

BahnPraxis

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



1 · 2007

- Erste Hilfe – ein Thema, das jeden angeht
- Prozesszeiten nach Suizid
- Neues von der Eisenbahnfahrzeug-Führerscheinrichtlinie
- Hektik zu Dienstbeginn

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und Leser,

wir hoffen, Sie haben die Feiertage gut überstanden und können nun die vor Ihnen stehenden Aufgaben des neuen Jahres gelassen angehen. Sie werden sehen, wie schnell auch in diesem Jahr die Zeit wieder vorbeifliegen wird.

Obwohl das neue Jahr noch ganz jung ist, ist schon wieder so viel passiert – in der großen weiten Welt – aber auch im näheren Umfeld. Und sicherlich ist nicht nur Positives geschehen. Doch was können wir dagegen tun?

Ist alles schicksalsbedingt und müssen wir uns diesem ergeben?

Sicherlich nicht. Zumindest nicht, was die Arbeit bzw. den Beruf angeht.

Durch kontinuierliche Verbesserung der Sicherheitstechnik, der Arbeitsplatzgestaltung, der Ausbildung, der Organisation und vieler weiterer Randbedingungen sind die Unfallzahlen in Deutschland in den letzten Jahrzehnten deutlich gesenkt worden. Diesen Trend gilt es fortzusetzen.

Vom wünschenswerten Ziel „null Unfälle“ sind wir allerdings noch weit entfernt. Im Jahr 2006 wurden ca. 7.500 meldepflichtige Unfälle bei der Eisenbahn-Unfallkasse erfasst. Dazu kommt eine Vielzahl von nicht-meldepflichtigen Unfällen sowie viele Fälle, bei denen es auf Grund von Krankheiten oder so genannten inneren Ereignissen zu Situationen kam, wo Hilfe benötigt wurde – genau gesagt „Erste Hilfe“.

Zum Thema Erste Hilfe wird in der vorliegenden Ausgabe der BahnPraxis berichtet. Es werden u.a. die Pflichten des Unternehmers oder die erforderlichen Einrichtungen und Sachmittel oder die Organisation einer Rettungskette angesprochen. Das wichtigste bei allen Überlegungen zum Thema Erste Hilfe sind und bleiben die Ersthelfer. Und hier sind wir alle, also auch Sie gefragt. Durch die Bereitschaft, sich zum Ersthelfer ausbilden zu lassen, erbringen Sie einen wichtigen Beitrag zum Wohle aller.

Würde immer rechtzeitig und sachgemäß Erste Hilfe geleistet, könnte dadurch der Tod vieler Menschen verhindert – oder die Verschlimmerung von Verletzungen und Erkrankungen vermieden werden. Sachgemäße Hilfe kann jedoch nur der leisten, der ausgebildet ist und regelmäßig fortgebildet wird.

Die vor vielen Jahren im Rahmen der Fahrausbildung mal gelernten „lebensrettenden Sofortmaßnahmen“ reichen nicht aus und sind vermutlich nicht mehr aktuell oder abrufbereit.

Also, nur wer sich auskennt, wird im Zweifelsfalle sachgemäß helfen können.

Wer allerdings im Bedarfsfalle nicht hilft, macht sich wegen unterlassener Hilfeleistung strafbar – so sieht es das Gesetz vor. Andererseits ist der Ersthelfer im Zweifelsfall durch das Gesetz geschützt.

Handelt der Ersthelfer nach bestem Wissen und Gewissen und leistet er – seinen Fähigkeiten entsprechend – die ihm bestmögliche Hilfe, so braucht er grundsätzlich weder mit zivilrechtlichen noch mit strafrechtlichen Konsequenzen zu rechnen, die sich nachteilig für ihn auswirken. Selbst wenn ihm bei der Hilfeleistung ein Fehler unterlaufen sollte, bleibt er straffrei, da er in jedem Fall seine Hilfe leistete, um dem anderen zu helfen.

Vielleicht beseitigt das Vorgenannte einige unbegründete Bedenken und erhöht die Bereitschaft, sich für die Erste Hilfe mit einzubringen. So wie wir uns im Notfall Hilfe erhoffen, sollten wir immer bereit und auch vorbereitet sein, Hilfe leisten zu können. Wenn dann kein Notfall eintritt und unsere Kenntnisse nie gebraucht werden, wäre es das Beste. Aber allein darauf zu hoffen, ist nicht ausreichend.

In diesem Sinne viel Spaß an diesem Heft und dann bis zur nächsten Ausgabe,
Ihr „BahnPraxis“ Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

Erste Hilfe – ein Thema, das jeden angeht

Daher beschäftigt sich dieser Beitrag mit grundsätzlichen Fragen zur Ersten Hilfe, von den allgemeinen Unternehmerpflichten bis zur Erste-Hilfe-Leistung.

Seite 3

Prozesszeiten nach Suizid

Hierzu wurde ein Interview mit dem Leiter Dezernat 3 der Kriminalpolizeidirektion Nürnberg geführt.

Seite 7

Neues von der Eisenbahnfahrzeug-Führerscheinrichtlinie

Zum 1. Juli 2006 sind Änderungen zur KoRil 492.0753 (VDV-Schrift 753) vorgenommen worden, die kurz vorgestellt werden.

Seite 8

Hektik zu Dienstbeginn

Wie zu verfahren ist, wenn eine Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt ist, wird an einem Fallbeispiel erläutert. Gleichzeitig kommen die am 10. Dezember 2006 in Kraft getretenen Regeln zur Anwendung.

Seite 9

Unser Titelbild: 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

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

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NBL-MI-L, Pfarrer-Perabo-Platz 4, 60326 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-1 90 53, E-Mail: info408@bahn.de.

Erscheinungsweise und Bezugspreis

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

Verlag

Bahn 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: mail@bahn-fachverlag.de

Druck

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

Erste Hilfe



Ein Thema, das jeden angeht

Dr.-Ing. Karsten Schulz, Technischer Aufsichtsdienst der EUK, Frankfurt am Main

Über das im Fall der Fälle (Notfälle) wichtige Thema „Erste Hilfe“ und über allgemein interessierende Fragen in diesem Zusammenhang möchte dieser Beitrag berichten.

Zur Gewährleistung einer wirksamen Ersten Hilfe haben die Unfallversicherungsträger in der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (GUV-V A1) alle wesentlichen Aspekte zur Ersten Hilfe geregelt.

Die Regelungen zur Ersten Hilfe sind in 5 Paragraphen (§§ 24-28) komprimiert und zu Themengebieten zusammengefasst worden, die sich wie folgt gliedern:

- ▶ Allgemeine Pflichten des Unternehmers,
- ▶ Erforderliche Einrichtungen und Sachmittel,
- ▶ Zahl und Ausbildung der Ersthelfer,
- ▶ Zahl und Ausbildung der Betriebssanitäter,
- ▶ Unterstützungspflichten der Versicherten.

Allgemeinen Pflichten des Unternehmers

Der Unternehmer hat sicher zu stellen, dass zur Ersten Hilfe und zur Rettung aus Gefahr das erforderliche Personal (Ersthelfer bzw. bei entsprechender Betriebsgröße auch Betriebssanitäter) und die erforderlichen Einrichtungen und Sachmittel, die im § 25 näher bezeichnet werden, zur Verfügung stehen. Insbesondere hat er dafür Sorge zu tragen, dass nach einem Unfall unverzüglich Erste Hilfe geleistet und eine erforderliche ärztliche Versorgung veranlasst wird.

Der Unternehmer ist auch verpflichtet, seinen Mitarbeitern in geeigneter schriftlicher Form Hinweise über die Erste Hilfe und den damit im Zusammenhang stehenden wichtigen Informationen hinsichtlich

- Notruf,
- Erste-Hilfe- und Rettungs-Einrichtungen,
- Erste-Hilfe-Personal (z.B. Ersthelfer),
- Ärzte (z.B. D-Ärzte) und
- anzufahrende Krankenhäuser

zu geben.

Die Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) stellt mit der GUV-I 510-1 „Anleitung zur Ersten Hilfe bei Unfällen“ (Abbildung 1, Seite 4) einen Aushang im Format DIN A 2 zur Verfügung, der, wenn er vollständig und sorgfältig ausgefüllt wurde, alle geforderten Angaben und Informationen für die Mitarbeiter enthält. Unbedingt zu beachten ist dabei, dass dieser Aushang mit den Informationen zur Ersten Hilfe ständig aktuell zu halten ist.

Auch für die erforderliche Dokumentation von Erste-Hilfe-Leistungen ist der Unternehmer verantwortlich. Welche Form (Papierform bzw. EDV-gestützt) dabei gewählt wird, liegt in der Entscheidungsfreiheit des Unternehmers.

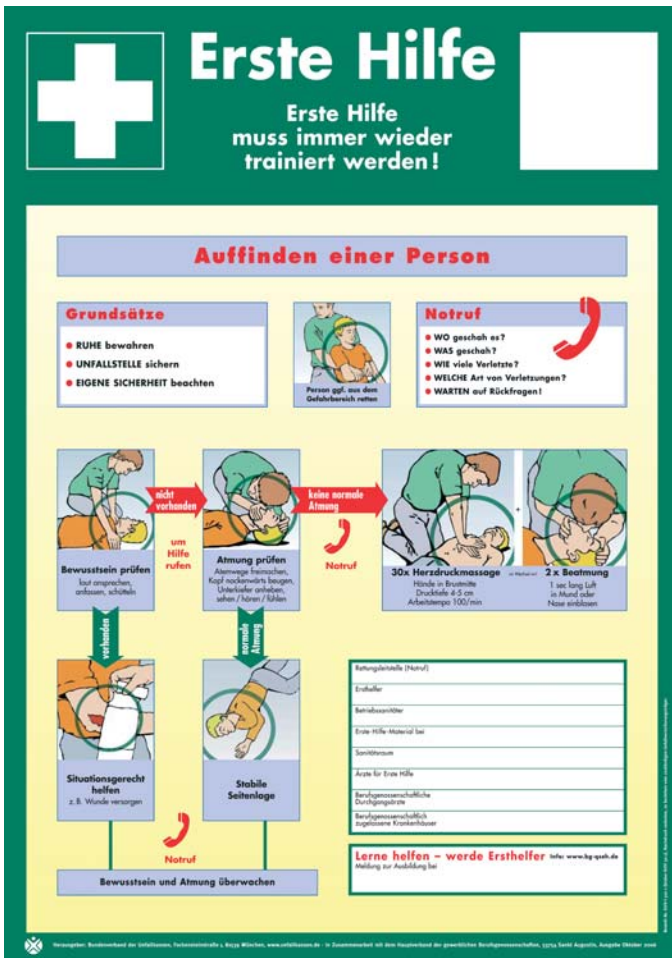


Abbildung 1: GUV-I 510-1 „Anleitung zur Ersten Hilfe bei Unfällen“.

Abbildung 2: GUV-I 511.1 „Verbandbuch“.



Die EUK bietet in diesem Zusammenhang ein so genanntes „Verbandbuch“ (Abbildung 2) an, welches kostenfrei bei der EUK bezogen werden kann und welches dann an einer geeigneten Stelle ausgelegt werden kann.

Ein Verbandbuch in dem keine Eintragung vorgenommen worden ist bzw. die letzte Eintra-

gung schon einige Jahre alt ist, lässt Zweifel offen, ob tatsächlich keine, nicht einmal kleinste Verletzungen im Arbeitsbereich vorgekommen sind.

Der Unternehmer sollte seine Mitarbeiter in Form einer Unterweisung über die Notwendigkeit der Dokumentation auch geringfügiger, kleiner Verletzungen aufklären. Selbst geringfügige Verletzungen, welche anfänglich als völlig harmlos eingeschätzt werden, können unter ungünstigen Umständen später ernsthafte Komplikationen mit sich bringen. Eine Eintragung im Verbandbuch würde im geschilderten Fall der EUK die notwendigen Feststellungen für eine Anerkennung des Ereignisses als Arbeitsunfall erleichtern. Es ist also im Interesse der Mitarbeiter, wenn diese auch bei noch so kleinen Verletzungen einen Eintrag im Verbandbuch vornehmen bzw. vornehmen lassen.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass es auch noch nach Jahren zu Komplikationen im Zusammenhang mit Arbeitsunfällen kommen kann, sind die als vertraulich zu behandelnden Verbandbücher, aber auch die anderen Dokumente in denen Erste-Hilfe-Leistungen dokumentiert wurden, fünf Jahre lang aufzubewahren.

Erforderliche Einrichtungen und Sachmittel

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Verhältnisse muss durch Meldeeinrichtungen und organisatorische Maßnahmen dafür gesorgt werden, dass unverzüglich die notwendige Hilfe herbeigerufen und an den Einsatzort geleitet werden kann. Als Meldeeinrichtung reicht unter Umständen das Telefon mit Angabe der Notrufnummer aus, wobei zu beachten ist, dass die Meldemöglichkeiten auch außerhalb der betriebsüblichen Arbeitszeit erhalten bleiben müssen. Werden Arbeiten von

einer Person alleine ausgeführt (Alleinarbeit) muss dieser Person eine entsprechende Meldeeinrichtung zur Verfügung gestellt werden. Die entsprechenden Meldeeinrichtungen können je nach Gefährdungsbeurteilung vom Mobiltelefon über Sprechfunkgeräte bis hin zur willensunabhängigen Personen-Notsignal-Anlage reichen.

Weitere Hinweise hierzu finden sich in der BGR 139 „Einsatz von Personen-Notsignal-Anlagen“.

Auch die Bereitstellung von Erste-Hilfe-Material und – bei entsprechenden betrieblichen Verhältnissen – von Rettungsgeräten und Rettungstransportmitteln ist in der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (GUV-V A1) geregelt. Die Kennzeichnung der Standorte des Erste-Hilfe-Materials durch die entsprechenden Rettungszeichen (siehe als Beispiel Abbildungen 3 und 4) sichert deren schnelle und zielgerichtete Erreichbarkeit im Falle eines Notfalls.

Auskunft über die entsprechend der Betriebsgröße/-art erforderliche Menge an Erste-Hilfe-Material, welches in geeigneten leicht zugänglichen Behältnissen (Verbandkästen), gegen schädigende Einflüsse geschützt bereitgehalten werden muss, geben die Tabellen unter Punkt 2 und 3 der GUV-I 512 „Erste-Hilfe-Material“ (Tabellen 1 und 2). Wichtig dabei ist, dass der Inhalt der Verbandkästen in regelmäßigen Zeitabständen auf Vollständigkeit überprüft wird und bei Bedarf rechtzeitig ergänzt bzw. bei Überschreitung des Verfallsdatums erneuert werden muss.

Zahl und Ausbildung der Ersthelfer

Bei 2 bis zu 20 anwesenden Mitarbeitern muss ein Ersthelfer für die Erste-Hilfe-Leistung

Betriebsart	Zahl der Beschäftigten	Verbandkasten	
		Kleiner	Großer
Verwaltungs- und Handelsbetriebe	1–50	1	
	51–300		1
	ab 301 / für je 300 weitere Beschäftigte zusätzlich ein großer Verbandkasten		2
Herstellungs-, Verarbeitungs- und vergleichbare Betriebe	1–20	1	
	21–100		1
	ab 101 / für je 100 weitere Beschäftigte zusätzlich ein großer Verbandkasten		2
Baustellen und baustellenähnliche Einrichtungen	1–10	1	
	11–50		1
	ab 51 / für je 50 weitere Beschäftigte zusätzlich ein großer Verbandkasten		2

Tabelle 1:
Vorzuhaltendes Erste Hilfe Material entsprechend der Betriebsgröße/-art.

Tabelle 2.
Inhalt der Verbandkästen.

Ifd. Nr.	Stückzahl Verbandkasten		Benennungen oder Bezeichnungen	Ausführung, Bemerkungen und Hinweise
	klein	groß		
1	1	2	Heftpflaster	500 cm x 2,5 cm, Spule mit Außenschutz, z.B. DIN 13 019
2	8	16	Wunschnellverband	staubgeschützt verpackt, 10 cm x 6 cm, z.B. DIN 13 019
3	5	10	Fingerkuppenverband	staubgeschützt verpackt
4	5	10	Wunschnellverband	staubgeschützt verpackt, 18 cm x 2 cm, z.B. DIN 13 019
5	10	20	Pflasterstrip	Mindestgröße 1,9 cm x 7,2 cm, staubgeschützt verpackt
6	3	6	Verbandpäckchen	starre oder elastische Fixierbinde mit festen Kanten, mindestens 20fädig, 400 cm x 8 cm mit Wundkomresse 10 cm x 8 cm auf der Binde befestigt, Wundkomresse als einlagiges oder mehrlagiges Flächengebilde, Oberfläche nicht saugend, sekretdurchlässig, nicht an der Wunde haftend, physiologisch unbedenklich, mindestens Saugkapazität 800 g/m ² , keine optischen Aufheller, steril verpackt, z.B. DIN 13 151-M
7	2	4	Verbandpäckchen	starre oder elastische Fixierbinde mit festen Kanten, 400 cm x 10 cm mit Wundkomresse 10 cm x 12 cm, sonst wie Ifd. Nr. 6, z.B. DIN 13 151-M
8	1	2	Verbandtuch	80 cm x 60 cm, keine optischen Aufheller, physiologisch unbedenklich, ein- oder mehrlagiges Flächengebilde, Oberfläche nicht saugend, sekretdurchlässig, nicht an der Wunde haftend, Saugkapazität mindestens 125 g/m ² , z.B. DIN 13 152-A
9	1	2	Verbandtuch	60 cm x 40 cm, sonst wie Ifd. Nr. 8, z.B. DIN 13 152-BR
10	6	12	Komresse	10 cm x 10 cm, ein- oder mehrlagiges Flächengebilde, Oberfläche nicht saugend, sekretdurchlässig, nicht an der Wunde haftend, physiologisch unbedenklich, Saugkapazität mindestens 800 g/m ² , maximal paarweise steril verpackt, Papier, z.B. DIN 58 953-2
11	2	4	Augenkomresse	aus Watte mit textilem Gewebe oder Fliesstoff umhüllt, oval, Mindestgröße 5 cm x 7 cm, Gewicht mindestens 1,5 g/Stück, einzeln verpackt
12	1	2	metallisierte Polyesterfolie als Rettungsdecke	Oberfläche Aluminium, Rückseite farbig, Mindestgröße 210 cm x 160 cm, Mindestfoliendicke 12 µm, staubgeschützt verpackt
13	3	6	Fixierbinde	400 cm x 6 cm, starr oder elastisch, mit festen Kanten, mindestens 20fädig, einzeln staubgeschützt verpackt, z.B. DIN 61 634-FB6
14	3	6	Fixierbinde	400 cm x 8 cm, sonst wie Ifd. Nr. 13, einzeln staubgeschützt verpackt, z.B. DIN 61 634-FB8
15	1	2	Netzverband für Extremitäten	mindestens 4 m gedehnt
16	1	2	Dreiecktuch	96 cm x 96 cm x 136 cm, aus textilem Gewebe oder einlagigem Flächengebilde mit festen Kanten, Gewebe in Leinwandbindung mit einer Fadendichte von mindestens 260 Fäden/cm ² in Kette und Schuß oder einlagiges Flächengebilde mit einer Höchstzugkraft in Längs- oder Querrichtung von mindestens 50N/5 cm, staubgeschützt verpackt, z.B. DIN 13 168-D
17	1	1	Erste-Hilfe-Schere	kniegebogen, mindestens 18 cm lang, nichtrostend, z.B. DIN 58 279-B 190
18	10	20	Vliesstoff-Tuch	Mindestgröße 20 cm x 30 cm, flächenbezogene Masse: mindestens 15 g/m ²
19	2	4	Folienbeutel	verschließbar, aus Polyethylen, Mindestgröße 30 cm x 40 cm, Mindestfoliendicke 45 µm
20	4	8	Einmalhandschuh	entsprechend den Festlegungen für Pflegehandschuhe aus PVC, nahtlos, groß, staubgeschützt verpackt, z.B. DIN EN 455 Teil 1 und Teil 2
21	1	1	Erste-Hilfe-Broschüre	Informationen zur Ersten-Hilfe-Leistung und Dokumentation, z.B. GUV-Information „Anleitung zur Ersten Hilfe“ (GUV-I 503)
22	1	1	Inhaltsverzeichnis	



Abbildung 3:
Rettungszeichen E03 „Erste Hilfe“.



Abbildung 4:
Rettungszeichen E04
„Krankentrage“.

zur Verfügung stehen. Bei mehr als 20 anwesenden Mitarbeitern müssen in Verwaltungs- und Handelsbetrieben 5 %, in sonstigen Betrieben 10% der Belegschaft zum Ersthelfer ausgebildet sein.

Die Aus- und Fortbildung in der Ersten Hilfe erfolgt bei einer vom Unfallversicherungsträger ermächtigten Stelle.

Neben den bekannten Hilfsorganisationen

- DRK (Deutsches Rotes Kreuz) e.V.,
- MHD (Malteser-Hilfsdienst) e.V.,
- JUH (Johanniter-Unfall-Hilfe) e.V.,
- ASB (Arbeiter-Samariter-Bund) Deutschland e.V. und
- DLRG (Deutsche-Lebens-Rettungs-Gesellschaft) e.V.

können auch andere von den Unfallversicherungsträgern zugelassene Anbieter, die Aus- und Fortbildung in der Ersten Hilfe durchführen. Ermächtigte Stellen können im Internet unter www.bg-qseh.de abgerufen werden.

Um die Qualität und Einheitlichkeit der Aus- und Fortbildung zu gewährleisten, müssen die ausbildenden Stellen bestimmte Anforderungskriterien erfüllen, die in Anlage 3 der UVV GUV-VA1 „Grundsätze der Prävention“ aufgeführt sind.

Anforderungskriterien sind z.B.:

- personelle Voraussetzungen (z.B. geeignete Lehrkräfte, verantwortlicher Arzt),
- sachliche Voraussetzungen (z.B. Lehrgangsräume, Unterrichtsmittel) und
- organisatorische Voraussetzungen (z.B. Lehrpläne, Teilnehmerunterlagen).

Die Stellen, die Erste-Hilfe-Aus- und -Fortbildungen durchführen möchten, müssen hierzu vom UVT ermächtigt sein. Für

dieses Verfahren hat die EUK, wie die meisten anderen UVT auch, zentral die Berufsgenossenschaft (BG) der keramischen und Glas-Industrie beauftragt. Deren Qualitätssicherungsstelle „Erste Hilfe“ prüft die Antragsteller hinsichtlich ihrer personellen, sachlichen und organisatorischen Voraussetzungen und beurteilt den Lehrbetrieb vor Ort. Bei positivem Prüfergebnis wird im Rahmen einer schriftlichen Vereinbarung den Antragstellern die Ermächtigung erteilt.

Die Ausbildung zum Ersthelfer erfolgt in der Regel in einem zweitägigen „Erste-Hilfe-Lehrgang“, der 8 Doppelstunden umfasst. Alle 2 Jahre ist ein Fortbildungskurs über 4 Doppelstunden (das „Erste-Hilfe-Training“) zu absolvieren, um weiterhin als Ersthelfer im Betrieb eingesetzt werden zu können.

Die pauschalen Lehrgangsgebühren für die Aus- und Fortbildung der betrieblichen Ersthelfer übernimmt die EUK. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, dass der Unternehmer den entsprechenden Ausbildungsbedarf zeitnah bei der EUK anmeldet, um im Vorfeld der Ausbildung eine Kostenübernahmezusage zu erhalten.

Folgender Verfahrensablauf ist dabei einzuhalten:

Etwa einen Monat vor dem gewünschten Beginn der Aus- bzw. Fortbildung muss ein formloser Antrag auf Kostenübernahme an die EUK gerichtet werden. Folgende Angaben müssen darin enthalten sein:

- Art der Ausbildung (Erste-Hilfe-Lehrgang bzw. Erste-Hilfe-Fortbildung),
- Anzahl der auszubildenden Mitarbeiter des Unternehmens,
- Ausbildungsträger (ermächtigte Stelle),
- Termin der Ausbildung und
- EUK-Mitgliedsnummer des Unternehmens.

Anträge können per Post an die

Eisenbahn-Unfallkasse
z.Hd. Frau Schikora
Postfach 20 01 52
60605 Frankfurt am Main

bzw. per Fax an

(0 69) 4 78 63-5 71

oder per E-Mail an

petra.schikora@euk-info.de

gerichtet werden.

Der Antrag wird nach Vorliegen der Voraussetzungen von der EUK unter Vergabe einer Nummer genehmigt. Dieses Genehmigungsschreiben ist von den Teilnehmern der ausbildenden Stelle vorzulegen, damit diese die Rechnung, versehen mit der Genehmigungsnummer, direkt bei der EUK einreichen kann und somit eine zügige Abrechnung sicher gestellt ist.

Bei der Aus- und Fortbildung von Betriebsanleitern ist zu beachten, dass die Lehrgangsgebühren von den Unternehmen selbst getragen werden müssen.

Unterstützungspflichten der Versicherten

Zu den Unterstützungspflichten der Mitarbeiter gehört die Bereitschaft, sich zu Ersthelfern aus- und in regelmäßigen Zeitabständen von 2 Jahren fortbilden zu lassen und jeden Unfall unverzüglich der zuständigen betrieblichen Stelle zu melden.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zu einer häufig im Zusammenhang mit der Ersten Hilfe gestellten Frage zum Austausch von Erste-Hilfe-Material

Im Abschnitt 4 der GUV-I 512 „Erste-Hilfe-Material“ wird dazu folgendes ausgeführt: Nach dem geltenden Medizinproduktegesetz muss Verbandmaterial eine CE-Kennzeichnung tragen. Ist ein Verfallsdatum angegeben, verbietet das Medizin-

produktegesetz unter Androhung eines Bußgeldes die weitere Anwendung nach Ablauf des Verfalldatums.

Erste-Hilfe-Material ohne Verfallsdatum muss erst bei Verschmutzung oder Beschädigung ausgetauscht werden. Es ist – ausgenommen Pflastermaterial – bei sauberer und trockener Lagerung lange Zeit einsetzbar.

Da sterile Verbandstoffe aufgrund von Alterungsprozessen der Verpackung jedoch nach einiger Zeit ihre Sterilität verlieren und somit in ihrer Gebrauchsfähigkeit eingeschränkt werden, sollte bei sterilem Verbandmaterial ein Verfallsdatum angegeben sein. In der Spalte „Ausführung, Bemerkungen und Hinweise“ der Tabelle 2 zum Inhalt der Verbandkästen werden konkrete Hinweise gegeben, welches Verbandmaterial staubgeschützt verpackt und welches steril verpackt ist. Sollte sich bei der regelmäßigen Kontrolle des Erste-Hilfe-Materials, welche vorzugsweise von den Ersthelfern selbst durchgeführt werden sollte, steril verpacktes Verbandmaterial ohne aufgedrucktes Haltbarkeitsdatum befinden, so ist dieses einer besonderen Prüfung zu unterziehen, wobei es im Zweifelsfall besser gegen Neues ausgetauscht werden sollte. ■



Prozesszeiten nach Suizid

Suizidbearbeitung am Bahnkörper durch den Kriminaldauerdienst

Im Zuge der aktuellen Strukturreform der Bayerischen Polizei wurde die Zuständigkeit des Nürnberger Kriminaldauerdienstes (KDD) auf das gesamte Gebiet Mittelfrankens ausgeweitet.

Konzernrichtlinie 123.0140

Gem. Konzernrichtlinie 123.0140, Abschnitt 3, Absatz 2 g) bleiben Leichen zunächst unverändert liegen und dürfen nur nach vorheriger Absprache mit der Polizei oder Staatsanwaltschaft aus dem Gleisbereich entfernt werden.

Damit ist das Spannungsfeld des Notfallmanagers beschrieben, indem er gem. 123.0140, Abschnitt 3, Absatz 1 neben der Priorität des Rettens und Bergens alle Maßnahmen zielforientiert auf die rasche Weiterführung des Betriebes zu richten hat.

Strukturreform der bayerischen Polizei

Die Strukturreform der Polizei könnte auch Auswirkungen auf die Prozesszeiten nach Suizid haben. Der 1. BezL Betrieb Nürnberg, Willi Lennert führte zu diesem Thema ein Interview mit Herrn Erich Heß, Leiter Dezernat 3 der Kriminalpolizeiinspektion Nürnberg.

Willi Lennert: Welcher regionale und zeitliche Rahmen be-

steht für den Zuständigkeitsbereich des Kriminaldauerdienstes?

Erich Heß: Bislang war unser Kommissariat 35, der Kriminaldauerdienst (KDD) nur für den Stadtbereich Nürnberg zuständig und hatte relativ selten mit „so genannten Bahnleichen“ am Schienennetz der Deutschen Bahn zu tun. Im Zuge der aktuellen Strukturreform der Bayerischen Polizei wurde jedoch im Jahr 2006 z.B. die Zuständigkeit des Nürnberger Kriminaldauerdienstes (KDD) auf das gesamte Gebiet Mittelfrankens ausgeweitet. Durch die Kriminalpolizeiinspektionen in der Fläche wird die Suizidbearbeitung nur noch von Montag bis Freitag, jeweils von 7 Uhr bis 19 Uhr durchgeführt. Zu den übrigen Zeiten ist immer der Kriminaldauerdienst (KDD) zuständig, dessen Beamte rund um die Uhr im Einsatz sind.

Willi Lennert: Was gehört zum Aufgabengebiet des Kriminaldauerdienstes?

Erich Heß: Zum Aufgabengebiet gehören die Spurensicherung am Tatort, die Einleitung erster Ermittlungen bei schweren Vergehen oder Verbrechen und die Durchführung von Todesfallermittlungen bei ungeklärten oder unnatürlichen Todesfällen.

Willi Lennert: Wie haben Sie Ihre Beamten auf den neuen Aufgabenbereich vorbereitet?

Erich Heß: Mit Ausdehnung der räumlichen Zuständigkeit des KDD vom Stadtgebiet Nürnberg auf das gesamte Mittelfranken war eine erhebliche Mehrung von zu bearbeitenden Suizidfällen am Bahnkörper zu erwarten. Um die polizeilichen Notwendigkeiten (Durchführung aller notwendigen Ermittlungsmaßnahmen) mit den Belangen der Deutschen Bahn AG – möglichst rasche, auch teilweise Weiterführung des Betriebs – abzustimmen, wurde die Kooperation zwischen der Kriminalpolizei Nürnberg und DB Netz intensiviert.

Mit großem Interesse verfolgten die Beamten des Kriminaldauerdienstes die Präsentation eines BezL Betrieb über das Notfallmanagement – Die Gefahrenabwehr der Bahn. Die anschließende Diskussion brachte gegenseitiges Verständnis und manches „Aha-Erlebnis“.

Auch auf Führungsebene wurden Gespräche zwischen Kriminalpolizei, der Bundespolizei und DB Netz geführt und eine noch engere Kommunikation vereinbart. So wird künftig bei der aktuellen und künftigen Ausbildung neuer Kriminalbeamter ein „DB-Tag“ obligatorischer Bestandteil.

Unsicherheiten oder kleinere Probleme sollen auf dem kurzen Dienstweg in kooperativer Atmosphäre gelöst werden.

Willi Lennert: Können Sie uns zum Abschluss noch einige konkrete Punkte zur effektiven Zusammenarbeit nennen?

Erich Heß: Bei einem sicheren Zusammenprall eines Zuges mit einer Person sollte neben der Verständigung der BPOL und/oder der örtlichen zuständigen PI zeitgleich der KDD informiert werden. Die Alarmierung sollte deshalb nicht mit dem bahninternen gebräuchlichen Terminus „Personenunfall“, sondern eindeutig mit dem Wort „Bahnleiche“ erfolgen.

Die Beamten des KDD müssen bei ihren Ermittlungen insbe-



sondere ein Fremdverschulden ausschließen.

Zur Klärung des Geschehens sind die Beobachtungen des Triebfahrzeugführers von erheblicher Bedeutung. Die Beschaffung entsprechender Informationen durch den Notfallmanager, sei es durch Aussagen des Tf oder indirekte Übermittlung an den KDD, hilft bei den Ermittlungen und verkürzt mitunter die ausführliche Begutachtung des Tatorts.

Sollte der Triebfahrzeugführer nicht mehr greifbar sein, sollte zumindest dessen Erreichbarkeit soweit möglich festgehalten werden, um mit diesem Kontakt aufnehmen zu können. Hilfreich sind Aussagen des Tf immer dann, wenn er die verunglückte Person vor dem Zusammenprall noch lebend gesehen hat. Dann kann die Kripo ein Fremdverschulden oder die Verschleierung eines Tötungsdeliktes bei ihren Ermittlungen meistens ausschließen.

Nachts sollte bei schlechten Lichtverhältnissen sofort, ggf. auch vom Notfallmanager, über die Polizeiinspektion die örtliche Feuerwehr um Ausleuchtung des Tatortes gebeten werden.

Willi Lennert: Herr Heß vielen Dank! Ihre Hinweise werden wir unseren Notfallmanagern und an die Kollegen auf den Lokomotiven gerne weitergeben. ■

Neues von der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie

Michael Schanz, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Nach fast vier Jahren wurden an der Richtlinie einige Änderungen vorgenommen, welche auf Erfahrungen und Anregungen aus der Praxis beruhen. Zwei dieser Änderungen sollen hier kurz vorgestellt werden.

1. Vorläufiger Führerschein (Abbildung 1)

Um die Zeit zur Herstellung eines Führerscheins nach KoRil 492.0753V01 (VDV-Schrift 753 Anlage 2a) zu überbrücken und den Eisenbahnfahrzeugführer nach erfolgreich abgelegter Prüfung sogleich einsetzen zu können, wurde für die Dauer von längstens sechs Wochen die Ausstellung eines Ersatzführerscheins nach KoRil 492.0753V05 (VDV-Schrift 753) erlaubt. Dieses Verfahren ist auch bei Verlust eines bereits vorhandenen Führerscheins bis zur Ausstellung des neuen Führerscheins anwendbar. Der Vorläufige Führerschein ist nur in Verbindung mit einem Personalausweis oder Reisepass und einem Beiblatt nach KoRil 492.0753V02 (VDV-Schrift 753 Anlage 2b) gültig.

2. Einträge (hier z.B. Fahrzeugbaureihen/-typen) auf dem Beiblatt zum Führerschein nach KoRil 492.0753V02 (VDV-Schrift 753 Anlage 2b) (Abbildung 2)

Zum Teil tragen technisch identische Fahrzeuge ungleiche Baureihenbezeichnungen oder wurden nach einem Umbau mit neuer Bezeichnung versehen. Dieses führte in der Praxis häufig zu Mängeln oder Unklarheiten bei den Einträgen. Deshalb wird in Anlehnung an die DIN 25003 „Systematik der Schienenfahrzeuge – Übersicht, Benennung, Definition“ folgende Einteilung empfohlen:

E	Elektrische Lokomotiven
V	Brennkraftlokomotiven
D	Dampflokomotiven
ET	Elektrische Triebwagen/-züge
VT	Brennkrafttriebwagen/-züge
Stwg	Steuerwagen
Nfzg	Nebenfahrzeuge
Zwfg	Zweigegefahrzeuge

Bei der Ausstellung des Beiblattes sind nur die aktuell gültigen und nicht die im Laufe eines Berufslebens erworbenen Berechtigungen einzutragen. Es ist auch weiterhin möglich, wie bisher die Baureihenbezeichnungen einzutragen z.B. BR 110/115, allerdings ergibt sich hieraus ein höherer Aufwand für die Aktualität der Einträge. In ein Leerfeld können auch – wenn die Anzahl der Leerfelder nicht ausreicht – mehrere Baureihen/-typen eingetragen werden.

Ferner genügt es, bei Ausstellung des Beiblattes alle dokumentierten Baureihen/-typen mit einer Unterschrift zu versehen, wenn dies z.B. mit einer Klammer kenntlich gemacht wird.

Abbildung 1, Auszug.

Anlage 2c zur VDV-Schrift 753
Muster „Vorläufiger Führerschein“
KoRil 492.0753V05

Vorläufiger Führerschein
gemäß VDV-Schrift 753

Frau/Herr: _____
Vor- und Zuname

geboren am: _____

hat die Prüfung zum

Eisenbahnfahrzeugführer

Führerschein-Klasse 1¹⁾: Führen von Eisenbahnfahrzeugen als Rangierfahrten

Führerschein-Klasse 2²⁾: Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei besonderen Verhältnissen oder bei einfachen Betriebsverhältnissen in bestimmten Einsatzbereichen

Führerschein-Klasse 3³⁾: Führen von Eisenbahnfahrzeugen in allen übrigen Fällen

bestanden. Sie/Er ist bis zur Aushändigung eines Führerscheins nach dem Muster der Anlage 2a zur VDV-Schrift 753 – längstens jedoch für die Dauer von 6 Wochen ab Ausstellungsdatum – berechtigt, mit diesem vorläufigen Führerschein in Verbindung mit einem Beiblatt nach dem Muster der Anlage 2b zur VDV-Schrift 753 und einem Personalausweis oder Reisepass Eisenbahnfahrzeuge auf Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege zu führen.

Abbildung 2: Oben Vorderseite, unten Rückseite.

Beiblatt zum Führerschein
Nr.: _____
für

Vor- und Zuname

Ausgebende Stelle

Ausstellungsdatum
492.0753V02 07/2006

Der Inhaber ist berechtigt, in den genannten Betriebsverfahren auf den bezeichneten Strecken/Netzen zu fahren:

Rangierdienst _____
Datum, Unterschrift Prüfer

FV-NE **FV-DB**

eingleisige Strecken eingleisige Strecken
 mehrgleisige Strecken mehrgleisige Strecken

Datum, Unterschrift Prüfer

Datum, Unterschrift Prüfer

Datum, Unterschrift Prüfer

Datum, Unterschrift Prüfer

Einschränkungen:

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Der Inhaber ist berechtigt, folgende Fahrzeugbaureihen/-typen zu führen:

Einsetzende Stelle (EVU) _____
Straße, Haus-Nr. _____
PLZ, Ort _____
Ruf-Nr. _____
Ausgestellt am: _____
Name: _____
Unterschrift: _____

Der Inhaber ist berechtigt, folgende Fahrzeugbaureihen/-typen zu führen:

Beispiel

V 14.12.06 Obermeier
Nfzg
Datum, Unterschrift BL

Datum, Unterschrift BL

Datum, Unterschrift BL

Datum, Unterschrift BL

Datum, Unterschrift BL

Datum, Unterschrift BL

Datum, Unterschrift BL

Der Inhaber ist für folgende (Zusatz-)Module geprüft:

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Datum, Unterschrift (Prüfer/BL)

Hektik gleich zu Dienstbeginn

Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt

Dirk H. Enders, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Dieser Beitrag behandelt die mit Bekanntgabe 5 und 6 zu Ril 408.01 - 09 („Züge fahren und Rangieren“) in Kraft getretenen erweiterten Regeln zu den Maßnahmen bei nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzten Betriebsstellen. Bislang wurden dabei nur Betriebsstellen betrachtet, die aus Sicht des Zugbetriebes als Unterwegsbahnhöfe dienen. Was jedoch, wenn ein Fahrdienstleiter eines Zuganfangsbahnhofs verspätet zum Dienst kommt und der benachbarte Unterwegsbahnhof bereits besetzt ist? Um auch in diesem Fall den Zugbetrieb auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit aufnehmen zu können, wurden Regeln geschaffen, die wir anhand eines Falles aus der Praxis vorstellen möchten.

Wo bleibt nur der Kollege in W-Burg?

Der Bahnhof W-Burg ist Endpunkt der eingleisigen Nebenbahn L-Burg – W-Burg (Abbildung 1). Alle Bahnhöfe der Strecke sind mit nichtselbsttätigem Streckenblock sowie mechanischen Stellwerken ausgerüstet. Zu Betriebsbeginn ist W-Burg für Züge in Richtung L-Burg Zuganfangsbahnhof. Der in Richtung L-Burg nächstgelegene

Bahnhof ist W-Roth. Im Bahnhof W-Burg befinden sich ein Befehlsstellwerk auf dem westlichen sowie ein Wärterstellwerk auf dem östlichen Bahnhofskopf. Die Bahnsteige der Gleise 1 und 2 sind über eine Reisendenunterführung miteinander verbunden.

Fahrdienstleiter und Weichenwärter des Bahnhofs W-Burg haben um 3.45 Uhr Dienstbeginn. Der Fahrdienstleiter W-Roth beginnt seinen Dienst plan-

mäßig um 4.25 Uhr. Am Morgen des 10. Januar 2007 hat der Fahrdienstleiter W-Burg witterungsbedingt einen Verkehrsunfall und erscheint nicht zum Dienst. Sein Kollege, der Weichenwärter, ist pünktlich zur Stelle und könnte bereits den ersten Triebwagen aus den Abstellgleisen über den östlichen Bahnhofskopf in das Ausfahrgleis Richtung W-Roth rangieren. Er zögert jedoch und wartet den Dienstbeginn des Fahrdienstleiters in W-Roth ab.

Wie geht es weiter?

Die Regeln für den nun folgenden Betriebsablauf finden sich in Ril 408.0501. In Modul 408.0501 Abschnitt 1 Absatz 1 b) heißt es:

Soll ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat, enden oder beginnen und kann die Reihenfolge der Züge nicht mit der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vereinbart werden, weil

- sie nicht vorhanden ist oder
- Ihre Zugmeldestelle die nächste örtlich besetzte Zugmeldestelle ist, müssen Sie die Reihenfolge der Züge selbst bestimmen und im Zugmeldebuch nachweisen.

Als der Fahrdienstleiter W-Roth seinen Dienst aufnimmt, staunt er nicht schlecht, als sein Kollege in W-Burg sich nicht meldet und er stattdessen vom Weichenwärter „Wn“ darüber ver-

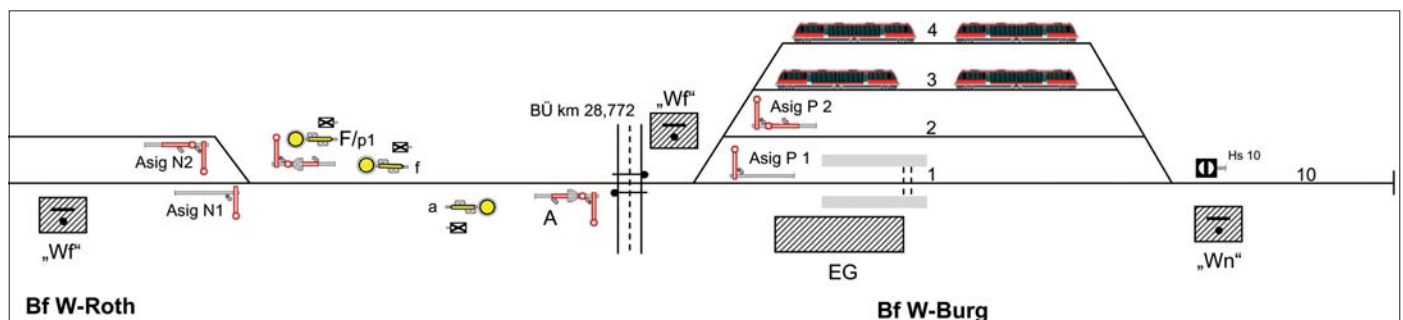
ständigigt wird, dass der Fahrdienstleiter wohl erst in ca. einer Stunde durch einen Ablöser ersetzt sein wird, den man soeben erreicht hätte. Bei dem nun beginnenden Betriebsablauf übernimmt der benachbarte Fahrdienstleiter in W-Roth quasi einen Teil der Aufgaben des Fahrdienstleiters in W-Burg. Demzufolge ist auch der Weichenwärter W-Burg an die Anweisungen des Nachbarfahrdienstleiters in W-Roth gebunden.

Um den Zugverkehr aufzunehmen, erteilt der Fahrdienstleiter W-Roth dem Weichenwärter „Wn“ zunächst den Auftrag, den ersten Triebwagen für Zug 84701 aus Gleis 4 über den östlichen Bahnhofskopf nach Gleis 1 bereitzustellen. Aus den Örtlichen Richtlinien für den Bahnhof W-Burg entnimmt der Weichenwärter zuvor, dass während der unterbrochenen Arbeitszeit im Bahnhof W-Burg u.a. die Fahrstraße a1, also aus Richtung W-Roth nach Gleis 1 eingestellt und mechanisch mittels umgelegtem Fahrstraßenhebel und Hilfssperre gesichert ist. Demnach sind Ausfahrten aus Gleis 1 in Richtung W-Roth über die hilfswise gesicherte Einfahrstraße der Gegenrichtung möglich. Dies teilt er dem Fahrdienstleiter W-Roth mit.

In Modul 408.0501 Abschnitt 1 Abs. 3 heißt es hierzu:

In den Örtlichen Richtlinien ist bestimmt, für welche Fahrtrichtung Fahrwege auf benachbarten Abzweigstellen oder Bahnhöfen mit Streckenverzweigungen eingestellt sind.

Abbildung 1: Auszug aus dem Streckenband W-Burg – W-Roth.



1	2	3	4	5	6	7
Wortlaut des Gespräches				Abgabe durch (Sprechstelle, Name)	Zeit Std./Min.	Annahme durch (Sprechstelle, Name)
	Zug-Nr.	Plan-Nr.	Verkehrszeit Std./Min.			
			12.12.06			
Fdl W-Roth	Arbeitsbeginn gem.			Heinz, Fdl W-Roth	4.25	Müller, Ww
Stw „Wf“	nach unterbrochener Arbeitszeit					nicht besetzt.
				Müller, Ww	4.25	Heinz, Fdl W-Roth
						„R“ für Gleis W- Roth - W-Burg eingeführt
				Heinz, Fdl W-Roth	4.26	Müller, Ww
Annahme	84701			Müller, Ww	4.40	Heinz, Fdl W-Roth
Abmeldung	84701		4.45	Müller, Ww	4.40	Heinz, Fdl W-Roth
Zug 84701	in W-Roth			Heinz, Fdl W-Roth	4.58	Müller, Ww

Abbildung 2:
Auszug Fernsprechbuch
Weichenwärter W-Burg.

Die unterbrochene Arbeitszeit zwischen den Betriebsstellen W-Roth und W-Burg wird unterdessen nicht aufgehoben.

Seinen Dienstbeginn meldet der Fahrdienstleiter W-Roth an den Weichenwärter W-Burg; beide weisen diese Meldung im Fernsprechbuch nach (Abbildung 2).

Nachdem der Triebwagen in Gleis 1 zur Abfahrt in Richtung W-Roth bereitsteht, führt der Fahrdienstleiter sein Zugmeldebuch und nimmt dort entsprechende Eintragungen vor (Abbildung 3). Nach kurzer Zeit meldet der Triebfahrzeugführer dem Weichenwärter in W-Burg seine Abfahrtsbereitschaft. Diese Meldung gibt der Weichenwärter W-Burg unmittelbar danach an den Fahrdienstleiter W-Roth weiter.

Unterdessen hat der Fahrdienstleiter in W-Roth bereits einen schriftlichen Befehl vorbereitet, den er in seiner Sammlung der Musterbefehle für diesen Fall vorgefunden hat.

Abbildung 3:
Auszug Zugmeldebuch
Fahrdienstleiter W-Roth.

Richtung von und nach		W-Burg									
1	2	3	4	5	6	7					
Tag	12.12.06										
von	nach	An-	Gemeldete	Ankunft	Rück-	Meldungen und Vermerke					
	W-Burg	nahme	Abfahrt	Abfahrt	meldung						
nach	von			(Abmel-							
				dung)							
Zugnummer		U	M	U	M	U	M	U	M		
										12.12.06	
										Arbeitsbeginn: Heinz	
4.25 von Ww „Wn“	in W-Burg: Fdl „Wf“	nach unterbrochener	Arbeitszeit	nicht besetzt.	Müller, Hz						
4.26 an Ww „Wn“:	„R“ f. Gleis W-Roth -	W-Burg eingeführt.	Hz								
84701		04 40	04 45	04 58	04 58	Bef. 8 u. 10 über ZF					
5.00 von W-Burg:	Arbeitsbeginn gemeldet.	Schulze, Hz									
84703		05 10	05 15	05 25	05 25						
	84702	05 26		05 27	05 37						
	84705	06 10	06 15	06 25	06 25	6:37 an W-Burg: R f. Gleis W-Roth - W-Burg aufgeh. Hz					

Was ist vor der Zustimmung zur Abfahrt des Zuges in W-Burg zu beachten?

Grundsätzlich stellen sich auch in dieser betrieblichen Situation folgende Fragen (Dreiklang der Sicherung von Zugfahrten):

1. Wie kommt der Zug aus dem Bahnhof W-Burg sicher auf die freie Strecke in Richtung W-Roth?
2. Wie wird die Fahrt (Zugfolge) auf der freien Strecke zwischen W-Burg und W-Roth gesichert?
3. Wie erfolgt die gesicherte Einfahrt des Zuges in den Bahnhof W-Roth?

Wie oben bereits erwähnt, kann der Fahrdienstleiter davon ausgehen, dass mit Einführung der unterbrochenen Arbeitszeit in W-Burg die Fahrstraße für Fahrten aus Richtung W-Roth nach Gleis 1 des Bahnhofs W-Burg eingestellt und über den umgelegten Fahrstraßenhebel mit Hilfssperre gesichert wurde. Folglich können auch Fahrten in Richtung W-Roth diese Fahrstraße der Gegenrichtung benutzen. Zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal P 1 benötigt der Triebfahrzeugführer des Zuges 84701 einen schriftlichen Befehl. Da der Zug aus einer nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzten Betriebsstelle ausfährt, gelten die Hauptsignale des Bahnhofs W-Burg für die Ausfahrt nicht. Die Ausfahrt des Zuges darf mit Schrittgeschwindigkeit, höchstens jedoch 5 km/h erfolgen.

Modul 408.0501 Abschnitt 1 Absatz 2 a) Nr. 1 bis Nr. 5 trifft hierzu folgende Regeln:

- a) Sie müssen den Triebfahrzeugführer durch Befehl 10

 1. beauftragen, am Einfahrtsignal oder Blocksinal der noch nicht besetzten

Zugmeldestellen zu halten und Weisung des dortigen Fahrdienstleiters für die Weiterfahrt einzuholen,

- ...
3. verständigen, dass Haupt- und Sperrsignale der nicht besetzten Zugmeldestelle nicht gelten,
 4. verständigen, dass Signale der Blockstellen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, die dem Fahrdienstleiter zugeteilt sind, der die Arbeit nicht aufgenommen hat, nicht gelten,
 5. beauftragen, gegen die Spitze zu befahrende Weichen der bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vorhandenen Anschlussstellen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn die Zugfahrt über diese Weichen nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen wird.

Für den vorliegenden Fall trifft Modul 408.0501 Abschnitt 1 Absatz 2 b) Nr. 2 noch eine entscheidende Regel:

- b) Soll ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat,
 1. enden, müssen Sie den Triebfahrzeugführer zusätzlich zu den Weisungen nach a) durch Befehl 10 beauftragen, nach Halten am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen, und – wenn der Fahrdienstleiter nicht erreicht werden kann – sich bei Ihnen zu melden und Ihnen eine Zugschlussmeldung für seinen Zug zu geben,
 2. beginnen, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Weisungen nach a) Nr. 3 bis Nr. 5 erteilen und ihn durch Befehl 10 beauftragen, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren.
- Sie müssen Merkhinweis nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul

408.0403 Nr. 8 eingeben bzw. anbringen.

Die in a) Nr. 1 und Nr. 4 genannten Signale und die in a) Nr. 5 genannten Weichen sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.

Bei Übermittlung des Befehls 10 müssen Sie den Triebfahrzeugführer mündlich über den Anlass verständigen.

Da es sich im vorliegenden Fall um die Ausfahrt eines Zuges aus einer nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzten Betriebsstelle handelt, gelten hier nur die Regeln des Moduls 408.0501 Abschnitt 1 Absatz 2 a) Nr. 3 und b) Nr. 2. Der Fahrdienstleiter W-Roth bringt am Fahrstraßenfestlegungsfeld f/n Merkhinweis „RP“ sowie eine Hilfssperre an.

Im Einfahrabschnitt hinter Einfahrsignal A befindet sich die nahbediente Schranke des Bahnüberganges in km 28,772. Für die Sicherung dieses Bahnüberganges erteilt der Fahrdienstleiter entweder Weisung mit Befehl 8 oder 10. In unserem Beispiel soll der Triebfahrzeugführer diese Weisung exemplarisch durch Befehl 8 erhalten. Der gesamte Befehl ist in Abbildung 4 dargestellt.

Soweit die Sicherung der Ausfahrt des Zuges auf die freie Strecke in Richtung W-Roth.

Wie erfolgt die Sicherung der Zugfahrt auf der freien Strecke in Richtung W-Roth?

Da für die Ausfahrt des Zuges 84701 in W-Burg die Ausfahrtsignale nicht bedient werden, kann der Zug auch nicht vorgeblockt werden. Vor Zulassung der Zugfahrt ist daher das Rückmelden einzuführen. Hier ergibt sich jedoch für den Fahrdienstleiter W-Roth ein grundsätzli-

Befehl Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebsfahrzeug für Zug 84701 Vordruck 1 von 2 Vordruck(en)

1 Sie dürfen - ohne Hauptsignal - bei LZB-Halt -
- auf der Abzw/Üst - in den Bf/Bt - weiterfahren - einfahren -

2 Sie dürfen - vorbeifahren am Halt zeigenden oder gestörten -
- weiterfahren - nach Vorbeifahrt - bei LZB-Halt - an der - am -

Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Stk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/Bt, der Bk/Abzw/Üst/Dkst

3 Sie dürfen im Bf/Bt - 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/Bt ab km ein- und ausfahren, in den Bf/Bt 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/Bt halten

8 Sie müssen - zwischen Zmsst und Zmsst - im Bahnhof halten vor BÜ in 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 Zmsst	und Zmsst	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 Sie dürfen vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit (höchstens 5 km/h) aus dem unbesetzten Bahnhof W-Burg ausfahren. Asig P 1 gilt für die Fahrt nicht.

(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 durchstreichen. Im Befehl 2 müssen Sie für Signale und Betriebsstellen die in der Kopfzeile angegebenen Abkürzungen verwenden.

Befehl Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebsfahrzeug für Zug 84701 Vordruck 2 von 2 Vordruck(en)

1 Sie dürfen - ohne Hauptsignal - bei LZB-Halt -
- auf der Abzw/Üst - in den Bf/Bt - weiterfahren - einfahren -

2 Sie dürfen - vorbeifahren am Halt zeigenden oder gestörten -
- weiterfahren - nach Vorbeifahrt - bei LZB-Halt - an der - am -

Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Stk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/Bt, der Bk/Abzw/Üst/Dkst

3 Sie dürfen im Bf/Bt - 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/Bt ab km ein- und ausfahren, in den Bf/Bt 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/Bt halten

X 8 Sie müssen - zwischen Zmsst und Zmsst - im Bahnhof W-Burg - halten vor BÜ in km 28,772 - 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 Zmsst	und Zmsst	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 -

10

W-Roth 12.12.2006 04 44
(Ort) (Datum) (Uhr) (Minuten)
Heinz Schwarz, Tf üb. ZF
(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 durchstreichen. Im Befehl 2 müssen Sie für Signale und Betriebsstellen die in der Kopfzeile angegebenen Abkürzungen verwenden.

ches Problem: Mit wem führt er die Zugmeldegespräche und mit wem führt er das Rückmelden ein?

An dieser Stelle müssen die Regeln in Modul 408.0202 Abschnitt 4 herangezogen werden. Dort heißt es:

4 Fahrdienstleiter Aufträge oder Meldungen, für die Sie als Fahrdienstleiter zuständig sind, sollen Sie selbst aufnehmen oder abgeben. Sie dürfen einen anderen Mitarbeiter damit beauftragen, wenn dies in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist. Sie müssen den Auftrag für jeden Ein-

Abbildungen 4a und b: Befehl 8 und 10 für Zug 84701.

zelfall besonders erteilen. Zur Abgabe von Meldungen mit festem Wortlaut kann in den Örtlichen Richtlinien eine besondere Art zugelassen sein.

Im vorliegenden Fall ist der Fahrdienstleiter W-Roth in Bezug auf die fahrdienstlichen Aufträge und Meldungen dem Weichenwärter in W-Burg weisungsbefugt. Er kann ihn, soweit es in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist, in jedem Einzelfalle auch damit beauftragen, das Anbieten, Abmelden durchzuführen sowie Rückmeldungen abzugeben bzw. entgegenzunehmen. Da der Weichenwärter diese betriebswichtigen Gespräche nicht im Zugmeldebuch des Fahrdienstleiters W-Burg vermerken kann und darf, trägt er sie im Fernsprechbuch ein.

Der Fahrdienstleiter W-Roth verständigt ihn über das durchzuführende Zugmeldeverfahren und führt mit dem Weichenwärter W-Burg das Rückmelden ein. Alternativ zu dem voran beschriebenen Verfahren ist es auch zulässig, dass der Fahrdienstleiter W-Roth auf die Durchführung des Zugmeldeverfahrens mit dem Weichenwärter in W-Burg verzichtet und die Bestätigung der Räumungsprüfung lediglich in Spalte 6 seines Zugmeldebuches vermerkt. Da wie in unserem Fall jedoch ein benachbarter Weichenwärter zur Durchführung eines Zugmeldeverfahrens hilfsweise herangezogen werden kann, gibt es keinen Grund, auf das höhere Maß an Sicherheit durch Anwendung des 4-Augen-, bzw. Ohren-Prinzips zu verzichten.

Da am Vortag nach Ankunft des letzten Zuges in W-Burg die unterbrochene Arbeitszeit eingeführt wurde und sich der Streckenblock in Grundstellung befindet, kann davon ausgegangen werden, dass der zuletzt gefahrene Zug vollständig in W-Burg angekommen und damit der Streckenabschnitt W-Burg – W-Roth geräumt ist.

Wie erfolgt die Sicherung der Einfahrt der Zugfahrt in den Bahnhof W-Roth?

Die Einfahrt des Zuges 84701 in den Bahnhof W-Roth erfolgt auf Hauptsignal. Das üblicherweise vor Einfahrt in nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzte Betriebsstellen erforderliche Anhalten vor dem Einfahrsignal entfällt in diesem Falle logischerweise, da der Bahnhof W-Roth bereits besetzt ist. Der Fahrdienstleiter W-Roth sichert den Fahrweg und bedient das Einfahrsignal F seiner Betriebsstelle. Es gilt der Grundsatz der Gewährleistung der größtmöglichen Sicherheit für Zugfahrten. Diese wird durch Bedienen von Hauptsignalen erreicht, soweit es die Anlage zulässt.

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass mit Befahren des Gleiskontaktes an der Signalzugschlussstelle des Einfahrsignals F ein Rückblockkriterium erfüllt wird. Die elektrische Streckentastensperre löst aus und ermöglicht im Prinzip das Rückblocken eines nicht vorgeblockten Zuges aus Richtung W-Burg (Zug 84701).

Würde eine weitere Zugfahrt aus Richtung W-Burg auf Hauptsignal in den Streckenabschnitt W-Burg – W-Roth eingelassen, so könnte dieser Zug sofort zurückgeblockt werden, obwohl dieser Zug noch nicht in W-Roth angekommen ist. Allein aus diesem Grund ist vor Zulassen der Zugfahrt 84701 zwischen W-Roth und W-Burg das Rückmelden einzuführen.

Nach der Einfahrt des Zuges in den Bahnhof W-Roth führt der Fahrdienstleiter eine Räumungsprüfung durch und meldet Zug 84701 anschließend an den Weichenwärter W-Burg zurück. Während der Fahrdienstleiter W-Roth diese Meldung im Zugmeldebuch nach-

weist, trägt der Weichenwärter die Rückmeldung im Fernsprechbuch ein.

Wie geht's weiter?

Nachdem die erste Zugfahrt durchgeführt wurde und der zweite Triebwagen für Zug 84703 bereits durch den Weichenwärter „Wn“ bereitgestellt wurde, erscheint plötzlich der ersatzweise aktivierte Fahrdienstleiter W-Burg zum Dienst. Nach den Regeln in Modul 408.0501 Abschnitt 5 meldet er sich beim benachbarten Fahrdienstleiter in W-Roth sowie beim Weichenwärter „Wn“ zum Dienst.

In Modul 408.0501 Abschnitt 5 heißt es:

5. Betriebsstelle wieder besetzt
Wenn Sie als Fahrdienstleiter die Arbeit nach unterbrochener Arbeitszeit verspätet aufnehmen, müssen Sie sich sofort bei den benachbarten Fahrdienstleitern erkundigen, ob ein Zug abgelassen wurde. Meldet sich ein Triebfahrzeugführer am Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle, müssen Sie ihm mitteilen, dass die Zugmeldestelle inzwischen besetzt ist und dass die von der benachbarten Zugmeldestelle ausgestellten Befehle für die Weiterfahrt nicht mehr gelten. Sie müssen hiervon die Fahrdienstleiter verständigen, die die Zugfahrt vereinbart haben.

Da keine weitere Züge unterwegs sind und auch Zug 84703 noch keinen Befehl für die Fahrt in Richtung W-Roth erhalten hat, kann die unterbrochene Arbeitszeit zwischen W-Burg und W-Roth nunmehr aufgehoben werden. Beide Fahrdienstleiter vermerken dies im Zugmeldebuch. Die nun folgenden

Zugfahrten werden wieder auf Hauptsignal durchgeführt und nach Verkehren der Kontrollzüge nach den Regeln in Modul 408.0243 Abschnitt 5 Absatz 4 b) kann das Rückmelden aufgehoben und Merkhinweise und Hilfssperren können entfernt werden.

Fazit

Das hier beschriebene Beispiel zeigt, dass es durchaus auch möglich ist, zwischen einem Fahrdienstleiter und einem Weichenwärter zweier benachbarter Betriebsstellen den Zugbetrieb aufzunehmen, obwohl der Fahrdienstleiter der mit einem zusätzlichen Wärterstellwerk ausgerüsteten Betriebsstelle seinen Dienst verspätet aufnimmt. Wichtig ist, dass alle Regeln in Modul 408.0501 sowie den mitgeltenden Regeln in Ril 408 über die Fahrweg- und Zugfolgesicherung sinngemäß beachtet und konsequent durchgeführt werden. Auch der Dokumentation der Aufträge und Meldungen kommt hierbei eine große Bedeutung zu; insbesondere im Ereignisfall. Wir hoffen, Ihnen für die Praxis und für das Training ein paar Impulse und Tipps gegeben zu haben. ■