordnung der Abzweigstelle, folgende Fahrtmöglichkeiten ergeben:

- Soll auf einer Abzweigstelle auf dem Gegengleis weitergefahren werden, wird dem Triebfahrzeugführer an einem sich links neben oder über dem Gegengleis befindlichen Blocksignal ein Hauptsignalfahrtbegriff i.V.m. einem Signal Zs 6 (DS 301) angezeigt (Abbildung 6).
- Soll auf einer Abzweigstelle auf dem Regelgleis weitergefahren werden, wird dem Triebfahrzeugführer an einem sich links neben oder über dem Gegengleis befindlichen Blocksignal ein Hauptsignalfahrtbegriff angezeigt (Abbildung 17).

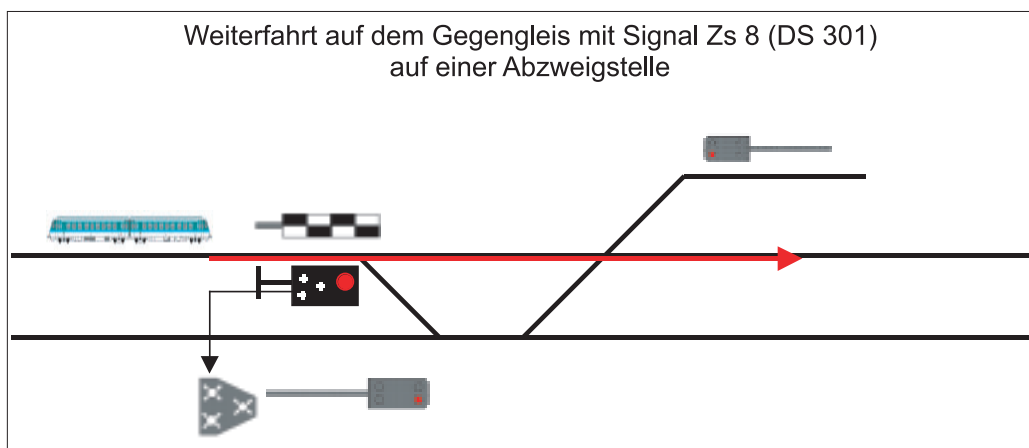


Abbildung 15: Weiterfahrt auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DS 301) auf einer Abzweigstelle.

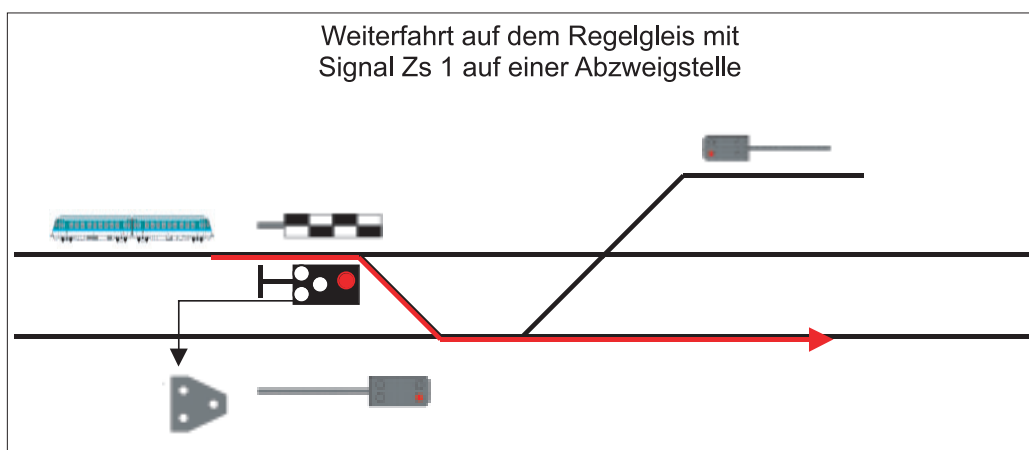


Abbildung 16: Weiterfahrt auf dem Regelgleis mit Signal Zs 1 auf einer Abzweigstelle.

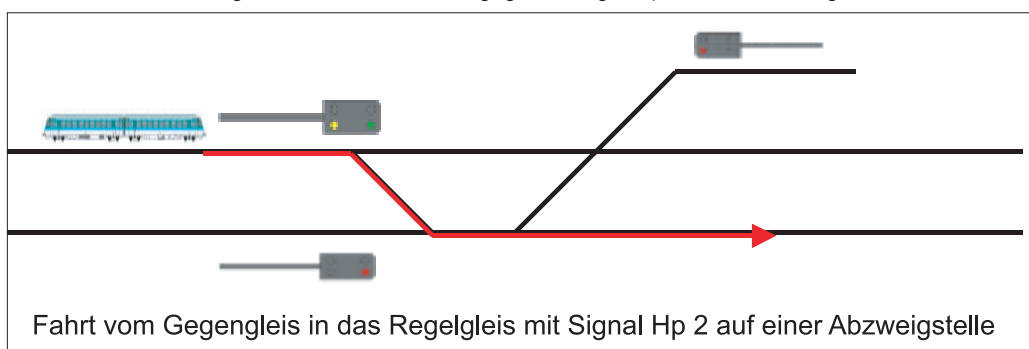


Abbildung 17: Weiterfahrt auf dem Regelgleis mit Signal Hp 2 auf einer Abzweigstelle.

Signalgeführter Zug fährt vom Gegengleis in den Bahnhof

Die Einfahrsituation in einen Bahnhof kann je nach signaltechnischer Ausrüstung des Bahnhofs unterschiedlich sein.

Einfahrt an einem niedrigstehenden Lichthauptsignal
Die Einfahrt in den nächsten

Bahnhof wird durch ein Signal Zs 1 an einem häufig sich rechts neben dem Gegengleis befindlichem niedrigstehendem Lichthauptsignal (Bild 3a) zugelassen. Auch hier ist für den Triebfahrzeugführer erkennbar, dass vom Regelstandort abgewichen wurde. Und dies wird dem Triebfahrzeugführer wie folgt bekannt gegeben:

- Hinweis der Signalstandortabweichung durch eine links neben dem Gegengleis auf-

gestellte Schachbretttafel Ne 4 und

- Hinweis im Fahrplan des Zuges neben der Signalbezeichnung „Esig“ durch eine Pfeildarstellung nach rechts „→“.

Die Einfahrt in den nächsten Bahnhof kann aber auch durch ein Signal Zs 1 an einem links neben dem Gegengleis niedrigstehendem Lichthauptsignal zugelassen werden (Bild 3b). ►

Merksatz

Der Triebfahrzeugführer erhält für die Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Ausfahrtsignal bzw. Blocksignal einen Befehl 2 und den Auftrag, das Gegengleis zu befahren, einen Befehl 4, wenn ein eingerichtetes Signal Zs 8 (DV 301) oder Zs 7 (DV 301) nicht aufleuchtet.

Signalgeführter Zug befährt das Gegengleis

Für den Triebfahrzeugführer ergeben sich während des Fahrtverlaufs auf dem Gegengleis unterschiedliche Signalbilder.

Signalbilder auf einer Abzweigstelle

Die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle wird, und zwar je nach signaltechnischer Ausrüstung, unterschiedlich zugelassen.

Weiterfahrt durch Zusatzsignale an einem Blocksignal

Je nach Gleisanordnung der Abzweigstelle kommen folgende Fahrtmöglichkeiten in Betracht:

- Soll auf einer Abzweigstelle auf dem Gegengleis weitergefahren werden, wird dem Triebfahrzeugführer an einem Blocksignal, das sich links neben oder über dem Gegengleis befindet, das Signal Zs 8 (DV 301) angezeigt (Abbildung 19).
- Soll auf einer Abzweigstelle auf dem Regelgleis weitergefahren werden, wird dem Triebfahrzeugführer an einem Blocksignal, das sich links neben oder über dem Gegengleis befindet, das Signal Zs 1 angezeigt (Abbildung 20).

Weiterfahrt durch ein fahrzeigendes Blocksignal

Je nach Gleisanordnung der

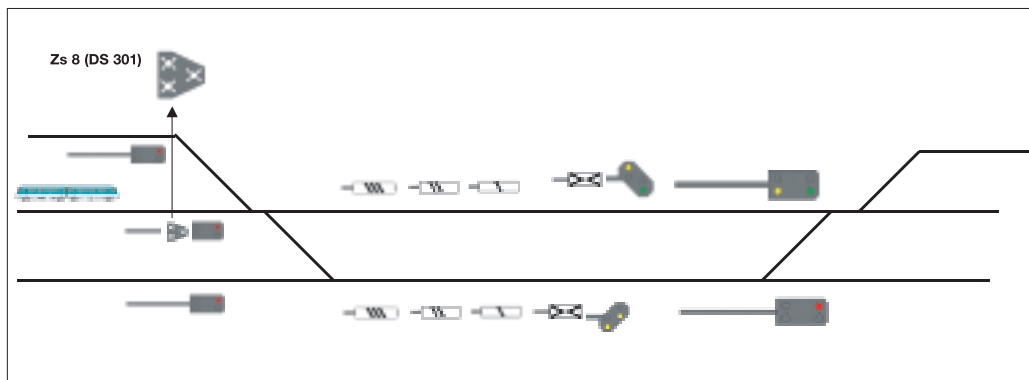


Abbildung 18: Einfahrt in den nächsten Bahnhof durch ein fahrzeigendes Hauptsignal.

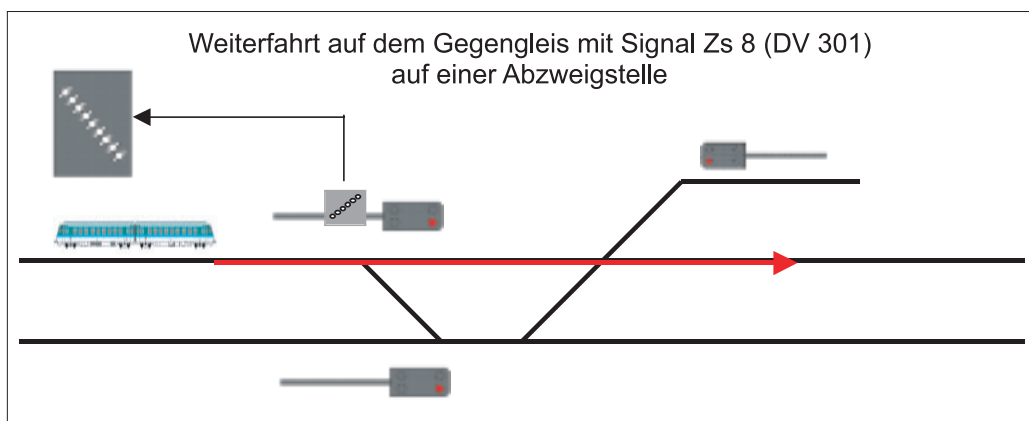


Abbildung 19: Weiterfahrt auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DV 301) auf einer Abzweigstelle.

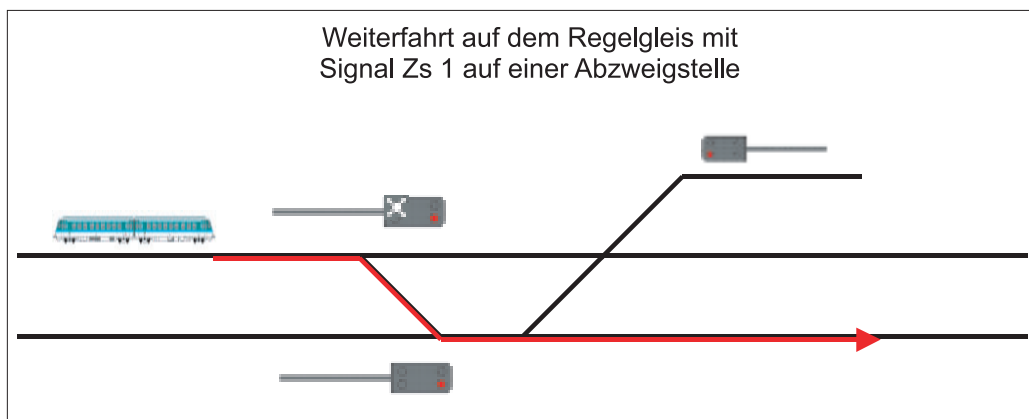


Abbildung 20: Weiterfahrt auf dem Regelgleis mit Signal Zs 1 auf einer Abzweigstelle.

Abzweigstelle kommen folgende Fahrtmöglichkeiten in Betracht:

- Soll an einer Abzweigstelle auf dem Gegengleis weitergefahren werden, wird dem Triebfahrzeugführer an einem links neben oder über dem Gegengleis angeordneten Blocksignal ein Hauptsignal-fahrtbegriff i.V.m. einem Signal Zs 7 (DV 301) angezeigt.

- Soll an einer Abzweigstelle auf dem Regelgleis weiter-

gefahren werden, wird dem Triebfahrzeugführer an einem links neben oder über dem Gegengleis angeordneten Blocksignal ein Hauptsignal-fahrtbegriff angezeigt.

Signalgeführter Zug fährt vom Gegengleis in den Bahnhof

Der Triebfahrzeugführer erhält die Zulassung seiner Fahrt in

den nächsten Bahnhof durch ein Signal Zs 1, das an einem links neben dem Gegengleis stehendem Hauptsignal aufleuchtet (Bild 4).

Die Zugfahrt wird in der Regel nicht durch ein fahrzeigendes Hauptsignal zugelassen, kann aber auch durch ein fahrzeigendes Hauptsignal zugelassen werden, das sich ebenfalls links neben oder über dem Gegengleis befindet.

Fahren auf dem Gegengleis mit Befehl nach Modul 408.0464

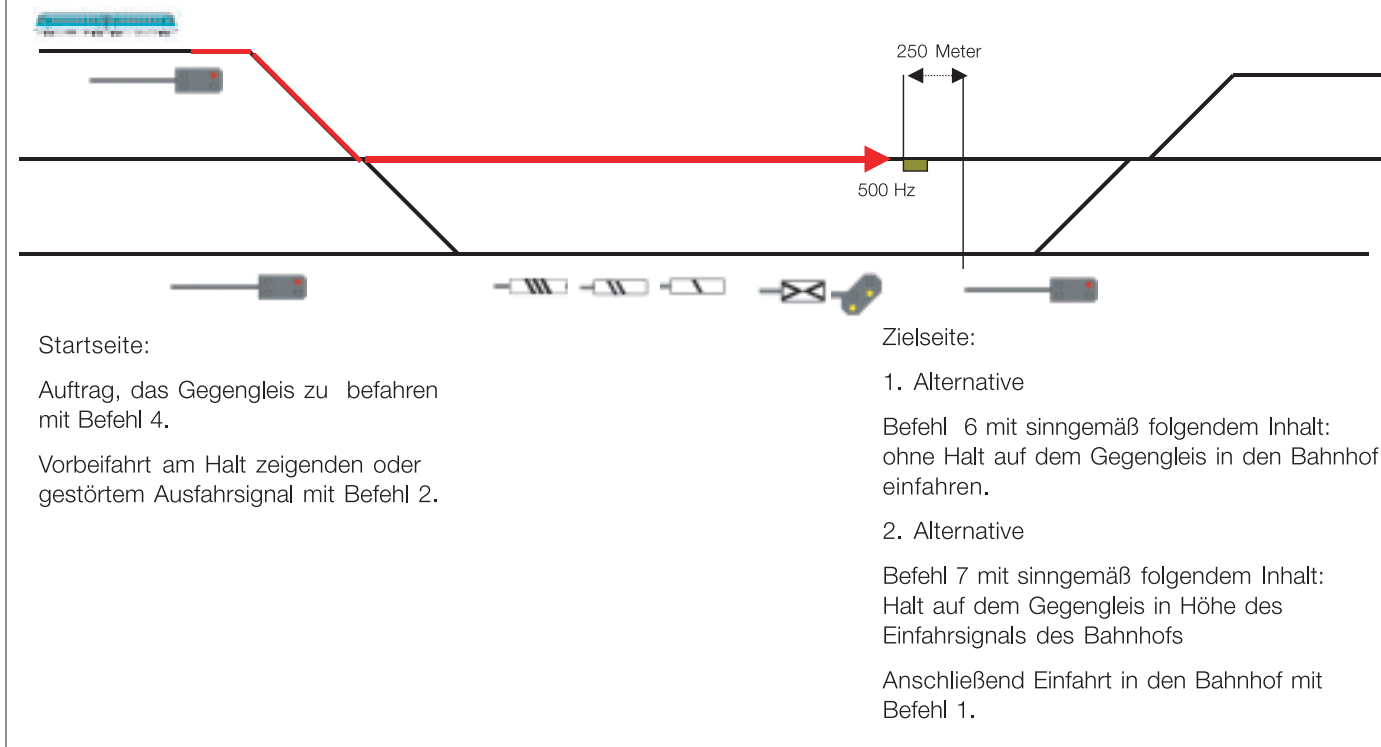


Bild 5: Fahren auf dem Gegengleis mit Befehl 4.

Fahren auf dem Gegengleis mit Befehl 4

Signalgeführter Zug fährt vom Bahnhof auf das Gegengleis

(Bild 5)

Sind auf zweigleisigen Strecken an den Ausfahrtsignalen keine Zusatzsignale Zs 6 (DS 301), Zs 7 (DV 301) oder Zs 8 eingerichtet, wird dem Triebfahrzeugführer der Auftrag, das Gegengleis zu befahren, durch Befehl 4 erteilt.

In der Regel richtet sich dann auch die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle bzw. die Einfahrt in den nächsten Bahnhof ausschließlich nach konkreten Auftragsinhalten eines Befehls. Es gibt durchaus auch Fälle, wonach gültige Blocksignale bzw. Einfahrtsignale am Gegen-

gleis vorhanden sein können und infolgedessen das Fahrverhalten des Triebfahrzeugführers nach diesen Signalen bestimmt wird.

Befahren des Gegengleises zwischen zwei Zugmeldestellen ist die Regel

In der Regel wird das Gegengleis zwischen zwei Bahnhöfen befahren, d.h., dass ein Zug auf dem Nachbarbahnhof wieder

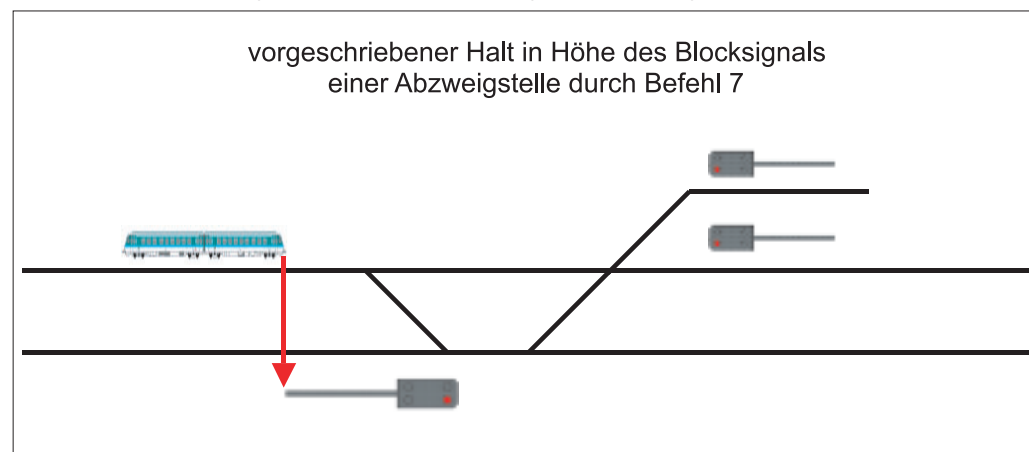
auf das Regelgleis geleitet wird, soweit sich zwischen diesen beiden Bahnhöfen keine Abzweig- bzw. Überleitstelle befindet.

Dies muss aber nicht immer der Fall sein, denn es kann durchaus vorkommen, dass sich das Fahren auf dem Gegengleis über den benachbarten Bahnhof hinaus bis zum übernächsten Bahnhof erstrecken kann. Hier-

bei endet das Fahren auf dem Gegengleis spätestens auf dem Bahnhof, für den ein anderer Fahrdienstleiter zuständig ist. Für den Triebfahrzeugführer und sein Fahrverhalten entscheidend sind die für ihn maßgebenden Auftragsinhalte des übermittelten Befehls.

Wo nun das Fahren auf dem Gegengleis beginnt und endet, ergibt sich verbindlich aus dem

Abbildung 21: Halt in Höhe eines Blocksignals einer Abzweigstelle durch Befehl 7.



konkreten Auftragsinhalt des Befehls 4.

Wenn zwischen zwei Bahnhöfen eine Überleitung auf das Regelgleis durch eine dazwischen liegende Abzweig- oder Überleitstelle möglich ist, können auf dieser die Fahrt auf dem Gegengleis oder Regelgleis weitergeführt werden.

Signalgeführter Zug fährt auf dem Gegengleis

Für einen Triebfahrzeugführer, der den Auftrag durch Befehl 4 erhält, das Gegengleis zwischen zwei Bahnhöfen zu befahren, ergeben sich nun aufgrund einer zwischen diesen beiden Bahnhöfen liegenden Abzweigstelle unterschiedliche, und zwar durch Befehle übermittelte Auftragsinhalte, die sein Fahrverhalten bestimmen.

In Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle halten

Dem Triebfahrzeugführer kann ein Halt in Höhe des Blocksignals an einer Abzweigstelle erteilt werden. Dies wird ihm durch Befehl 7 verbindlich vorgeschrieben (Abbildung 21). Für die anschließende Weiterfahrt auf dem Gegengleis erhält der Triebfahrzeugführer einen Befehl 1.

Ohne Halt auf einer Abzweigstelle weiterfahren

Der Triebfahrzeugführer darf ohne Halt an einer Abzweigstelle auf dem Gegengleis weiterfahren, wenn ihm dies zuvor mit einem Befehl 6 vorgeschrieben wurde (Abbildung 22).

Darüber hinaus können sich je nach Gleisanordnung auf einer Abzweigstelle weitere Fahrtmöglichkeiten, und zwar mit oder ohne vorgeschriebenen Halt, ergeben.

Außerdem können auf einer Abzweigstelle Fahrten auf dem Gegengleis beginnen oder auch enden (Abbildung 23). ▶

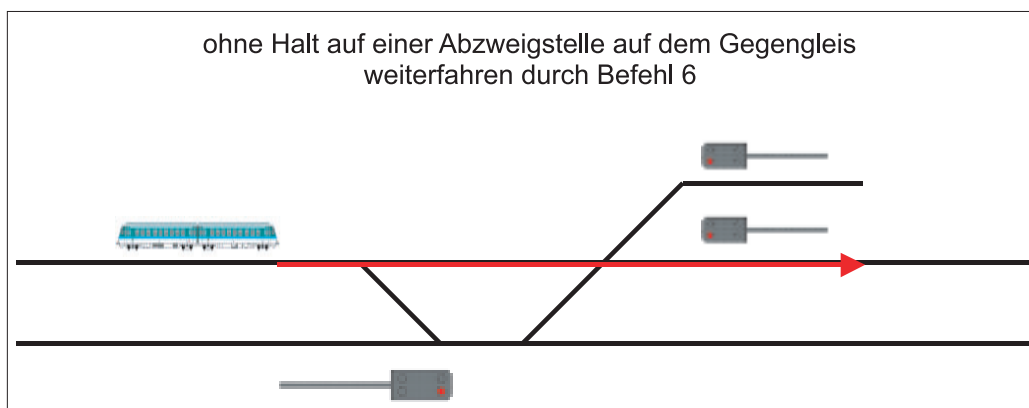
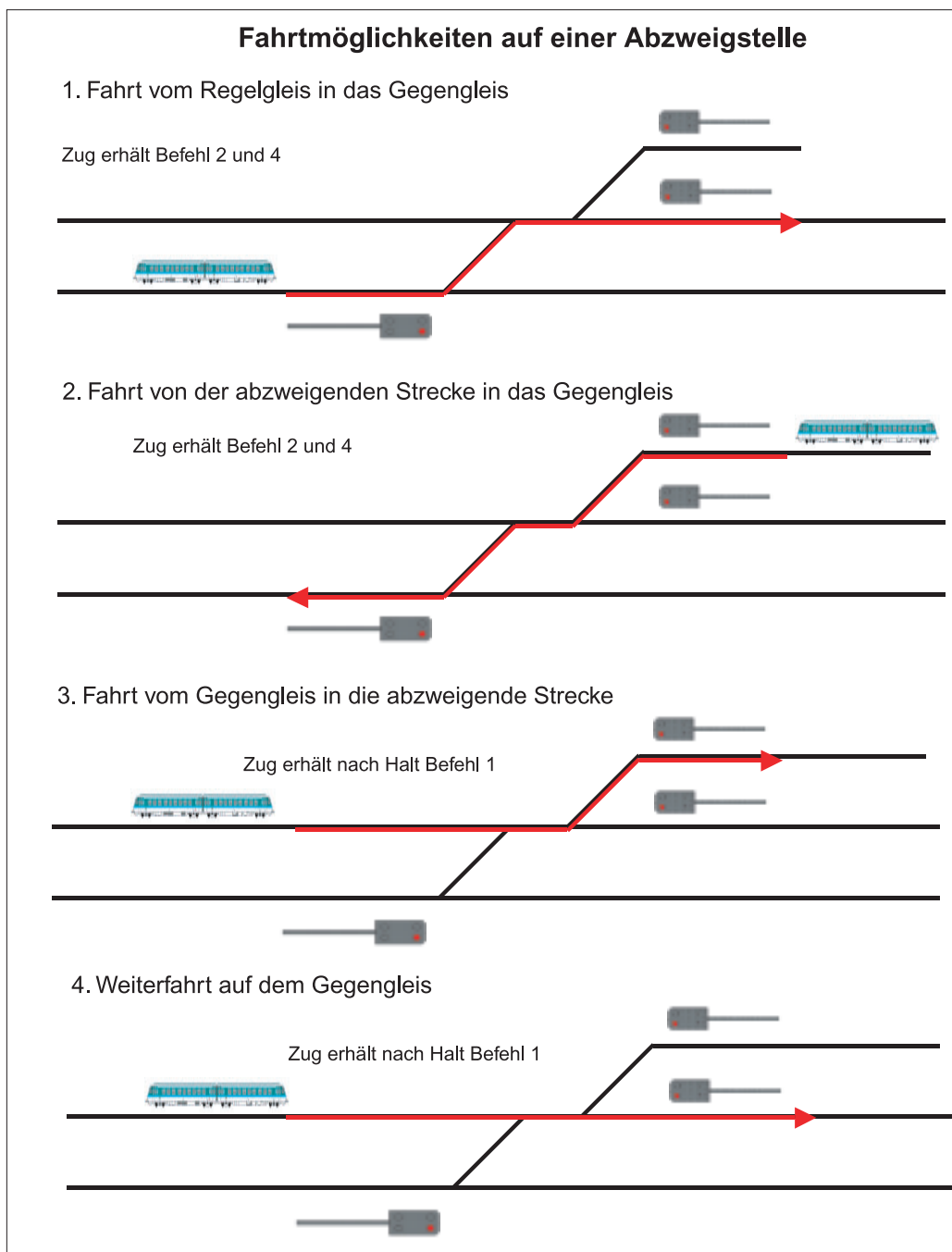


Abbildung 22: Weiterfahrt ohne Halt auf einer Abzweigstelle durch Befehl 6.

Abbildung 23: Fahrtmöglichkeiten auf einer Abzweigstelle.



Signalgeführter Zug fährt vom Gegengleis in den Bahnhof

Der Triebfahrzeugführer kann für sein Fahrverhalten situationsbedingt folgende Aufträge aus dem Befehl herleiten.

Auf dem Gegengleis in Höhe des Einfahrsignals halten

Dem Triebfahrzeugführer kann ein Halt in Höhe des Einfahrsignals des nächsten Bahnhofs erteilt werden. Dieser Halt wird durch Befehl 7 übermittelt (Abbildung 24). Die anschließende Einfahrt nach dem Halt in den nächsten Bahnhof wird dann durch Befehl 1 zugelassen.

Auf dem Gegengleis ohne Halt einfahren

Der Triebfahrzeugführer darf ohne Halt in den nächsten Bahnhof einfahren, wenn ihm dies zuvor durch Befehl 6 erteilt wurde.

Auf dem Gegengleis ohne Halt einfahren und auf dem Gegengleis weiterfahren

Der Triebfahrzeugführer darf ohne Halt in den nächsten Bahnhof einfahren und anschließend aus diesem auf dem Gegengleis weiterfahren, wenn ihm dies zuvor durch Befehl 4 und 6 erteilt wurde (Abbildung 25).

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Zs 7 (DV 301) wurde wegen Bauarbeiten im Regelgleis in der La vorübergehend angeordnet

Zu den bisher in **DS 408.0472** bzw. **DV 408.0472** vorgesehenen „Betriebsweisen“ zählten

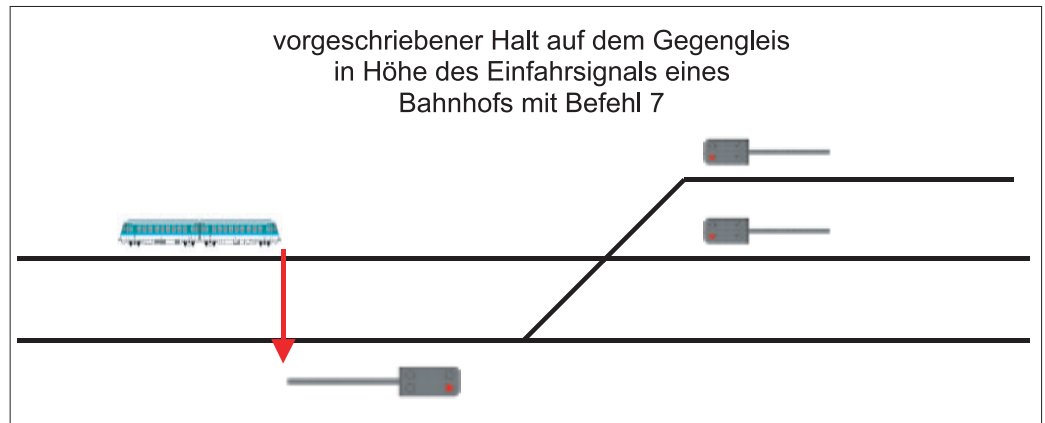


Abbildung 24: Halt in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs durch Befehl 7.

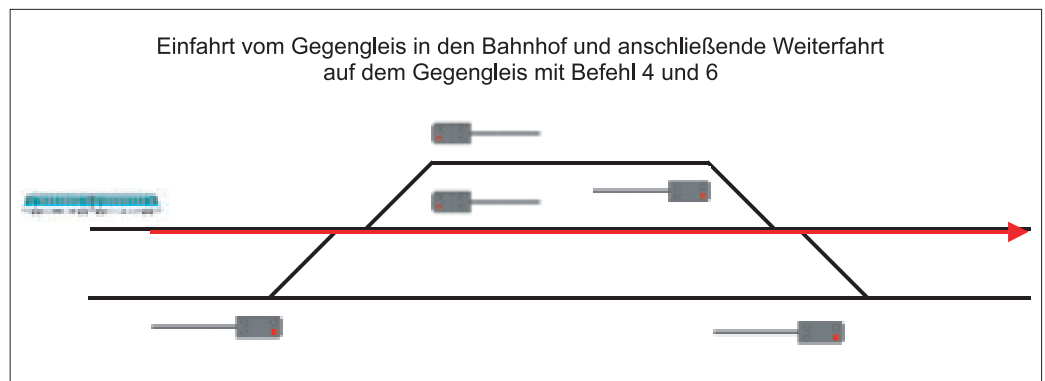


Abbildung 25: Ein- und Ausfahrt ohne Halt durch Befehl 6.

der zeitweise eingleisige Betrieb, der wechselweise ein- und zweigleisige Betrieb sowie der zeitweise eingleisige Behelfsbetrieb.

Der zeitweise eingleisige Betrieb wurde in der Regel eingerichtet, um insbesondere wegen Bauarbeiten in einem Gleis und dessen längerer Nichtbefahrbarkeit einen sicheren und verhältnismäßig flüssigen Betriebsablauf auf dem verbleibenden Streckengleis (Betriebsgleis) aufrechtzuerhalten. Realisiert wurde dies in der Regel dadurch, dass Signalanlagen und Streckenblocksicherung denen einer eingleisigen Strecke angepasst wurden. Alle auf dem verbleibenden Streckengleis (Betriebsgleis) verkehrenden Züge wurden ausnahmslos durch Fahrt zeigende Hauptsignale zugelassen und somit im Zusammenhang mit der Einrichtung des Streckenblocks für eingleisige Strecken gefährdende Folge- und Gegenfahrten ausgeschlossen.

Weiter oben wurde bereits ausgeführt, dass die neuen Regeln der Konzernrichtlinie 408 bei Bauarbeiten im Regelgleis keine eingleisigen Betriebszustände auf dem zu befahrenen Gleis (ZEB/WEB, ZEBB) mehr vorsehen. Hierdurch bleibt als unmittelbare Folge bei Bauarbeiten im Regelgleis der Charakter einer zweigleisigen Strecke betrieblich erhalten.

Mit anderen Worten: künftig befahren die Züge nicht mehr zeitweise einen eingleisigen Streckenabschnitt oder das Betriebsgleis, sondern vorübergehend das Gegengleis einer zweigleisigen Strecke.

Die zweigleisige Strecke, auf der ein Gleis Bauarbeiten durchgeführt werden soll, wird je nach sicherungstechnischem Ausrüstungszustand signaltechnisch angepasst, um Zugfahrten auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) zu ermöglichen.

Wenn das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis in einer Betra vorübergehend angeordnet wurde, wird dies dem Triebfahrzeugführer ebenfalls durch einen konkreten Hinweis in der La, Spalte 4, mitgeteilt.

Zusätzlich erhält der Triebfahrzeugführer konkrete Hinweise in der Spalte 3 und in den Spalten 5 bis 8 seiner gültigen La, wenn am Gegengleis dieser zweigleisigen Strecke Veränderungen bzw. nachträgliche Einrichtungen an ortsfesten Signalen wegen sicherungstechnischer Anpassungsmaßnahmen vorgenommen wurden.

Dabei können die Hinweise in der Spalte 3 und in den Spalten 5 bis 8 der gültigen La unterschiedlich ausfallen. Dies wiederum ist abhängig von der ursprünglichen Signalausstattung des Gegengleises (Bilder 6 bis 11).

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis, wo sonst auf dieser zweigleisigen Strecke mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) auf dem Gegengleis gefahren wird - Variante 1 -

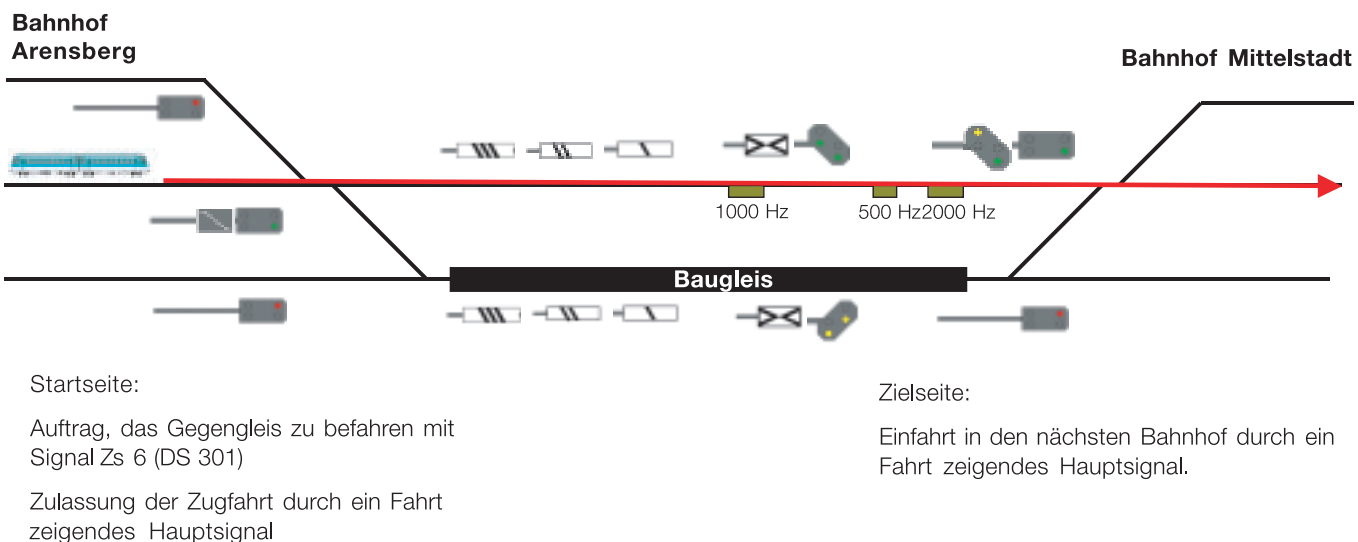
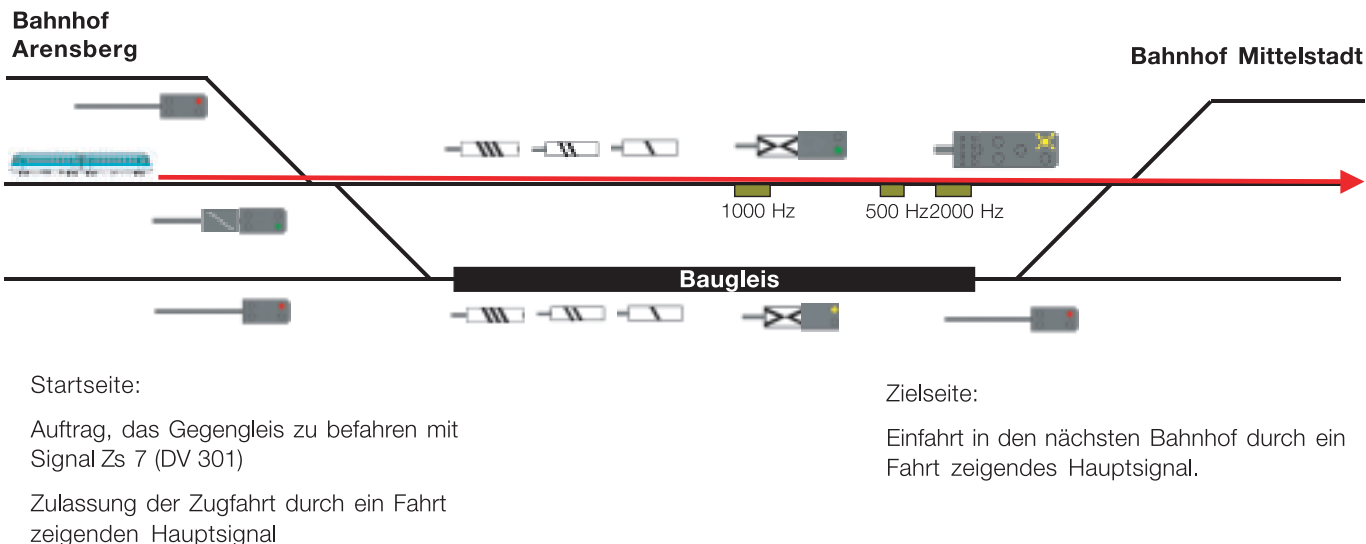


Bild 6a: Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis – Variante 1.

Bild 6b: Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 7 (DV 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis – Variante 1.

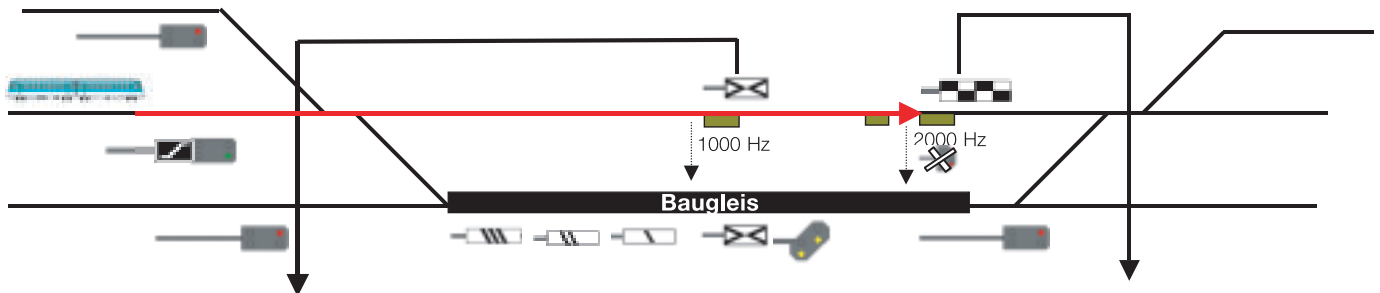
Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 7 (DV 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis, wo sonst auf dieser zweigleisigen Strecke mit Hauptsignal und Signal Zs 7 (DV 301) auf dem Gegengleis gefahren wird - Variante 1 -



Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis, wo sonst auf dieser zweigleisigen Strecke mit Signal Zs 8 (DS 301) auf dem Gegengleis gefahren und in den nächsten Bahnhof mit Signal Sh 1 (DS 301) eingefahren wird - Variante 2 -

Bahnhof Arensburg

Bahnhof Mittelstadt



Ne 2 weist bei Bauarbeiten im Regelgleis auf ein Vorsignal hin, das ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht (AB 206a der DS 301). Dies wird auch in der La bekannt gegeben.

Ne 4 weist bei Bauarbeiten im Regelgleis auf ein Hauptsignal hin, das ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gleis steht (AB 215b der DS 301). Niedrigstehendes Lichtsperrsignal wird ausgekreuzt. Diese Veränderungen werden in der La bekannt gegeben.

Startseite:

Auftrag, das Gegengleis zu befahren mit Formsignal Zs 6 (DS 301)

Zulassung der Zugfahrt durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal

Zielseite:

Einfahrt in den nächsten Bahnhof durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal, dass ein Gleis weiter rechts vom befahrenen Gegengleis steht

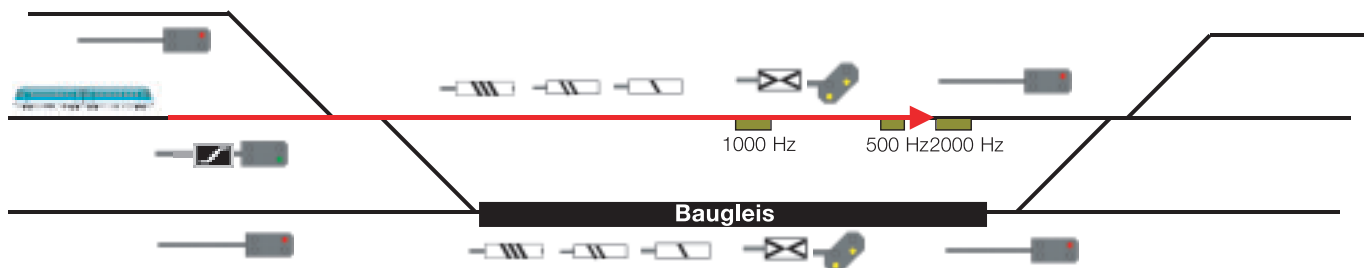
Bild 7: Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis – Variante 2.

Bild 8: Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis – Variante 3.

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis, wo sonst auf dieser zweigleisigen Strecke mit Signal Zs 8 (DS 301) auf dem Gegengleis gefahren und in den nächsten Bahnhof mit einem Fahrt zeigenden Hauptsignal eingefahren wird - Variante 3 -

Bahnhof Arensburg

Bahnhof Mittelstadt



Startseite:

Auftrag, das Gegengleis zu befahren mit Formsignal Zs 6 (DS 301). Dies wird auch in der La bekannt gegeben.

Zulassung der Zugfahrt durch ein Fahrt zeigendes Hauptsignal

Zielseite:

Einfahrt in den nächsten Bahnhof durch ein links vom Gegengleis Fahrt zeigendes Hauptsignal

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis, wo sonst mit Befehl 4 auf dem Gegengleis gefahren und in den nächsten Bahnhof mit einem Fahrt zeigenden Hauptsignal eingefahren wird - Variante 4 -

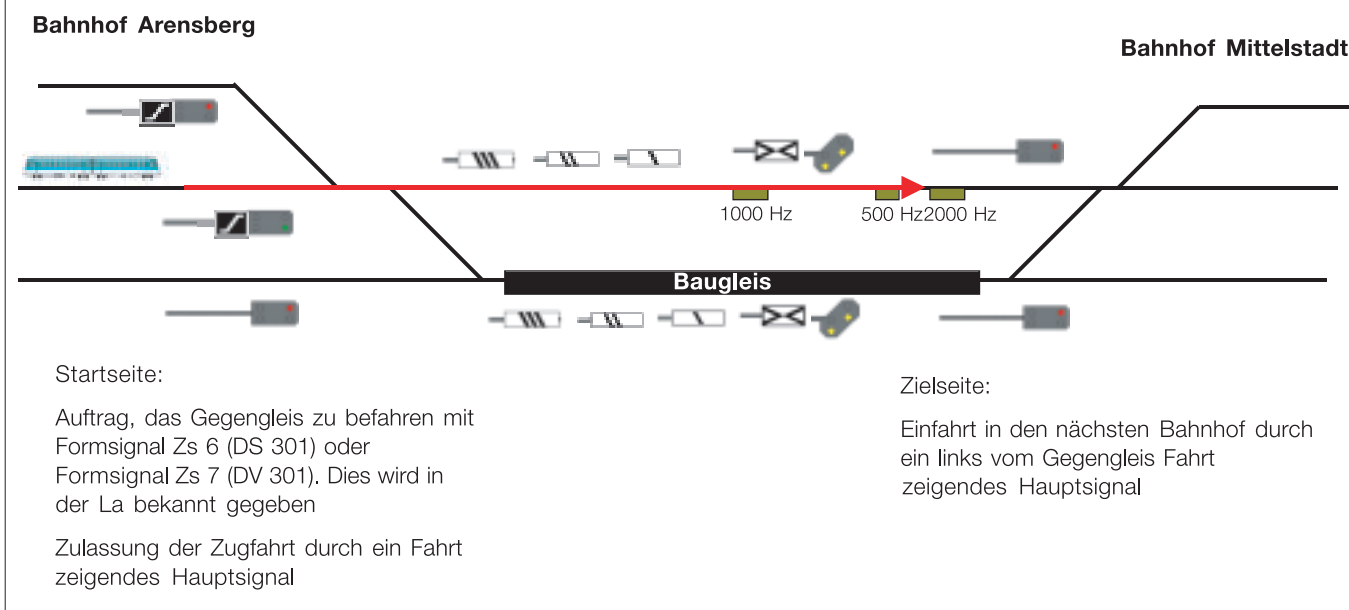
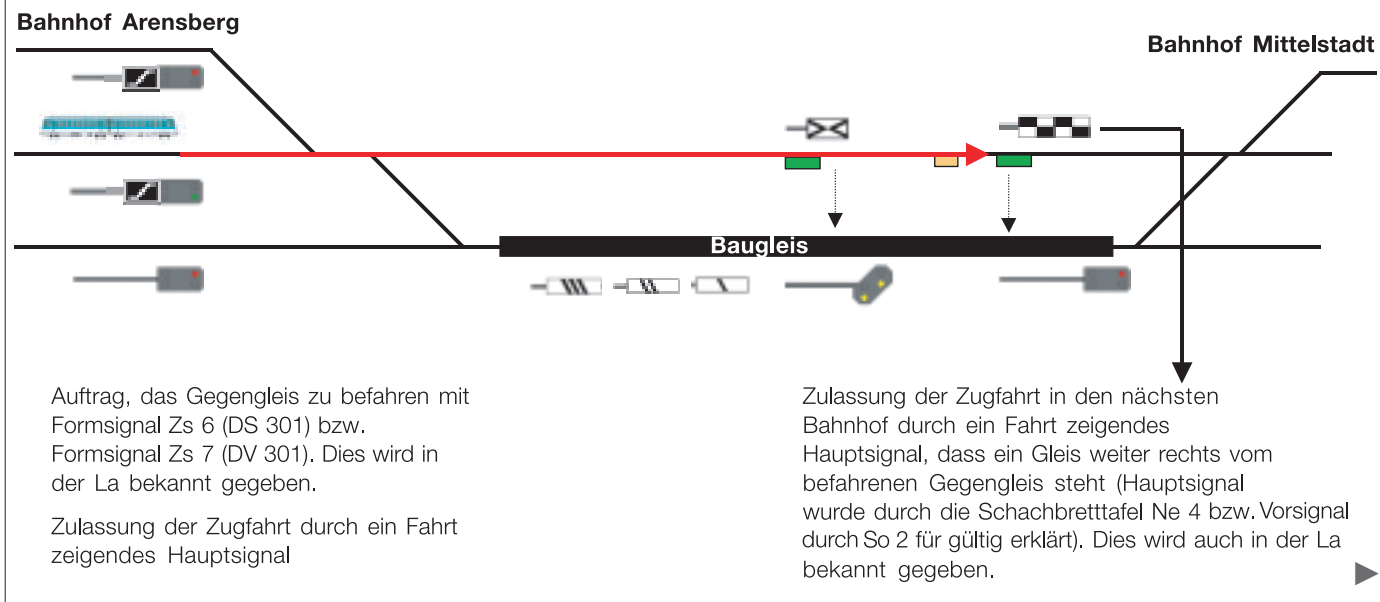


Bild 9: Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis – Variante 4.

Bild 10: Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis – Variante 5.

Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 (DS 301) oder Signal Zs 7 (DV 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis, wo sonst auf dieser zweigleisigen Strecke mit Befehl 4 auf dem Gegengleis gefahren und in den nächsten Bahnhof mit Befehl 6 oder Befehl 1 eingefahren wird - Variante 5 -



Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 7 (DV 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis, wo sonst auf dieser zweigleisigen Strecke auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 (DV 301) gefahren und in den nächsten Bahnhof mit Signal Zs 1 eingefahren wird - Variante 6 -

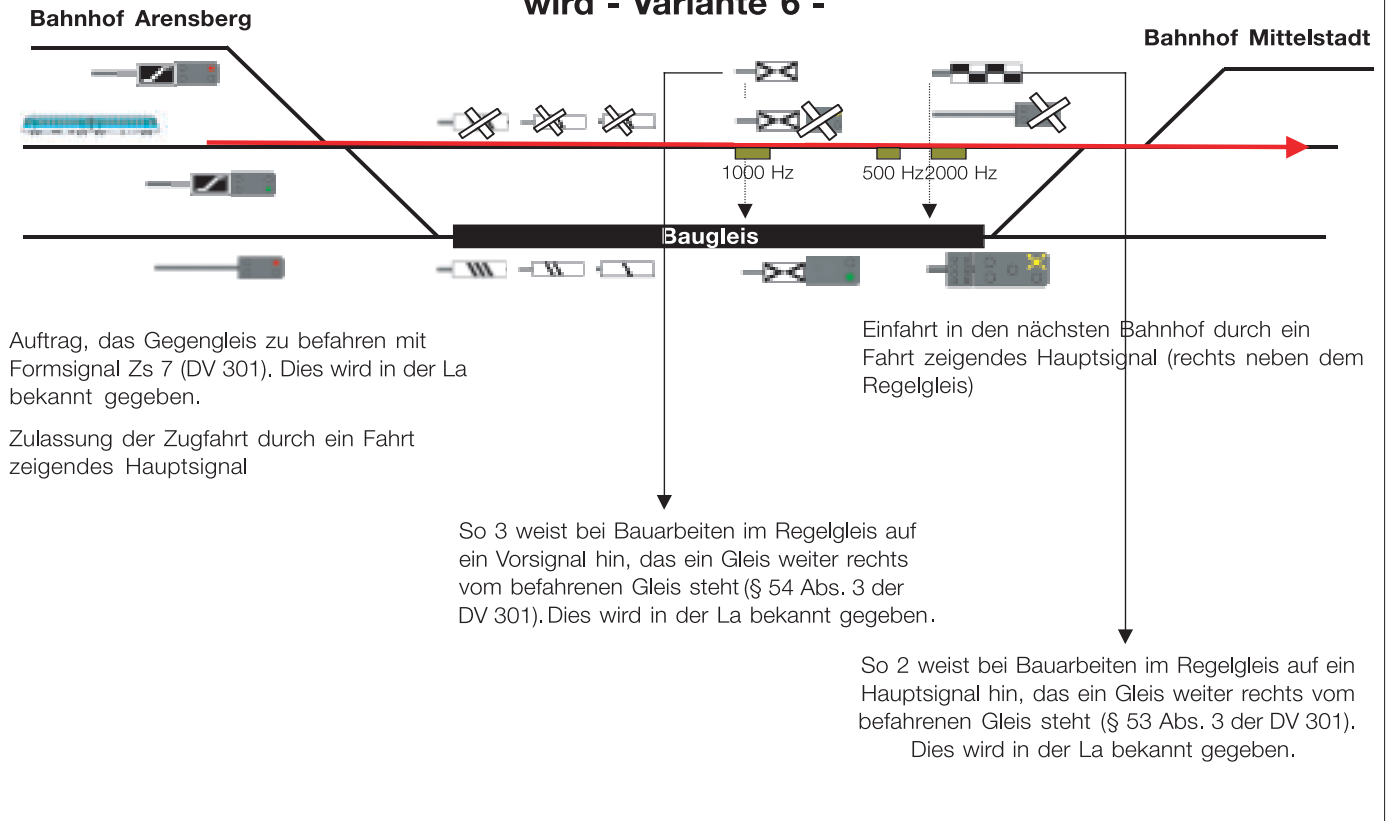


Bild 11: Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 7 (DV 301) wegen Bauarbeiten im Regelgleis – Variante 6.

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



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



Neue Plakate zu Arbeiten im Bereich von Gleisen

Wesentlicher Schwerpunkt der präventiven Öffentlichkeitsarbeit der Eisenbahn-Unfallkasse im Jahr 2002 war die Erstellung eines Medienpaketes zu der Thematik „Selbst sichern im Gleisbereich – aber sicher“. Nachdem im Dezember 2002 das Unfallverhütungs-Video einschließlich eines Filmbegleitheftes fertiggestellt war und für alle zur Verfügung stand, wurden jetzt ergänzend zu dieser Thematik vier Plakate erstellt. In dem folgenden Beitrag stellt **Dipl.-Ing. Gerhard Heres** vom Technischen Aufsichtsdienst der Eisenbahn-Unfallkasse die Plakate vor und erläutert die „Botschaften“, welche durch das Medienpaket und insbesondere durch die vier Plakate vermittelt werden sollen.

Das dreiteilige Medienpaket der Eisenbahn-Unfallkasse (Unfallverhütungs-Video, Filmbegleitheft und Plakate) soll die Unternehmer bei der Unterweisung derjenigen Beschäftigten unterstützen, die Tätigkeiten entsprechend dem Geltungsbereich der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (GUV-V D33 (bisher GU 5.7) zur Errichtung, Instandhaltung, Änderung und Beseitigung von Bahn- und anderen Anlagen im Gleisbereich, einschließlich der damit zusammenhängenden Arbeiten, durchführen. Bei der Ausführung solcher Arbeiten besteht die Möglichkeit, dass die Beschäftigten bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen allein oder in Gruppen von bis zu drei Beschäftigten tätig werden und sich selbst sichern.

Die Entscheidung, ob sich bis zu drei Beschäftigte bei der jeweiligen Tätigkeit im Gleisbereich selbst sichern können und dürfen, darf nur der Unternehmer oder dessen Beauftragter aufgrund einer Gefährdungsbeurteilung treffen. Diese muss insbesondere folgende Aspekte berücksichtigen:

- die Art der Tätigkeit,
- die Möglichkeit der Selbstsicherung am Ort der Tätigkeit,
- die Eignung, Kenntnisse und Fähigkeiten der Beschäftigten.

Die aus der Gefährdungsbeurteilung resultierenden Maßnahmen sind in einem Sicherungsplan zu dokumentieren, welcher stets auf der Arbeitsstelle vorhanden sein muss.

„Botschaft“ der Plakate

Unterweisungen und Botschaften in einem Unfallverhütungs-Video geraten nach einer gewissen Zeit in Vergessenheit. Deshalb müssen inhaltlich wichtige und sicherheitsrelevante Botschaften wiederkehrend allen Beschäftigten in Erinnerung gebracht werden.

Bequeme und zeitreduzierende, aber gefährliche Verhaltensweisen können insbesondere bei Arbeiten im Bereich von Gleisen sehr schnell zu

schweren oder tödlichen Unfällen führen. Von entscheidender Bedeutung ist es, die Beschäftigten regelmäßig für die sicherheitsrelevanten Botschaften zu sensibilisieren und ihnen somit die vorhandenen Gefahren bei den jeweiligen Tätigkeiten bewusst zu machen.

Zur Unterstützung der Unternehmer bei dieser Aufgabe, z.B. im Rahmen von Unterweisungen, hat die Eisenbahn-Unfallkasse in Ergänzung zu dem Unfallverhütungs-Video „Selbst sichern im Gleisbereich – aber sicher“ und dem zugehörigen Filmbegleitheft die vier Plakate entwickelt. Diese zeigen einige wesentliche und sicherheitsrelevante Aspekte bei den Tätigkeiten im Gleisbereich mit „Selbstsicherung“.

Die Beschäftigten sollen durch die Botschaften der Plakate zu sicherheitsgerechtem und sicherheitsbewusstem Verhalten bei der Ausführung der Tätigkeiten sensibilisiert werden.

Tätigkeiten einer „Alleinarbeit“ im Bereich von Gleisen dürfen z.B. nur dann ausgeführt werden, wenn die Art der Tätigkeit neben der Arbeitsausführung eine „Selbstsicherung“ zulässt. Dieses können in der Regel nur einfache und unkomplizierte Tätigkeiten sein, bei denen Beschäftigte nicht abgelenkt werden auf gefährdende Fahrten zu achten und der Gleisbereich jederzeit verlassen werden kann.

Komplizierte bzw. komplexe Tätigkeiten dürfen selbst bei einfachen betrieblichen Verhältnissen aufgrund der vorhandenen Ablenkung durch die Tätigkeit sowie der damit verbundenen Orientierungsschwierigkeiten nicht alleine ausgeführt werden. Diese Tätigkeiten können bzw. dürfen in einer Gruppe von bis zu drei Beschäftigten nur durchgeführt werden, wenn einer aus der Gruppe die Sicherung übernimmt. Derjenige ist vor Beginn der Tätigkeit zu bestimmen und darf nicht mitarbeiten.

Hinweise zu den einzelnen Plakaten

Alle vier Plakate stellen Motive aus dem Alltag von Beschäftigten bei ihren Tätigkeiten im Bereich von Gleisen dar, bei denen erhebliche Gefahren für die Beschäftigten durch nicht sicherheitsgerechtes Verhalten entstehen können.

Nachfolgend einige grundsätzliche Hinweise zu den einzelnen Plakaten:

Verkehrswege benutzen dann kommen Sie sicher ans Ziel!

Zum Erreichen und Verlassen von Arbeitsstellen im Gleisbereich müssen Beschäftigte vorrangig öffentliche und innerbetriebliche Verkehrswege außerhalb des Gleisbereiches benutzen. Das Gehen im Gleisbereich bzw. innerhalb von Gleisen ist nur zulässig, wenn zuvor entsprechende Sicherungsmaßnahmen durchgeführt worden sind. Diese Sicherungsmaßnahmen sind stets in dem Sicherheitsplan zu dokumentieren.

Erst anmelden... ... dann den Gleisbereich betreten!

Bevor der Gleisbereich durch Beschäftigte betreten wird, ist der zuständige Fahrdienstleiter über die beabsichtigte Aufnahme bzw. Durchführung einer Tätigkeit zu informieren. Dabei kann der Fahrdienstleiter dem bzw. den Beschäftigten bei Bedarf besondere betriebliche Informationen mitteilen. Ebenso wie die Anmeldung zu einer Tätigkeit ist dem jeweiligen Fahrdienstleiter die Beendigung einer Tätigkeit sowie das Verlassen des Gleisbereiches mitzuteilen.

Erst sichern dann mit der Arbeit beginnen!

Tätigkeiten im Gleisbereich dürfen erst dann aufgenommen werden, wenn sich der bzw. die Beschäftigten anhand des vorliegenden Sicherheitsplanes

darüber informiert haben, wie sie sich bei der Ausführung dieser Tätigkeiten sichern und wohin sie gehen bzw. wo sie sich sicher aufhalten können, wenn eine Fahrt kommt.

Eingeschränkte Sicht erfordert nicht nur in der Nacht geeignete Sicherungsmaßnahmen!

Gefährdende Fahrten müssen immer am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt werden, damit Beschäftigte rechtzeitig den Gleisbereich verlassen können. Das Plakat zeigt vier verschiedene Motive, bei denen ein Erkennen der Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke aufgrund von Nebel, Vegetation, abgestellten Fahrzeugen oder durch eine Fahrt im Nachbargleis sehr unwahrscheinlich bis nicht möglich ist. Ebenfalls nicht möglich ist das sichere Erkennen einer Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke in der Nacht, da der Beginn der Annäherungsstrecke und die Arbeitsstelle mehrere hundert Meter voneinander entfernt liegen können oder das Spitzensignal erloschen sein kann. Deshalb dürfen die Tätigkeiten unter diesen Randbedingungen nur durchgeführt werden, wenn zuvor andere geeignete Sicherungsmaßnahmen im Sicherheitsplan festgelegt und vor Ort durchgeführt wurden.

Verteilung der Plakate

Vorgesetzte können die Plakataktion im eigenen Interesse damit unterstützen, dass Sie dafür sorgen, dass die Plakate an geeigneten Stellen, z.B. in Sozialräumen, aufgehängt werden, und somit die Beschäftigten wiederkehrend sensibilisieren und zu sicherheitsgerechtem und sicherheitsbewusstem Verhalten motivieren.

Im Interesse der eigenen Sicherheit und Gesundheit sollte jeder Beschäftigte bei der jeweiligen Tätigkeit darauf achten, dass er über die festgeleg-

ten Sicherungsmaßnahmen ausreichend unterwiesen ist, diese eindeutig verstanden hat und die Verhaltensregelungen rechtzeitig und sicherheitsgerecht umsetzt.

Die Plakatsätze wurden an die Leiter für Arbeitsschutz der regionalen Niederlassungen der DB Netz AG und der DB Bahnbau, sowie an die DB Telematik GmbH verteilt. Von dort erfolgt die Weiterverteilung an die Basisstellen vor Ort.

Andere interessierte Stellen aus dem Zuständigkeitsbereich der Eisenbahn-Unfallkasse können die Plakatsätze kostenfrei unter folgender Anschrift bzw. Faxnummer anfordern:

Eisenbahn-Unfallkasse
Rödelheimer Straße 49
60487 Frankfurt am Main
Fax (0 69) 4 78 63-5 73

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg; und denken Sie bitte stets daran:

