

BahnPraxis

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



12 · 2012

- Ortsstellbereiche
- Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter Betrieb der DB Netz AG
- Regelmäßige Fortbildung 2013 für Sicherungspersonal und AWS-Funktionsgruppen

Liebe Leserinnen und Leser,

es gibt eine neue Richtlinie 482.8001 „Ortsstellbereiche“, die zum Fahrplanwechsel in Kraft tritt. Davon handelt der erste Beitrag dieses Heftes, der die Regelungen erläutert und vor allem die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten beim Rangieren in Ortsstellbereichen beschreibt.

Neben Änderungen im betrieblichen Regelwerk ist aber – wie jedes Jahr – die Regelmäßige Fortbildung, bei der DB Netz AG FIT (Fachliche Information & Training) genannt, Schwerpunkt des Dezemberhefts.

Warum führen wir eigentlich jedes Jahr wieder diese regelmäßigen FIT durch bzw. nehmen daran teil? Dafür gibt es zunächst gesetzliche Vorgaben (EBO § 47 in Verbindung mit § 54) und interne Richtlinien wie zum Beispiel bei der DB Netz AG die Ril 046.2002 und das SMS-Handbuch. Gleichzeitig verfolgt das Unternehmen mit der Durchführung der regelmäßigen Fortbildung in Form

des FIT den Erhalt der Handlungssicherheit. Dies wiederum schließt neben dem Ziel der Betriebs- und Arbeitssicherheit auch die Optimierung der Qualität mit ein. Qualität im Eisenbahnbetrieb bedeutet in erster Linie Pünktlichkeit und Kundeninformation. Diese wichtigen Ziele können nur erreicht werden, wenn alle im Verbundprozess Beteiligten ihren Teil dazu kompetent beitragen und so gemeinsam erfolgreich agieren. Insbesondere bei Unregelmäßigkeiten ist es von ganz besonderer Bedeutung, dass alle Beteiligten rasch und sicher das Richtige tun und die einzelnen Prozessschritte wie Zahnräder ineinandergreifen, damit das „Räderwerk“ Gesamtprozess funktioniert. Und natürlich ist die Sicherheit der Beschäftigten bei Arbeiten im Gleisbereich ein ebenso wichtiges Anliegen. Dazu trägt der fachlich qualifizierte FIT für Sicherungspersonale und der für die Funktionsträger von Automatischen Warnanlagen auch im kommenden Jahr maßgeblich bei.



Unser Titelbild:
München Hbf, ein
ICE 3 fährt aus.
Foto: DB AG/Uwe Mietho

Je eindeutiger der Antrag eines UV-Berechtigten auf Sperrung eines Gleises oder eines Gleisabschnittes bzw. einer Weiche beispielsweise zur Durchführung von Winterräumarbeiten ist, desto klarer sind für den Fahrdienstleiter die zu treffenden betrieblichen Maßnahmen vor Zustimmung.

Bei Personen im/am Gleis zum Beispiel ist die Meldequalität des beobachtenden Triebfahrzeugführers von entscheidender Bedeutung. Je genauer er schildert, ob die Person im oder am Gleis ist und zum Beispiel, ob es sich um Kinder handelt, desto sicherer kann der beteiligte Fahrdienstleiter die Maßnahmen gemäß Handlungsleitlinie auswählen.

Die Kriterien dieser Beispiele werden deshalb bereits bei der Themenfestlegung für die regelmäßige Fortbildung sowie bei der Trainingsvorbereitung und letztlich bei der Umsetzung berücksichtigt, so dass der FIT nicht nur für die Handlungssicherheit des einzelnen Mitarbeiters im sicherheitsrelevanten Bereich wichtig ist, sondern auch dem Qualitätsprodukt Zugfahrt und somit immer auch dem Reisenden dient.

Viel Freude beim Lesen! Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien ein gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr 2013

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, Uwe Haas (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPE-MI, Pfarrer-Perabo-Platz 4, D-60326 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 265-49362, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

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 Euro 15,60 zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH
Liniestraße 214, D-10119 Berlin
Telefon (030) 200 95 22-0
Telefax (030) 200 95 22-29
E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de
Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig

Druck

Laub GmbH & Co KG, Brühlweg 28,
D-74834 Elztal-Dallau.

Ortsstellbereiche



Foto: DB AG/Matthias Schwellies

Stephan Respondek, DB Netz AG/I.NPB 4,
 Fachautor betrieblich technisches Regelwerk, Berlin

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres werden in der Richtlinie 408 der Begriff Ortsstellbereich und damit im Zusammenhang stehende Regelungen zum Rangieren eingeführt. Gleichzeitig wird die Richtlinie 482.8001, Ortsstellbereiche, in Kraft gesetzt.

Der Begriff Ortsstellbereich ist in der Geschichte der Eisenbahn ein noch recht junger Begriff. Mit zunehmender Modernisierung der Stellwerkstechnik gewinnt er jedoch immer mehr an Bedeutung. Mit der Steuerung großer Bahnhöfe und ganzer Strecken mittels elektronischer Stellwerkstechnik von zentralen Punkten, den Betriebszentralen, entstehen Bereiche, die technisch nicht an die Elektronischen Stellwerke (ESTW) angeschlossen werden. In der Regel ist auch der Fahrdienstleiter des ESTW nicht für diesen Bereich zuständig.

Wenn der Begriff Ortsstellbereich auch neu ist, so gab es bereits in der Vergangenheit Bereiche in Bahnhöfen, die mit diesem Begriff zu belegen wären. In

diesen Anlagen bzw. Bereichen werden die Weichen vom Rangierpersonal umgestellt. Eine entsprechende Regelung dazu ist im Abschnitt 1 (2) der Richtlinie 408.0822 zu finden:

Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren müssen vom Rangierpersonal bedient werden.

Weichen sind in der Regel durch einen Bediener von Signalanlagen zu bedienen, denn nach Richtlinie 482.9001 gehören Weichen zu den Signalanlagen. Für ortsgestellte Weichen ist in Abschnitt 7 (1) dieser Richtlinie die Ausnahme geregelt: *Signalanlagen – ausgenommen ortsgestellte Weichen und Gleissperren – dürfen nur von den Bedienern, die nach*

Abschnitt 6 die Kenntnisse und Fertigkeiten nachgewiesen haben und mit dem Bedienen beauftragt sind, bedient werden.

Mit dem Einbau elektrisch ortsgestellter Weichen wurde zu deren Bedienung die Richtlinie 482.9004 erstellt, allerdings nur zum Bedienen der elektrisch ortsgestellten Weichen.

Was ist nun ein Ortsstellbereich?

Zunächst soll die technische Seite betrachtet werden. Für die Planung von leit- und sicherungstechnischen Anlagen gibt die Richtlinie 819 entsprechende Regeln vor. Müssen kurzfristig Änderungen oder Ergänzungen des technischen Regelwerks vorgenommen werden, werden diese über die Technische Mitteilung (TM) veröffentlicht, die später in die entsprechende Richtlinie übernommen werden.

In der TM 2011-293 I.NVT3 sind die Planungsregeln durch die Definition Ortsstellbereich und entsprechende Schnittstellenregeln zu den anderen Betriebsbereichen ergänzt worden. Der Abschnitt 3 definiert die drei Betriebsbereiche (Stellwerksbereich, Nahstellbereich und Ortsstellbereich) und die Abgrenzungen untereinander.

Im Absatz 3 ist der Begriff Ortsstellbereich wie folgt definiert:

Ein Ortsstellbereich ist ein Bereich in Nebengleisen mit ortsgestellten Weichen und Gleissperren, in dem ausschließlich rangiert wird. Die Weichen und Gleissperren werden einzeln ggf. in Gruppen (elektrischer Antrieb) umgestellt. Die Bedienung erfolgt durch das Rangierpersonal. Zug- und Rangierstraßen sind nicht vorhanden. Ein für eine Rangierfahrt Halt gebietendes Signal begrenzt den Ortsstellbereich nach außen. Der Beginn eines Ortsstellbereiches kann durch ein Orientierungszeichen gekennzeichnet sein.

Der Ortsstellbereich hat keine technische Schnittstelle zum Stellwerksbereich.

Der Begriff Stellwerksbereich ist zwar nicht neu, wird aber zum besseren Verständnis und zur Verdeutlichung des Unterschiedes zwischen Stellwerks- und Ortsstellbereich ebenfalls erläutert – Abschnitt 3 (1):

Ein Stellwerksbereich umfasst die zu einem Stellwerk gehörenden Weichen, Gleissperren, Signale, Gleisabschnitte und weitere Fahrwegelemente. Die Fahrwegelemente werden von einem oder auch mehreren

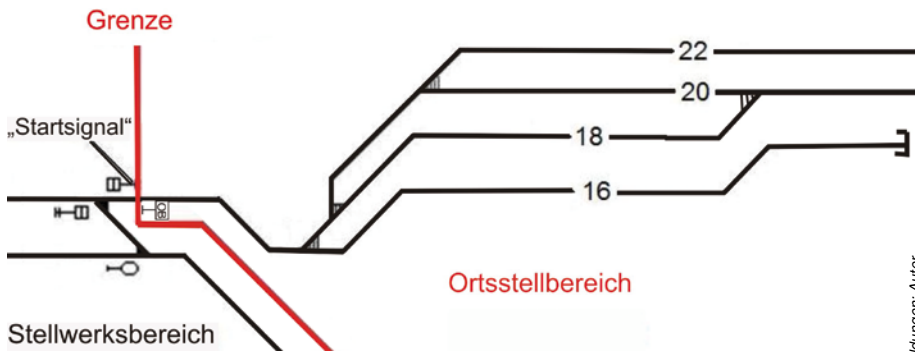


Abbildung 1: Grenze zwischen Stellwerks- und Ortsstellbereich



Abbildung 2: Orientierungszeichen

Bedienern von Signalanlagen bedient. Weichen, Gleissperren und Signale sind in diesen Bereichen in der Regel ferngestellt. Ortsgestellte Weichen in Fahrstraßen werden durch Riegel- und Schlüsselabhängigkeiten gesichert.“

Als dritten Betriebsbereich nennt die TM im Abschnitt 3 (2) den Nahstellbereich:

„Ein Nahstellbereich befindet sich im Stellwerksbereich. Die Freigabe eines jeweils örtlich/räumlich definierten Nahstellbereiches (Nahstellbetrieb) erfolgt durch den Bediener des zugehörigen Stellwerksbereichs.

Bei eingeschaltetem Nahstellbetrieb erfolgt die Bedienung und Sicherung der jeweiligen Weichen oder anderer Elemente durch das Rangierpersonal bzw. einen Wärter.

Zuständigkeiten und Bedienmöglichkeiten können gewechselt werden.

Hierin besteht der wesentliche Unterschied zum Ortsstellbereich.

Beim Lesen der Definitionen Ortsstellbereich und Stellwerksbereich lassen sich zwei Unterschiede leicht feststellen.

1. Im Ortsstellbereich sind alle Weichen ortsgestellt. Im Stellwerksbereich jedoch werden die Weichen grundsätzlich ferngestellt.
2. Das Stellen der Weichen im Stellwerksbereich übernimmt ein Bediener von Signalanlagen. Dagegen werden die Weichen in einem Ortsstellbereich in der Regel durch das Rangierpersonal gestellt.

Einen weiteren, nicht so offensichtlichen Unterschied beschreibt der letzte Satz in der Definition Ortsstellbereich.

Zwischen Stellwerksbereichen gibt es in der Regel technische Schnittstellen. Die

Grenze zwischen Stellwerksbereichen ist genau festgelegt und wird in den örtlichen Unterlagen beschrieben. Zwischen Ortsstellbereich und Stellwerksbereich gibt es keine technische Schnittstelle. Für die Beschreibung der Grenze zwischen Stellwerks- und Ortsstellbereich ist im Abschnitt 4 (3) ergänzend zur Regel im Abschnitt 3(3) der Technischen Mitteilung (siehe oben) Folgendes festgelegt:

Bestandteile des Stellwerksbereichs sind in der Regel Startsignale für Rangierstraßen:

- mit Ziel an der Grenze zum Ortsstellbereich und
- in der Gegenrichtung mit Ziel im Stellwerksbereich.

Durchrutschwege hinter Hauptsignalen vor der Grenze zum Ortsstellbereich müssen spätestens vor dem Ortsstellbereich enden.

Die vorstehende Regel bestimmt, dass an der Grenze vom Ortsstellbereich zum Stellwerksbereich immer ein (ortsfestes) „Start“-Signal (zum Beispiel Sh 0, Ra 11) stehen muss. Dieses Signal muss eine Fahrt in den Stellwerksbereich hinein verhindern, darf aber auch eine Fahrt in den Stellwerksbereich hinein zulassen (zum Beispiel Sh 1, Ra 12). Dabei spielt es keine Rolle, ob in einem Stellwerk Rangierstraßen eingerichtet sind oder nicht. Die Vorbeifahrt an diesem Signal ist hier immer nur mit der Zustimmung des für den Stellwerksbereich zuständigen Bedieners, dem Weichenwärter, möglich. Die Zustimmung des Weichenwärters für eine Fahrt in Richtung Ortsstellbereich gilt nur bis zur Grenze seines Stellwerksbereiches. Das bestätigt die bestehende Regel in 408.0811 Abschnitt 1 (3) c):

Als Weichenwärter müssen Sie verständigen: 1. den Weichenwärter des benachbarten Stellwerks, wenn eine Rangierfahrt über den eigenen Rangierbezirk hinaus durchgeführt werden soll.

Für Rangierfahrten aus einem Stellwerksbereich in einen benachbarten Stellwerksbereich ist stets die Zustimmung des für den Nachbarbereich zuständigen Weichenwärters erforderlich. Liegt die Zustimmung des benachbarten Weichenwärters nicht vor, darf einer Fahrt nur bis zur Grenze des eigenen Stellwerksbereiches zugestimmt werden. Grenzt ein Ortsstellbereich an den Stellwerksbereich ist genau so zu verfahren. Die Zustimmung des Weichenwärters zu einer Fahrt in Richtung Ortsstellbereich gilt demzufolge nur bis zur Grenze Stellwerks-/Ortsstellbereich. Sind Rangierstraßen in Richtung Ortsstellbereich vorhanden, so enden diese aus technischer Sicht betrachtet spätestens an der Grenze des Stellwerksbereiches.

Für eine Fahrt in einen Ortsstellbereich hinein darf der Weichenwärter eines angrenzenden Stellwerksbereiches also keine Zustimmung geben.

Wie oben bereits beschrieben wird der Ortsstellbereich nach außen, in Richtung Stellwerksbereich, in der Regel durch ein Startsignal für Rangierfahrten begrenzt (Abbildung 1).

Dieses Signal bzw. die Rückseite dieses Signals ist gleichzeitig auch die Grenze für den Ortsstellbereich. Allein die Rückseite dieses Signals gibt jedoch noch keine Auskunft darüber, dass es sich hierbei um ein Signal an der Grenze zwischen einem Stellwerks- und einem Ortsstellbereich handelt. Deshalb sind in den Örtlichen Richtlinien zur Richtlinie 408 für Mitarbeiter auf Betriebsstellen (gemäß 408.0801 Abschnitt 6 (5)) der Ortsstellbereich, die Grenzen zwischen Stellwerks- und Ortsstellbereich und weitere örtliche Regeln zu finden bzw. zu geben. Kann die Grenze zwischen Stellwerks- und Ortsstellbereich nicht eindeutig beschrieben werden, wenn

zum Beispiel Weichen sehr dicht beieinander liegen oder die Grenze zum Ortsstellbereich gar durch eine Kreuzungsweiche verläuft, kann diese Grenze auch durch ein Orientierungszeichen nach Richtlinie 301 gekennzeichnet sein (Abbildung 2).

Bei der Planung von Ortsstellbereichen ist die TM 2011-293 I.NVT3 Abschnitt 4 (3) zu beachten:

In begründeten Fällen z.B. kurze Gleisabschnitte als Ziel oder bei unübersichtlichen Verhältnissen kann die Kennzeichnung des Überganges durch Aufstellung von Orientierungszeichen: rückstrahlendes Schild „OB“ (OB: Ortsstellbereich) aufgrund örtlicher Regelungen erfolgen.

Da die beschriebenen technischen Vorgaben dem Betriebspersonal nicht zugänglich sind, wurde die Definition zum Ortsstellbereich inhaltlich in die Richtlinie 408.0102 (siehe Kasten) und in die Richtlinie 482.8001 Abschnitt 1 (2 + 3) übernommen.

Ortsstellbereich

Ein Ortsstellbereich ist ein Bereich in Nebengleisen mit ortsgestellten Weichen und Gleissperren, in dem ausschließlich rangiert wird. Die Weichen und Gleissperren werden einzeln, ggf. in Gruppen (elektrischer Antrieb) umgestellt. Die Bedienung erfolgt durch das Rangierpersonal. Zug- und Rangierstraßen sind nicht vorhanden.

Grenze

Ein für eine Rangierfahrt Halt gebietendes Signal begrenzt Ortsstellbereiche nach außen. Der Beginn eines Ortsstellbereiches kann durch ein Orientierungszeichen nach Modul 301.9001 gekennzeichnet sein. Die Ortsstellbereiche und ihre Grenzen sind in den Örtlichen Richtlinien zur Richtlinie 408 beschrieben. (gültig ab 09.12.2012)

Rangieren im Ortsstellbereich

Wollen sich mehreren Fahrzeugeinheiten innerhalb der gleichen Gleisinfrastruktur zur gleichen Zeit bewegen, so müssen diese Fahrzeugbewegungen koordiniert werden. Dabei sind für die Bewegung der Start, das Ziel und der Weg nicht immer ausreichend. Auch Zeitpunkt, Zweck und Besonderheiten der Fahrzeugeinheit betreffend sind für die Durchführung der Fahrt von Bedeutung. Nicht weniger wichtig sind auch die Informationen zur Infrastruktur (zum Beispiel Gleise, Weichen,

Oberleitung), also den Weg der Fahrt betreffend. Entsprechende Regeln sind in der Richtlinie 408 Züge fahren und Rangieren in den Modulen 408.0801, 408.0811, 408.0821 zu finden, wobei als Beteiligte Triebfahrzeugführer, Rangierpersonale, Weichenwärter und Technische Fachkräfte genannt sind. Sie alle sind über die Bewegung der Fahrzeugeinheiten zu informieren bzw. haben selbst eine Informationspflicht wahrzunehmen. Hier steht auch, dass jeder Fahrzeugbewegung eine Verständigung/Information vorausgehen muss, was unter der Verständigung zu verstehen ist und welche Informationen alle dazu gehören.

Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer den Weichenwärter über Ziel, Zweck und Besonderheiten (z.B. Lü-Sendung, außergewöhnliche Länge, Bewegen von Kleinwagen, Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808, Talgo-Fahrzeuge, Wagen der Bauart-Nummernreihe 116, Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse oder Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB bzw. DB) der Fahrzeugbewegung verständigen. (Richtlinie 408.0811 Abschnitt 1 (1) a) 1)

Das heißt, der Triebfahrzeugführer muss zunächst dem Weichenwärter Ziel, Zweck und Besonderheiten der zu bewegendem Fahrzeugeinheit mitteilen. Nach Modul 408.0801 Absatz 1 (1) kann diese Aufgabe auch dem Rangierbegleiter übertragen sein. Der Weichenwärter erhält also Informationen zur Rangierfahrt vom Triebfahrzeugführer bzw. vom Rangierer. Aber auch der Triebfahrzeugführer bzw. der Rangierer erhält Informationen vom Weichenwärter über zu beachtende Besonderheiten im Rangierweg. Dazu regelt die 408.0811 im Abschnitt 1 (3) a) Folgendes:

Als Weichenwärter müssen Sie dem Triebfahrzeugführer Besonderheiten (z.B. gestörte Bahnübergangssicherung, erloschenes Signal, abgeschaltete oder gestörte Oberleitung, besonderer Fahrweg, vorübergehend niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) mitteilen, die beim Durchführen der Bewegung zu beachten sind. Sie müssen die Besonderheiten dem Rangierbegleiter mitteilen, wenn er Sie über Ziel und Zweck verständigt hat. Soll eine Rangierfahrt in ein gesperrtes Gleis eingelassen werden, in dem der Triebfahrzeugführer Beschäftigte warnen muss, müssen Sie dies dem Triebfahrzeugführer mitteilen; geben Sie hierbei die Lage der Arbeitsstelle an.

Der Triebfahrzeugführer erhält damit Informationen, wo weitere Personen von der Rangierfahrt betroffen sein können, die von ihm zu warnen sind. Weiterhin zu verständigen sind nach Modul 408.0811 Abschnitt 1 (1) d) auch beteiligte Rangierer und andere beteiligte Triebfahrzeugführer. Nach Abschnitt 1 (1) e) sind auch Personen, die sich an oder in Fahrzeugen befinden, zu verständigen. Selbst bei wiederkehrenden Fahrten kann eine Verständigung des Triebfahrzeugführers durch den Weichenwärter erforderlich werden. Im Modul 408.0811 Abschnitt 1 (3) b) ist geregelt:

Bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z.B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) müssen Sie den Triebfahrzeugführer verständigen, wenn sich der Zweck der Fahrt geändert hat oder vom Ziel abgewichen werden soll.

Beim Rangieren ist also grundsätzlich ein Weichenwärter beteiligt, der neben den betrieblichen Aufgaben auch die Koordination der Rangierfahrten übernimmt. Einen Koordinator, analog des Weichenwärters im Stellwerksbereich, der unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Infrastruktur und der Fahrzeugeinheit die Reihenfolge der Fahrten bestimmt, gibt es im Ortsstellbereich nicht. Die Fahrzeugbewegungen müssen also untereinander abgestimmt und die Reihenfolge der Fahrten festgelegt werden. Kann ein Ziel über mehrere Wege erreicht werden, ist bei der Abstimmung der Weg mit einzubeziehen.

Bei der Festlegung der Reihenfolge kann der Zweck der Fahrzeugbewegung ebenfalls eine Rolle spielen und ist deshalb bei der Absprache zu berücksichtigen. Nicht zu vergessen sind hier auch die Besonderheiten an Fahrzeugen oder Ladungen, wenn zum Beispiel vorgegebene Maße überschritten werden.

Sind die zuvor genannten Informationen zu Ziel, Weg, Zweck und Besonderheiten für die Fahrzeugbewegung ausgetauscht, fehlen zur Durchführung der Fahrten nur noch die infrastrukturellen Bedingungen bzw. Besonderheiten, die für die Rangierbewegung zu beachten sind. Im Stellwerksbereich erhält der Triebfahrzeugführer bzw. der Rangierer diese Informationen vom Weichenwärter (Modul 482.0811 Abschnitt 1 (3) a)).

Damit der Triebfahrzeugführer auch im Ortsstellbereich diese Informationen bekommt, wird mit der Bekanntgabe 11 zur

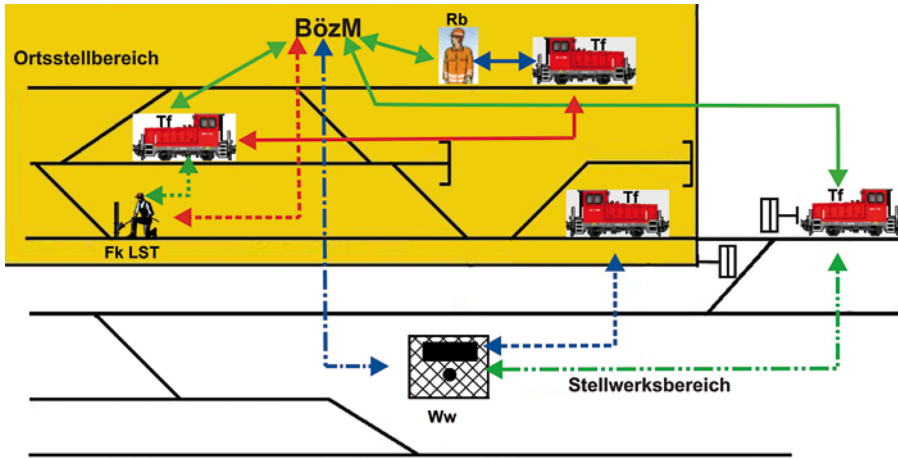


Abbildung 3: Kommunikationsbeziehungen beim Rangieren

Richtlinie 408 im Modul 408.0801 folgende Regelung aufgenommen:

6 Rangieren in Ortsstellbereichen

- (1) Besonderheiten (z.B. gestörte Bahnübergangssicherung, niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) sind dem Triebfahrzeugführer bekanntzugeben.
- (2) Besonderheiten dürfen von der Bekanntgabe ausgenommen werden, wenn:
 - Gleise mit abgeschalteter oder gestörter Oberleitung mit Fahrleitungssignalen oder
 - Besonderheiten in Gleisen, z.B.

- durch Wärterhaltscheiben gekennzeichnet sind.
- (3) a) Bevor Sie als Triebfahrzeugführer in einen Ortsstellbereich hinein-fahren, müssen Sie sich bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (Örtliche Richtlinien).
- b) Bei Arbeitsaufnahme oder nach einer Arbeitsunterbrechung in einem Ortsstellbereich, müssen Sie sich als Triebfahrzeugführer bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (Örtliche Richtlinien).

Gemäß vorgenannten Regeln muss der Triebfahrzeugführer über Besonderheiten informiert werden. Die Besonderheiten erhält er vom Infrastrukturbetreiber bzw. von dessen Beauftragten, dem Betrieblich örtlich zuständigen Mitarbeiter (BözM). Dazu muss sich der Triebfahrzeugführer bei der in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen oder in den Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal bekannte gegebene Stelle melden. In der Regel verbirgt sich hinter dieser Stelle der BözM. Dieser übermittelt dem Triebfahrzeugführer bzw. dem Rangierer alle ggf. zu beachtenden Besonderheiten. Danach ist eine Verständigung mit weiteren im Ortsstellbereich befindlichen Rangierfahrten möglich. Ist diese Verständigung erfolgt und die Zustimmung der anderen Rangierfahrten ist gegeben, darf die Rangierfahrt in den Ortsstellbereich hinein durchgeführt werden. Gleiches trifft auch für im Ortsstellbereich beginnende Fahrten zu.

In Abbildung 3 sind mögliche Kommunikationsbeziehungen beim Rangieren dargestellt. In der zugehörigen Tabelle (Abbildung 4) sind die Beteiligten und die Inhalte der Verständigung genannt.

Als Betrieblich örtlich zuständige Mitarbeiter kann ein Weichenwärter oder auch ein Fahrdienstleiter benannt sein.

Von der zuständigen Stelle, dem BözM, bekommt der Triebfahrzeugführer nicht nur Informationen, er ist auch verpflichtet, festgestellte Unregelmäßigkeiten diesem anzuzeigen:

- (4) Sie als Triebfahrzeugführer müssen Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen an die zuständige Stelle melden (Örtliche Richtlinien).
- (5) In den Örtlichen Richtlinien können zusätzliche Regeln gegeben sein, z.B. Beschreibung des Ortsstellbereiches, dessen Grenzen und weitere örtliche Regeln.

Diese Regelungen sollen gewährleisten, dass die Verständigung zur Durchführung einer Rangierfahrt und die Rangierfahrt selbst ordnungsgemäß durchgeführt werden können. ■

	Kommunikation zwischen	Inhalte der Verständigung
	Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter und Weichenwärter für die Fahrt bis zur Grenze (Beginn) des Ortsstellbereiches	Ziel, Zweck und Besonderheiten der Rangierfahrt (im Stellwerksbereich)
	Triebfahrzeugführer oder Rangierbegleiter und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM) zu Besonderheiten im Ortsstellbereich	Ziel ¹⁾ , Zweck ²⁾ und Besonderheiten für das Rangieren im Ortsstellbereich
	Rangierfahrten im Ortsstellbereich	Ziel, Zweck und Besonderheiten der jeweiligen Rangierfahrt
	Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter einer Rangierfahrt	Ziel, Zweck und Besonderheiten der Rangierfahrt
	Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter und Weichenwärter vor der Einfahrt in den Stellwerksbereich	Ziel, Zweck und Besonderheiten der Rangierfahrt in den Stellwerksbereich hinein
	Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter und Weichenwärter des angrenzenden Stellwerksbereiches	Besonderheiten im Ortsstellbereich, ggf. auch im Stellwerksbereich
	Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter und Wagenmeister, Schaltberechtigten, Lade-, Reinigungspersonal, Beschäftigte im bzw. am Gleis	Warnung der Mitarbeiter vor Durchführung der Fahrt
	Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter und Beschäftigte im bzw. am Gleis	Besonderheiten im Ortsstellbereich

¹⁾ Ziel und Zweck werden dem BözM (einmalig) „nur“ vor dem Hineinfahren in den OB bzw. bei Arbeitsaufnahme oder längerer Pause mitgeteilt.

Abbildung 4: Erläuterungen zu den Kommunikationsbeziehungen.

Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter Betrieb der DB Netz AG

FIT-Themen 2013

Anita Hausmann, DB Netz AG, Leiterin I.NPB 2 – Betriebsprozesse/Notfallmanagement, Frankfurt am Main

Thema	Minuten								
	Disponenten/Netzkoordinatoren BZ/NLZ	Fdl	Fdl auf Blockstellen	Zugmelder	ESTW-Fdl	Zugleiter	Ww	Schw	BÜP
Aufgaben der Fahrplannerstellung in Betriebszentralen mit praktischen Übungen wahrnehmen • Erstellen einer Fahrplanmitteilung für Züge mit fehlenden Brh auf Basis der Bremstafeln	45								
RID - Pflichten des EIU kennen • Pflichten der Beteiligten des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, Zusammenarbeit, Meldewege	30								
Die betrieblichen Maßnahmen bei Ausfall EBU-La-Bordgerät kennen und anwenden • Anwendung Modul 420.0542 unter Berücksichtigung Integration La in EBU-La	60								
RID anwenden • Pflicht des Mitarbeiters des Betreibers der Infrastruktur • Maßnahmen beim Austreten von Gefahrgut • Zusammenarbeit mit NFLS - Meldewege -Abgrenzen der Zuständigkeit • ggf. Maßnahmen bei drohender Gefahr		45	45	45	45	45	45		
Änderungen im betrieblichen Regelwerk • insbesondere die Aufgaben und Schnittstellen des Betrieblich örtlich zuständigen Mitarbeiter (BözM)		45			45		45		
Sichern von BÜ bei gestörter/abgeschalteter BÜ-Sicherung anwenden • Einsatz von Bahnübergangsposten. • Verständigung (FbS) einschl. Beurteilung einer fehlerhaften Verständigung. • Zeitpunkt Schließen/Freigeben • Nachweise		45		45	45				
Stellwerksausfall/Verbindungsausfall BZ-UZ • Funktionen der jeweiligen Rechner (Siemens/Thales) • Darstellung des Ausfalls am Bedienplatz eines ESTW • Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebes • Unterweisung gemäß 412.3001					90 (Praxis-training)				
Vorbedingungen zur Zulassung einer Zugfahrt bei Unregelmäßigkeiten anwenden • Fahrwegprüfung/ Fahrwegsicherung • Führen betrieblicher Unterlagen							90		
Rechtzeitiges Schließen und Öffnen der Schranken anwenden • Ausrüstungsgegenstände • Kommunikationsverbindungen • Dokumentation • Zeitpunkt Schranken schließen/öffnen								90	
Maßnahmen bei Störungen von techn. Einrichtungen mit anderweitiger Sicherung des BÜ anwenden • Vorgaben zur Sicherung • Verfahren wenn erfdl. Posten noch nicht einsetzbar • Dokumentation z.B. - Arbeits- und Störungsbuch - Nachweis der Zählwerke								90	
Zugbeobachtung durchführen • Signale am Zug • Unregelmäßigkeiten am Fahrzeug / der Ladung • Maßnahmen • Dokumentation • Fallbeispiele								45	45
Rechtzeitiges Sichern des BÜ anwenden • Ausrüstungsgegenstände • Kommunikationsverbindungen • Dokumentation • Zeitpunkt schließen/öffnen									90
Einweisung des Hilfsposten durchführen • Inhalte der Nachweisführung (Vordruck)									45
Verhalten bei Gefahr • Kommunikationsverbindungen - zum Empfang einer Meldung - zur Abgabe einer Meldung • Maßnahmen zum Abwenden einer Gefahr • Voraussetzungen zum Wegfall der Maßnahmen für den Gefahrfall									45
Örtliche Richtlinie für BÜP anwenden • Bedeutung • Form • Zeitpunkt der inhaltlichen Einweisung									45
	135	135			225	45	180	225	270

Abbildung 1: Pflichtthemen 2013

Auch in diesem Jahr ist ein Artikel der Dezember-Ausgabe der Vorstellung der FIT-Themen des kommenden Jahres vorbehalten.

Dabei wird auch 2013 unterschieden nach Pflichtthemen und Angebotsthemen. Die einzelnen Themen für die jeweiligen Funktionen mit den vorgesehenen Zeitvorgaben enthalten die nachstehenden Übersichten (Abbildungen 1 und 2).

Vielleicht haben Sie sich schon das eine oder andere Mal gefragt, warum es diese Unterscheidung eigentlich gibt und warum ein Thema Pflichtthema ist und ein anderes – scheinbar nicht weniger relevantes – „lediglich“ im Angebotskatalog enthalten ist.

Am Beispiel von einzelnen Pflichtthemen wollen wir dies hier erläutern.

Änderungen im betrieblichen Regelwerk sind grundsätzlich Pflichtthemen, da sich die Mitarbeiter im Betrieb, hier das Stellwerkspersonal, mit Anpassungen im betrieblichen Regelwerk vertraut machen müssen. Dazu bietet der FIT eine gute Möglichkeit nicht nur Neuerungen/Änderungen zu vermitteln bzw. zu vertiefen sondern auch mittels Anwendungsbeispielen zu veranschaulichen. Hier gilt das besondere Augenmerk 2013 neben der Vertiefung der B 10A und B 11 zur Ril 408 den neuen Regeln zu den Ortsstellbereichen, die in der Ril 482.8001 verankert sind.

RID anwenden ist ebenfalls ein Lernziel, das verpflichtend für das gesamte Stellwerkspersonal mit dem besonderen Fokus auf die Maßnahmen beim Austreten von Gefahrgut und der Zusammenarbeit mit der NFLS abzielt. Besonders wichtig ist hier die Behandlung der eindeutigen Meldewege, insbesondere Maßnahmen bei drohender Gefahr sowie die Abgrenzung der Zuständigkeiten. Auch für die Funktionen Zug-/Bereichsdisponenten und Netzkoordinatoren steht RID auf dem Themenplan mit dem Ziel Pflichten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) kennen mit den Aspekten Pflichten der Beteiligten des Betreibers der

Thema	Minuten								
	Disponenten/Netzkoordinatoren BZ/NLZ	Fdl	Fdl auf Blockstellen	Zugmelder	ESTW-Fdl	Zugleiter	Ww	Schrw	BÜP
Störfälle für Bauarbeiten anlegen • Die Kategorien der Maßnahmen des Baubetriebsmanagement kennen (nach Ril 406) • Kodierung auf Basis vorhandener Unterlagen ermitteln (z.B. Betra)	45								
Kodierungsgrundsätze verstehen und anwenden • Begriffsdefinition Primär/Sekundärverspätung verstehen • Verspätungen der richtigen Kodierung zuordnen	30								
Gefährliche Ereignisse unterscheiden und die Auswirkungen auf den Betrieb verstehen und bewerten • Begriffserläuterung • Betriebliche Auswirkungen kennen • Ergreifen von dispositiven Maßnahmen	45								
Möglichkeiten der Umleitung von Zügen mit besonderen Bedingungen beurteilen • Begriffserläuterung • Aufgaben der BZ kennen und anwenden • Aufgaben des Bereichs Fahrplan kennen (Umleitungswege in Dauerbef., Umleitung von Zügen mit LU)	45								
Regeln bei Ausfall GSM-R Streckeneinrichtung anwenden Erläutern von: • möglichen Störungen • Rückfallkonzept • National Roaming • Änderungen in den Richtlinien vorstellen • Änderungen an Beispielen anwenden	45								
Regeln zur Zugnummernnutzung verstehen und anwenden • Verwendung von Zugnummern bei Umleitungen, Teilausfällen, Ersatzzügen auf Teilstrecken, grenzüberschreitender Verkehr	45								
LeiDis-FI ("neues" LeiBIT) anwenden (ab 2. HJ) • Dialogmanager • Anwendung ZWL • Einstellungsmöglichkeiten • Datentransport von LeiBIT auf z.B. DAS		45		45	45				
Vorbedingungen zur Zulassung einer Zugfahrt bei Unregelmäßigkeiten anwenden • Fahrwegprüfung, Selbsttätige Gleisfreimeldeanlage • Fahrwegsicherung • Führen betrieblicher Unterlagen • Abschnittsprüfung • Befehle		90			90 (Praxis-training)				
LZB anwenden • Verständigung der Züge bei Langsamfahrstellen auf LZB-Strecken • Zugfolge im Regel-/Störfall auf LZB-Strecken • LZB- Übertragungsausfall/Weiterfahrt bei LZB- Halt • Übergang einer LZB-Zugfahrt in eine Rangierfahrt		180			180				
Rangieren auf Hauptgleisen durchführen • Rangieren auf Ein-/Ausfahrgleisen • Verständigung / Kommunikationsverbindungen GSM-R RiR und RoR • Zustimmungsaspekte • Hauptgleise frei halten • Verbot gefährdender Rangierbewegungen • Abstellverbot • LU-Sendungen • Umstellverbot von Weichen und Gleissperrern		90			90 (Praxis-training)	90	90		
Schriftliche Befehle anwenden • Ausfertigen / Bewerten schriftlicher Befehle anhand vorgegebener Betriebssituationen • Übermittlungscodes		90	90		90	45			
Die fahrdienstlichen Sicherungsmaßnahmen für den Aufenthalt von Ermittlungsbehörden und Rettungskräften im Gefahrenbereich von Gleisen anwenden • Anlässe • Zeitpunkt • Zusammenspiel und Kompetenzen der Beteiligten (z.B. Landespolizei, Bundespolizei mit und ohne Einsatz des Notfallmanagers)		90	90		90	90			
Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass • Unterschiedliche Varianten der Streckenräumung • Führen der betrieblicher Unterlagen • Beschreibung der betrieblichen Maßnahmen		90	90	90	135 (Praxis-training)	135			
PZB - Wirkungsweise und Handlungen bei Störungen anwenden • Beeinflussen der PZB Magnete auf das Fahrverhalten der Züge einschl. restriktive Überwachung • Maßnahmen des Fdl bei gestörten PZB-Einrichtungen und bei PZB-Zwangsbremmung		45	45		45				
Zusammenspiel von Rollen bei Unregelmäßigkeiten im Bauablauf anwenden • Aufgaben und Zusammenspiel der verschiedenen Funktionen insbesondere bei Unregelmäßigkeiten • Rollen der verschiedenen Funktionen (z.B. BBK, Technisch Berechtigte, BÜB) bei geplanten Baumaßnahmen		90	90	90	90	90			
Stellwerksausfall/Verbindungsausfall BZ-UZ • Funktionen der jeweiligen Rechner (Siemens/Thales) • Darstellung des Ausfalls am Bedienplatz eines ESTW • Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebes • Unterweisung gemäß 412.3001					90 (Praxis-training)				
Aufgehobene Signalabhängigkeit anwenden • Merkhinweise/Sperren bei unterschiedlichen Betriebssituationen setzen					45 (Praxis-training)		45		
Sperrfahrten durchführen an Überleit-/Abzweigstellen • Sperren von Gleisen, • Beginn und Ende von Sperrfahrten, • Führen der betriebl. Unterlager					90 (Praxis-training)				

Abbildung 2: Angebotskatalog 2013 (Fortsetzung rechts oben)

Eisenbahninfrastruktur, der Zusammenarbeit mit allen Beteiligten einschließlich der Meldewege.

Der vermehrte Einsatz von Bahnübergangsposten bei Bauarbeiten, aber auch bei Störungen der BÜ-Sicherung, hat zum Pflichtthema **Sichern von BÜ bei gestörter/abgeschalteter BÜ-Sicherung** für Fahrdienstleiter (Fdl) geführt. Dazu gehören vor allem die Verständigung (FbS), die Beurteilung einer fehlerhaften Verständigung im Rahmen einer Unfallanalyse, der Zeitpunkt des Sicherns (Schließen/Freigeben) sowie die Nachweisführung.

Bei den ESTW-Fdl wurde noch verpflichtend das Thema **Stellwerksausfall/Verbindungsausfall BZ-UZ** vorgesehen, da die Handlungen auch dann wie am Schnürchen laufen sollen. Auch in solch einem Ausnahmefall muss die Handlungssicherheit stets gewährleistet sein, dann lassen sich auch die Verspätungen in Grenzen halten.

Vorbedingungen zur Zulassung einer Zugfahrt bei Unregelmäßigkeiten ist 2013 Pflichtthema für die Weichenwärter. Dies ist nicht zuletzt durch Vorfälle in der Vergangenheit, die nicht vorschriftenkonform abgearbeitet worden sind, bedingt.

Soviel zu den **Pflichtthemen 2013 ...** aber auch der **Angebotskatalog** bietet wieder interessante FIT-Themen.

Die **Linienzugbeeinflussung (LZB)** wird ein Schwerpunkt des Angebotskataloges sein, sicherlich begrüßt von allen Fdl, die entweder Fdl auf einer LZB-Strecke sind oder sogar Bediener einer LZB-Zentrale. Hier werden nicht nur die Bestandteile der LZB und die Grundsätze der Bedienung aufgefrischt sondern in teilnehmeraktiver Form auch Praxisbeispiele trainiert, d.h. Arbeitsblätter zur Eingabe einer LZB-La erstellt und die Verständigung über Befehle geübt sowie Störungen und Übertragungsausfälle der LZB bearbeitet.

Bedingt durch die EBO-Änderung (siehe auch BahnPraxis 11/2012) und die B 10A zur Ril 408 kommt dem Angebotsthema **„PZB - Wirkungsweise und Handlungen bei Störungen anwenden“** eine priorisierende Bedeutung zu. Schwerpunkte sind die Beeinflussung der PZB-Magnete auf das Fahrverhalten der Züge einschließlich der restriktiven Überwachung und fallbezogen die Maßnahmen

Thema	Minuten								
	Disponenten/Netzkoordinatoren BZ/NLZ	Fdl	Fdl auf Blockstellen	Zugmelder	ESTW-Fdl	Zugleiter	Ww	Schwr	BÜP
Gestörte Gleisfreimeldeanlage wegen Mangel/Schaden am Oberbau • Sperren von Gleisen • Arbeiten am Oberbau und LST- Anlagen • mittelbares Feststellen • Einsatz von Posten und Helfern • Fahrwegprüfung und -sicherung bei gestörten Anlagen Gestörte Gleisfreimeldeanlage wegen Mangel/Schaden am Oberbau • Sperren von Gleisen • Arbeiten am Oberbau und LST- Anlagen • mittelbares Feststellen • Einsatz von Posten und Helfern • Fahrwegprüfung und -sicherung bei gestörten Anlagen					180 (Praxis-training)				
Ausstellen schriftlicher Befehle in übertragener Zuständigkeit durchführen • Neuerungen hinsichtlich Befehle • Ausfertigen Befehle im Auftrag Fd							90		
Verhalten bei Gefahr • Grundlagen • Meldewege							45		
Bedienen von Anrufschränken durchführen • Bedingungen Öffnen/Schließen • Varianten der Feststellung über Freisein des Bl								45	

Abbildung 2: Angebotskatalog 2013

des Fdl bei gestörten PZB-Einrichtungen und bei PZB-Zwangsbremmung.

Ein weiteres sehr komplexes Thema ist „Die fahrdienstlichen Sicherungsmaßnahmen für den Aufenthalt von Ermittlungsbehörden und Rettungskräften im Gefahrenbereich von Gleisen anwenden“. Im Mittelpunkt steht hier das Zusammenspiel aller Beteiligten zum Beispiel Landespolizei, Bundespolizei mit und ohne Einsatz des Notfallmanagers im Zuge von Ermittlungsarbeiten und gefährlichen Ereignissen. Hier wird auch das Thema Personen im/am Gleis und die dazu gehörige Handlungsleitlinie aus dem Jahr 2005 behandelt. Fallbeispiele stehen hier im Fokus, die von den FIT-Teilnehmern bearbeitet und anschließend im Plenum besprochen werden.

Die Beteiligten, bei denen Meldungen über Personen im Gleis eingehen, haben umsichtig und entschlossen die richtigen Maßnahmen zu veranlassen. Je besser die Qualität der eingehenden Meldung ist und je mehr Einzelheiten sie enthält, um so eher kann der Fahrdienstleiter – unter Berücksichtigung der dazu erstellten Handlungsleitlinien – entscheiden, welche Maßnahme im Einzelfall angemessen ist. Deshalb kommt dem Inhalt und der Genauigkeit der Meldung beispielsweise der Triebfahrzeugführer eine große Bedeutung zu (Abbildung 3).

Training mit Ergebnissfeststellung – TmE 2013

Für die Fahrdienstleiter wird im zweijährigen Turnus im Rahmen des FIT ein TmE durchgeführt. Die Schwerpunktthemen, die im Jahr 2013 behandelt werden, enthält die Abbildung 4.

Wie bereits in der Vergangenheit nehmen wir auch weiterhin Ihre Hinweise und Anregungen zum FIT Bahnbetrieb bzw. zum TmE gerne entgegen!

Handlungsleitlinie bei Meldung „Personen am/im Gleis“

Die Meldung „Personen am/im Gleis“ allein erfordert keineswegs zwingend ein Anhalten der Züge, sondern differenzierte Vorsichtsmaßnahmen

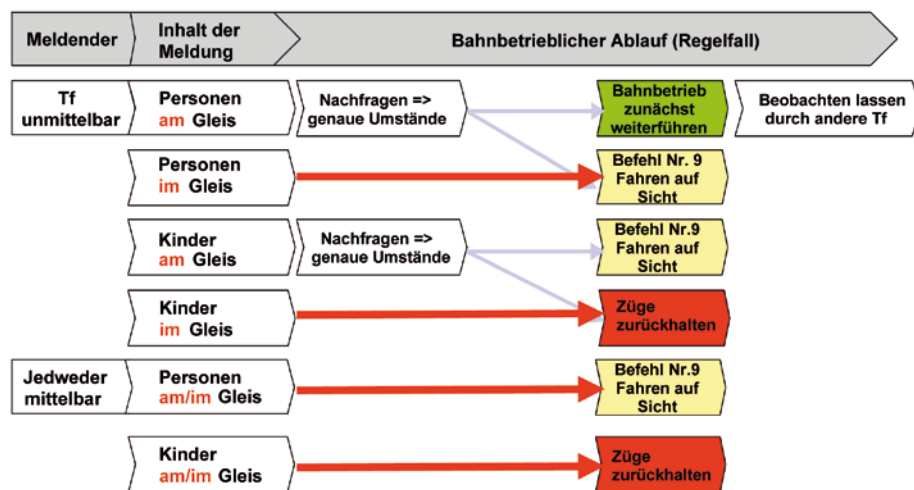


Abbildung 3: Handlungsleitlinie

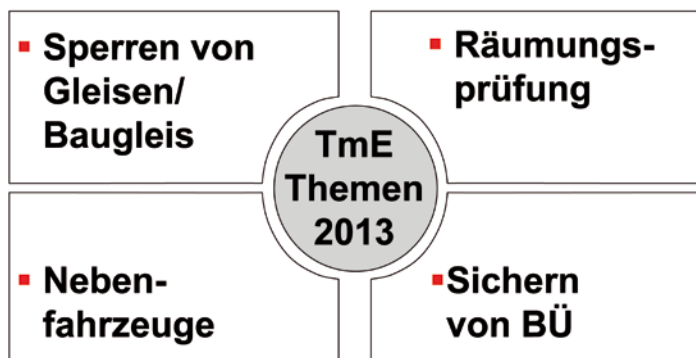


Abbildung 4: TmE-Themen 2013

Regelmäßige Fortbildung 2013

für Sicherungspersonal und AWS-Funktionsgruppen

Detlef Torge, Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V. (VDEF), Fachbereichsleiter Bautechnik und Sicherung, und **Rene Jonas**, VDEF, Bildungszentrum Halle (Saale), Trainer Sicherungspersonal, Trainer für Automatische Warnsysteme (AWS)

Sicherungspersonale schützen die Beschäftigten auf Gleisbaustellen vor Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen. Durch ihr regelwerkskonformes Verhalten schützen sie die Beschäftigten der bauausführenden Unternehmen vor möglichen Unfällen, die häufig die Folge von Unachtsamkeit, Leichtsinn sowie Unkenntnis sind.

Durch ein solches Fehlverhalten von Beschäftigten können schnell Gefährdungen entstehen. Die Sicherungspersonale sind bei diesen Unregelmäßigkeiten zu sofortigem Handeln verpflichtet. Doch weiß jeder Sicherungsposten bzw. jede Sicherungsaufsicht, wie man die Ursachen für diese Gefährdungen rechtzeitig erkennt? Was ist beim Eintreten von Ausnahmesituationen und gefährlichen Ereignissen zu tun? Was zählt im täglichen Sicherungsgeschäft überhaupt zu den Ausnahmesituationen und zu gefährlichen Ereignissen?

Diese Thematik bildet in der regelmäßigen Fortbildung für Sicherungspersonale FIT 2013 einen wesentlichen Schwerpunkt.

Themen und Durchführung

Der Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen traf sich im April 2012 zu seiner 31. Sitzung. Dabei informierten sich die Mitglieder des Arbeitskreises bei den Bildungsträgern über den Sachstand und den bisherigen Verlauf des FIT (Fachliche Information und Training) 2012 für Sicherungsposten, Sicherungsaufsichten, Selbstsicherer und Sicherungsüberwacher sowie die Fortbildung 2013/2014 von Bedienern, Monteuren, Projektanten, Projektprüfern und Abnahmeberechtigten von Automatischen Warnsystemen (AWS), den so genannten AWS-Funktionsgruppen.

Teil der Beratungen waren die Ergebnisse des Wissenstests für Sicherungsposten und Sicherungsaufsichten, die regelmäßig

Bestandteil der Fortbildung sind. Durch diese Wissenstests können die Teilnehmer ihren Wissensstand überprüfen, sie geben den Trainern Hinweise auf Wissenslücken und sie sind wichtige Anhaltspunkte für künftige FIT Themen.

Die Themenvorschläge für den FIT 2013, die aus den Reihen der DB Netz AG, der Unfallversicherungsträger sowie der Bildungsträger kamen, wurden durch die Mitarbeiter der Abteilung Sicherheit und Qualität (Arbeits- & Brandschutz) der DB Netz AG zusammen gestellt.

Die Mitglieder des Arbeitskreises konnten ihre Vorschläge und die Notwendigkeit der Berücksichtigung im FIT 2013 begründen.

Die später festgelegten FIT-Themen orientieren sich unter anderem an den aktuellen

Neuerungen sowie den Ereignissen des vergangenen Jahres.

Auftraggeber für die Erstellung der Trainingsunterlagen für das FIT 2013 für Sicherungspersonale ist, wie auch für die Seminarunterlagen, die Abteilung Sicherheit und Qualität (Arbeits- & Brandschutz) der DB Netz AG.

Der Auftrag zur Ausarbeitung ging an DB Training, Learning & Consulting, das an der inhaltlichen Erstellung der FIT-Unterlagen wiederum erfahrene Trainer des VDEF e.V. und der Deutschen Gesellschaft für Management in der Baupraxis mbH (DMB) beteiligte. Die Ersteller konnten auf die aktive Unterstützung der DB Netz AG sowie der Eisenbahn-Unfallkasse zurückgreifen.

Ein Wissenstest ist bereits zu einem festen Bestandteil der regelmäßigen Fortbildungen für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten geworden. Die Teilnehmer erhalten hierbei die Möglichkeit, ihre vorhandenen Kenntnisse zu überprüfen.

Wesentlich ist, dass der Test anonym erfolgt. Die Teilnehmer haben die Möglichkeit ihren Wissensstand selbst festzustellen. Sie sollen dadurch motiviert werden, sich bei Bedarf, neben der regelmäßigen Fortbildung, mit den Regelwerken zu beschäftigen.

Ein weiteres Ziel des Wissenstests ist die Feststellung häufig auftretender Fehler, die zum Beispiel durch zusätzliche Bildungsmaßnahmen behoben und gegebenenfalls als Themen für das FIT des Folgejahres verwendet werden.

In einer gemeinsamen Auswertung sind durch die Trainer die Fehlerschwerpunkte zur Diskussion zu stellen und deren regelwerksgerechte Klärung herbeizuführen.

Einen weiteren gemeinsamen Schwerpunkt für alle Sicherungspersonale bilden im FIT 2013 die Neuerungen der Bekanntgabe 1 des Moduls 132.0118, Arbeiten im Gleisbereich, vom Juni 2012.



Bestandteil eines maschineneigenen Warnsystems auf einem Gleisumbauzug.
(Foto: Archiv EUK)



Funkgesteuerter Warnsignalgeber Minimet EWK-L.
(Werkfoto der Fa. Schweizer Electronic AG)



ZPW, funkangesteuerter Warngeber, bis zu zwei Starktonhörner anschließbar.
(Werkfoto der Fa. ZÖLLNER Signal GmbH)

Die Sicherung von Beschäftigten, die Arbeiten des Winterdienstes durchführen, birgt Besonderheiten, die zum Teil durch die Tücken der Jahreszeit bedingt sind. Die Klärung dieser Besonderheiten sowie die Möglichkeiten der Abwendung der Gefahren bilden einen weiteren Schwerpunkt für alle Sicherungspersonale im FIT 2013.

Auch in dieser regelmäßigen Fortbildung stellt erneut die Thematik Maschinenwarnung einen Schwerpunkt dar. Dabei wird wiederum die Wahrnehmbarkeitsprobe beim Maschineneinsatz mit AWS erläutert.

Die Bedingungen für den Einsatz und die Aufgaben der Überwachungsposten werden im FIT 2013 für alle Sicherungspersonale nochmals gefestigt. Während des vergangenen Jahres wurden auf Arbeitsstellen mit Großmaschinen im Fließbandverfahren bereits erfolgreich Überwachungsposten eingesetzt, es traten jedoch Unsicherheiten bei der Umsetzung der Regelungen im Einsatz auf, die im FIT 2013 aufgearbeitet werden.

FIT 2013 für Sicherungsposten

Neben den schon erwähnten Schwerpunkten werden folgende Themen behandelt:

- Unterschiede Baugleis und gesperrtes Gleis (Fahrten mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten) bei Warnung vor Fahrten durch Sicherungsposten,
- Warnsignalabgabe durch Fernerschaltung,

- Aufgaben und Einsatzmöglichkeiten eines Absperrpostens.

FIT 2013 für Sicherungsaufsichten

Für die Sicherungsaufsichten wird neben den bereits genannten gemeinsamen Schwerpunkten ein Thema behandelt, mit dem diese im täglichen Einsatz konfrontiert werden:

- Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter einschließlich der geforderten Dokumentation.

Die Praxis zeigt leider, dass bei der Kommunikation nicht immer regelwerkskonform gehandelt wird.

Von den verschiedenen Anwendungsfällen bis zu den Inhalten werden die Kenntnisse gefestigt. Ziel ist die Vermittlung, dass nur eine eindeutige Verständigung sicheres Handeln gewährleistet.

Die Themen FIT 2013 für Sicherungsposten und FIT 2013 für Sicherungsaufsichten sind wiederum praxisbezogen und sollen die Teilnehmer zur aktiven Mitarbeit anregen.

Neben Bekanntem wird aber auch auf Neues und in Kürze zu erwartende Änderungen eingegangen.

Die Teilnahme am FIT 2013 trägt entscheidend zum Erhalt der Handlungssicherheit der Sicherungspersonale bei und festigt sowie vertieft die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten.

Regelmäßige Fortbildung 2013/2014 AWS-Funktionen

In der vergangenen FIT Periode 2011/12 waren der sichere Gebrauch der funkgestützten Warnsysteme und deren Komponenten sowie die Maschinenwarnung Themenschwerpunkte. Die Verantwortung, die Aufgaben und die Pflichten der Beteiligten wurden dabei herausgearbeitet.

Das Hauptaugenmerk für die kommende FIT-Periode 2013/14 besteht in der weiteren Festigung und Vertiefung der vorgenannten Themen unter Berücksichtigung aktueller Neuerungen in den Modulen, Richtlinien und Technischen Mitteilungen.

Durchweg positiv gestaltet sich die Unterteilung der regelmäßigen Fortbildung in einen Theorie- und in einen Praxisteil. Diese Unterteilung soll auch künftig beibehalten werden.

FIT 2013/14 für Bediener von AWS

Im theoretischen Teil werden schwerpunktmäßig die Aufgaben des Bedienpersonals vom Regelfall bis zum Störfall behandelt. Dabei soll auf vorhandenem Wissen aufgebaut werden, aber auch ausführlich auf die Änderungen und Neuerungen in den Modulen, Richtlinien und Technischen Mitteilungen eingegangen werden.

Anhand eines Arbeitsblattes sollen die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Beteiligten im Störfall eines AWS erarbeitet werden.

Die unterschiedlichen Erfahrungen in der Bedienung der Maschinenwarnung sollen die Teilnehmer in einer Gruppenarbeit austauschen.

Die Ergebnisse sollen nach gemeinsamer Auswertung und Abgleich mit dem AWS-Trainer den Teilnehmern zu einem handlungssicheren Kenntnisstand verhelfen.

Anschließend werden im FIT für AWS-Bediener mit Hilfe eines Arbeitsblattes alle Beteiligten, die im Zusammenhang mit dem AWS-Einsatz tätig sind, benannt und deren Verantwortungsbereiche, Kompetenzen und Aufgaben erläutert. Eine mögliche Personalunion findet im Zusammenhang mit der Bedienung von AWS Berücksichtigung.

Im praktischen Teil für Bediener wird herstellereinspezifisch geschult. Er unterteilt sich in Übungen am kabelgebundenen AWS, unidirektionalem und bidirektionalem Funk, wobei die ERRI-Schnittstelle der Maschinenwarnung mit eingeschlossen ist.

FIT 2013/14 für Monteure von AWS

Der theoretische Teil hat folgende Schwerpunkte:

- Wiederholung der Aufgaben des Monteurs,
- Neuerungen in den Modulen, Richtlinien und Technischen Mitteilungen,
- die Beurteilung von notwendigen Sicherheitsmaßnahmen bei der Montage und Demontage von AWS anhand von Praxisbeispielen,
- Beteiligte und deren Verantwortungsbereiche beim Einsatz von AWS,
- Gruppenarbeit: Erfahrungen mit der Maschinenwarnung.

Im praktischen Teil für Monteure werden die Teilnehmer herstellereinspezifisch durch Übungen die Umsetzung des Projektplanes bei der Montage von kabelgebundenen AWS festigen.

Des Weiteren spielt in einer Übung die Berücksichtigung eines Projektplanes zur Montage des unidirektionalen Funks, einschließlich der ERRI-Schnittstelle bei Maschinenwarnung, eine wesentliche Rolle. Außerdem wird in einer Übung die Umsetzung eines Projektplanes für bidirektionalen Funk geübt.

FIT 2013/14 für Projektanten von AWS

Im theoretischen Teil des FIT 2013/2014 werden die Aufgaben des Projektanten/Projektprüfers wiederholt sowie die notwendigen Änderungen bzw. Neuerungen in den Modulen, Richtlinien und Technischen Mitteilungen dem Teilnehmer vermittelt.

In einer Gruppenarbeit sollen sich die Teilnehmer über ihre Erfahrungen mit der Maschinenwarnung austauschen und durch diesen Abgleich zukünftig ein handlungssicheres Wissen erarbeiten.

Auch diese Funktionsgruppe wird unter Verwendung eines Arbeitsblattes die an der Planung und Montage Beteiligten benennen und deren Verantwortungsbereiche, insbesondere auch im Hinblick auf eine Personalunion, erläutern.

Die Teilnehmer am FIT werden anhand eines Praxisbeispiels die Projektierung einer Maschinenwarnung durchführen. Dem verstärkten Einsatz der Mobilfunkwarnung (MFW) wird durch ein Praxisbeispiel mit der Projektierung einer bidirektionalen sowie einer unidirektionalen Funkanlage Rechnung getragen. Vorgesehen sind dabei die Erstellung einer Projektierung und deren anschließende Projektprüfung.

Im praktischen Teil wird wiederum herstellereinspezifisch geschult. Dazu werden praktische Übungen am unidirektionalen MFW einschließlich der ERRI-Schnittstelle für Maschinenwarnung sowie anschließend eine praktische Übung zur bidirektionalen MFW durchgeführt.

FIT 2013/14 für die Technische Funktionsabnahme von AWS

Welche Aufgaben haben Personen, die die Technischen Funktionsabnahmen durchführen? Diese und weitere Fragen werden in diesem FIT wiederholt und aktualisiert. Dabei stehen auch hier die Neuerungen von Modulen, Richtlinien und Technische Mitteilungen im Mittelpunkt.

Mit der Einführung der Maschinenwarnung während der letzten Jahre wurden verschiedene Erfahrungen im Bereich der Technischen Funktionsabnahmen gesammelt. Darüber sollen sich die Teilnehmer in einer Gruppenarbeit austauschen und einen Abgleich erreichen, der zu einem handlungssicheren Wissen führt.

Anschließend werden alle Beteiligten auf einem Arbeitsblatt benannt und deren Verantwortungsbereiche definiert. Dabei wird eine mögliche Personalunion bei AWS herausgearbeitet.

Auch diese Funktionsgruppe wird im FIT einen Projektierungsplan erstellen und eine Projektierungsprüfung durchführen.

Insbesondere wird anhand eines Praxisbeispiels die Erstellung einer Projektierung für bidirektionalen Funk sowie einer Projektierung für unidirektionalen Funk erarbeitet. Im Anschluss wird die Projektprüfung durchgeführt.

Der praktische Teil gestaltet sich, wie folgt:

- Praktische Übung zum Aufbau und zur Funktion von kabelgebundenen AWS,
- Praktische Übung zum Aufbau und zur Funktion an einem unidirektionalen MFW einschließlich der ERRI-Schnittstelle bei Maschinenwarnung,
- Praktische Übung zum Aufbau und zur Funktion an einer bidirektionalen MFW.

Resümee

Die Themen FIT 2013 für Sicherungspersonale und FIT 2013/2014 für AWS-Funktionsgruppen sind den aktuellen Anforderungen angepasst.

Entscheidend für den bleibenden Erfolg der gefestigten Kenntnisse ist jedoch die konsequente Anwendung und Umsetzung der aufgefrischten Themen in der Praxis.

Dabei garantiert schon die rege Mitarbeit aller Teilnehmer im FIT die positiven Ergebnisse.

Festigen Sie durch Ihre aktive Teilnahme an den Fortbildungsseminaren den praktischen Erfolg vor Ort! ■

Und denken Sie bitte stets daran:

