

Hinweise zur sicheren Gestaltung und Nutzung von Gleis- und Bahnüberwegen



Impressum

Herausgeber:
Unfallversicherung Bund und Bahn

Hauptstandort Wilhelmshaven

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

Hauptstandort Frankfurt

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

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

1. Auflage: Dezember 2024

Hinweise zur sicheren Gestaltung und Nutzung von Gleis- und Bahnüberwegen

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorbemerkungen	5
1. Verkehrswege in Gleisanlagen	6
2. Gleisüberwege	9
Gestaltungskriterien für Gleisüberwege	9
Sicherer Standort zwischen Gleisen	11
Höhere Geschwindigkeiten der Eisenbahnfahrzeuge an Gleisüberwegen	11
Maßnahme „jederzeit einsehbarer Gleisabschnitt“ für Gleisüberwege	13
3. Bahnüberwege	16
Mindestbreite für Bahnüberwege	17
Örtliche und betriebliche Gegebenheiten an Bahnüberwegen	18
4. Beleuchtung an Gleis- und Bahnüberwegen	20
5. Verhaltensregeln und Kontrollen	21
Anhang: Vorschriften und Regeln	22

Vorbemerkungen

Diese UVB-Fachinformation behandelt Gleis- und Bahnüberwege, die insbesondere für die nach der DGUV Vorschrift 72 „Eisenbahnen“ tätigen Beschäftigten vorgesehen sind bzw. von diesen benutzt werden. Das sind Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb, die

- Eisenbahnfahrzeuge erreichen oder verlassen, z. B. Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter, oder
- in Gleisanlagen neben oder zwischen Eisenbahnfahrzeugen Tätigkeiten ausführen, z. B. Rangierer, Wagenmeister.

Beschäftigte, die nach der DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ tätig werden, können diese Verkehrswege ebenfalls benutzen. Sie benötigen für ihre Arbeiten und für den Weg zur/von der Arbeitsstelle immer einen Sicherungsplan zum Abwenden von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb.



1. Verkehrswege in Gleisanlagen

In dieser UVB-Fachinformation werden Hinweise zur sicheren Gestaltung und Nutzung von Gleis- und Bahnüberwegen gegeben. Die dargestellten Grundsätze und Berechnungen sollen für die Gestaltung und Nutzung eines Überweges eine Hilfestellung sein, um die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten zu gewährleisten.

Im Eisenbahnbetrieb gilt der Grundsatz: „Der Gleisbereich darf nur betreten werden, wenn es zur Erfüllung der Aufgabe – unter Berücksichtigung der Gefährdungsbeurteilung – erforderlich ist.“

Verkehrswege in Gleisanlagen sind für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb notwendig, um Betriebsanlagen, Eisenbahnfahrzeuge, Gebäude und/oder Arbeitsplätze sicher und unfallfrei zu erreichen. Hierzu müssen Verkehrswegepläne erstellt und vorgehalten, durch den Unternehmer bekannt gegeben und regelmäßig überprüft werden.

Bei der Nutzung von Verkehrswegen wird in dieser UVB-Fachinformation unterschieden zwischen den Betriebsarten

- Fußgängerverkehr
- Fahrzeugverkehr
- gemeinsamer Fußgänger- und Fahrzeugverkehr.

Es werden ausschließlich die innerbetrieblichen Verkehrswege innerhalb einer Arbeitsstätte betrachtet.

Grundsätzlich gilt, dass Verkehrssicherungspflichten für denjenigen bestehen, der Gleisanlagen incl. Verkehrswege errichtet und betreibt (Betreiber). Verantwortlich im Rahmen der Fürsorgepflicht ist der Unternehmer, dessen Beschäftigte in der Gleisanlage tätig werden und die Verkehrswege benutzen (Nutzer). Betreiber und Nutzer müssen sichere Verkehrswege gewährleisten. Hierfür ist es erforderlich, diese regelmäßig auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen.

Werden Mängel an Verkehrswegen festgestellt, müssen diese möglichst schnell beseitigt werden. Weitergehende Regelungen zwischen Betreiber und Nutzer können in Werks-/Nutzungsverträgen vereinbart sein.

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten auf Verkehrswegen sind insbesondere folgende Punkte bei der Gestaltung zu beachten:

Verkehrswege ...

- sind grundsätzlich waagrecht anzulegen, übersichtlich zu führen und sollen möglichst gradlinig verlaufen
- müssen eben, trittsicher, tragfähig, rutschhemmend und ausreichend breit gestaltet sein
- dürfen keine Unebenheiten, Vertiefungen und Stolperstellen aufweisen, z. B. im Bereich von Schachtabdeckungen, Rosten, Kabelkanälen
- erfordern eine Oberfläche, die den maximalen Beanspruchungen der Verkehrsbelastung standhält
- dürfen durch Einbauten incl. Fundamente nicht eingeengt werden
- müssen ausreichend beleuchtet sein
- müssen unter Berücksichtigung der Art der Nutzung, der betrieblichen Verhältnisse und der Witterungsbedingungen instandgehalten und gereinigt werden.

Bei der Planung und Errichtung beziehungsweise Gestaltung von Verkehrswegen ist die vorgesehene Art der Nutzung (Betriebsart) ein wesentliches Kriterium. Hiervon abhängig ist z. B. auch die notwendige Breite und die Festigkeit (Belastungsgrenze).

Die Anforderungen an die Oberfläche der Verkehrswege werden z. B. erfüllt, wenn diese asphaltiert oder gepflastert ist. Auch Oberflächen aus einem abgestuften Mineralstoffgemisch, welches ausreichend wasserdurchlässig und frostsicher ist (z. B. Korngemische der Bodenklasse GW, SW, GU nach DIN 18 196 „Erd- und Grundbau – Bodenklassifikation für bautechnische Zwecke“), erfüllen diese Anforderungen.

Sehr gute Materialeigenschaften für die Verwendung als Wegoberfläche – insbesondere bei Gleisüberwegen – erfüllen Gitterroste aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Diese besitzen u. a. eine hohe Festigkeit bei geringem Gewicht, sind elektrisch isolierend, haben eine hohe Rutsicherheit und sind witterungs- und korrosionsbeständig.

Holzbohlen sollen für Gleisüberwege nicht verwendet werden, da diese bei Feuchtigkeit oder Reifglätte nicht ausreichend rutschhemmend sind und eine Unfallgefahr darstellen.

Abgeleitet aus der Betriebsart werden für Verkehrswege – die quer zu den Gleisen verlaufen – folgende Bezeichnungen definiert:

- **Gleisüberwege** sind Verkehrswege für den innerbetrieblichen Fußgängerverkehr, die quer – in der Regel rechtwinklig – zu den Gleisen verlaufen.



- **Bahnüberwege** sind Straßen, Wege, Bereiche von Zufahrten zu Gebäuden oder Flächen in Werksbereichen und in Bahnhöfen, die Gleisanlagen höhengleich queren und dem innerbetrieblichen Fahrzeugverkehr oder dem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr dienen.



Der Unternehmer hat nach dem Arbeitsschutzgesetz im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung auch für Gleis- und Bahnüberwege die Gefährdungen zu ermitteln, diese zu bewerten sowie erforderliche Maßnahmen zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten festzulegen und deren Wirksamkeit regelmäßig zu prüfen.

2. Gleisüberwege

Gestaltungskriterien für Gleisüberwege

Die Breite für Gleisüberwege orientiert sich an der Breite für den Fußgängerverkehr längs der Gleise – sie soll mindestens 1,00 m betragen. Im Bereich von Weichen sollen Gleisüberwege nicht angeordnet werden. Um Stolperstellen zu vermeiden, muss die Wegoberfläche in der Höhe der Schienenoberkante liegen und darf nur so weit unterbrochen werden, wie es der Betrieb der Eisenbahnfahrzeuge erfordert.

Führt ein Gleisüberweg über mehrere Gleise, so kann eine versetzte, an die örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten angepasste Anordnung, sinnvoll sein (z. B. beim Zugang vom Sozialgebäude zum Abstellplatz für Triebfahrzeuge). Die versetzte Anordnung soll dazu dienen, die Aufmerksamkeit der Beschäftigten auf den jeweiligen Gleisbereich bzw. herannahende Eisenbahnfahrzeuge zu lenken.

Für die Gestaltung und Nutzung eines Gleisüberweges sind insbesondere folgende Fragen – soweit diese für die vorliegenden örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten zutreffend sind – im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zu berücksichtigen:

- Kann anstelle eines Gleisüberweges eine Überführung oder Unterführung benutzt werden? (*Verhältnismäßigkeit muss gegeben sein*)
- Wie hoch ist die Anzahl der Beschäftigten, die den Gleisüberweg benutzen?
- Wie viele Gleise sind zu überqueren?
- Wie hoch ist die zulässige Geschwindigkeit in den Gleisen, die zu überqueren sind?
- Ist eine ausreichende Sicht für den „jederzeit einsehbaren Gleisabschnitt“ in beide Richtungen gewährleistet?
- Kann die Sicht auf den „jederzeit einsehbaren Gleisabschnitt“ verdeckt oder eingeschränkt werden, z. B. durch Fahrzeuge oder Vegetation? (*Maßnahmen, die ein Verdecken oder Einschränken der Sicht verhindern, sind z. B. Kennzeichnen und Freihalten von Sperrflächen für Fahrzeuge sowie regelmäßiges Rückschneiden der Vegetation*)
- Ist für Gleisüberwege, die auch bei Dunkelheit begangen werden, eine ausreichende und funktionstüchtige künstliche Beleuchtung vorhanden?

Gleisüberwege

- Wurden Verhaltensregeln für Witterungsbedingungen wie Nebel, Schneefall, die eine ausreichende Sicht auf den „jederzeit einsehbaren Gleisabschnitt“ einschränken können, festgelegt? (*dies ist grundsätzlich eine Gleissperrung zum Schutz von Personen aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung), die beim Fahrdienstleiter zu beantragen ist*)
- Ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten in den Gleisen eine technische und/oder organisatorische Maßnahme für ein sicheres Überschreiten des Gleisüberweges notwendig?

Falls die Eisenbahnfahrzeuge im Bereich des Gleisüberweges mit einer niedrigen Geschwindigkeit fahren, wird im Eisenbahnbetrieb zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten oftmals die Maßnahme „jederzeit einsehbarer Gleisabschnitt“ eingesetzt. Grundlage für das Festlegen einer solchen Maßnahme ist immer eine Gefährdungsbeurteilung.

Bei der Maßnahme „jederzeit einsehbarer Gleisabschnitt“ können zur Erhöhung der Sicherheit ergänzende Maßnahmen erforderlich sein, um die Aufmerksamkeit vor dem Betreten des Gleisüberweges zu erhöhen, z. B. durch:

- selbstzufallende Schranken
- Drehkreuze
- Absperrgeländer
- Umgehungsschranken



Ein Gleisüberweg kann unter Berücksichtigung der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten an der vorgesehenen Stelle nur errichtet und benutzt werden, wenn dort zu jeder Zeit eine ausreichende Sicht auf herannahende Eisenbahnfahrzeuge besteht. Hierfür ist die maximal erforderliche Zeit für das Überqueren der Gleise sowie die Länge des „jederzeit einzusehenden Gleisabschnittes“ im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zu ermitteln.

Sicherer Standort zwischen Gleisen

Bei einem Gleisüberweg, der über mindestens zwei Gleise führt, kann der Verkehrsweg mit einer Mindestbreite von 1,00 m zwischen den Gleisen als sicherer Standort angesehen werden, wenn der entsprechende Gleismittenabstand in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge vorhanden ist.

Ob ein sicherer Standort zwischen zwei Gleisen vorliegt, ist durch eine Berechnung und Beurteilung des erforderlichen Gleismittenabstandes anhand der zulässigen Geschwindigkeiten in den nebeneinanderliegenden Gleisen zu ermitteln.

Ein sicherer Standort ist im Regelfall bei Geschwindigkeiten bis $v \leq 40$ km/h gegeben, wenn ein Sicherheitsraum von mindestens 0,8 m zwischen zwei Gleisen vorhanden ist.

Höhere Geschwindigkeiten der Eisenbahnfahrzeuge an Gleisüberwegen

Bezüglich der zulässigen Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge im Bereich des Gleisüberweges ist festzustellen, dass diese aufgrund der hiermit verbundenen Gefährdung möglichst niedrig sein sollte. Auch bei Vorhandensein optimaler Sichtverhältnisse soll die zulässige Geschwindigkeit nicht höher als 100 km/h sein, da die Sicht bzw. Erkennbarkeit des Eisenbahnfahrzeuges am Beginn des „jederzeit einsehbaren Gleisabschnittes“ nur erschwert möglich ist.

Das Errichten von Gleisüberwegen zum Queren von Gleisen in Verbindung mit der Maßnahme „jederzeit einsehbarer Gleisabschnitt“ ist bei Geschwindigkeiten über 100 km/h ohne Ergänzung durch technische und/oder organisatorische Maßnahmen aus dem zuvor genannten Grund nicht akzeptierbar. Nachfolgend zwei Beispiele:

Beispiel 1:

Ein Zugang zum Gleisüberweg kann nur vom Fahrdienstleiter freigegeben werden, d. h. ein Triebfahrzeugführer, der den Gleisüberweg benutzen möchte, muss sich zuvor über eine Sprechsäule* beim Fahrdienstleiter melden und eine Freigabe beantragen.

Der Fahrdienstleiter gibt nach erfolgter Uv-Sperrung den Zugang zum Gleisüberweg frei. Hat der Triebfahrzeugführer den Gleisüberweg überschritten, teilt er dieses dem Fahrdienstleiter an der Sprechsäule auf der gegenüberliegenden Seite mit. Im Anschluss hebt der Fahrdienstleiter die Uv-Sperrung wieder auf.

Um vorhersehbares Fehlverhalten der Beschäftigten zu minimieren, ist auf Basis der Gefährdungsbeurteilung der Zugangsbereich zum Gleisüberweg jeweils zur rechten und linken Seite auf mindestens 10 m Länge einzuzäunen. Mit einer auf die Situation abgestimmten Beschilderung an den Zugängen ist auf das vorgesehene Verhalten hinzuweisen.

** Es können auch andere betriebliche Kommunikationsmittel eingesetzt werden, z. B. GSM-R-Handy (Global System for Mobile Communications-Rail).*

Beispiel 2:

Unmittelbar an einem Gleisüberweg wird eine technische Einrichtung mit mehreren optischen Leuchten (Blink- bzw. Blitzleuchten) eingebaut. Über Kontaktschalter, die in entsprechender Entfernung zum Gleisüberweg im Gleis installiert sind (abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge), werden die optischen Leuchten aktiviert und informieren die Beschäftigten dadurch über die sich nähernde Fahrt.

Für den Ausfall/Störung der Anlage muss sichergestellt sein, dass eine Rückfallebene vorhanden ist und hierdurch die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten weiterhin gewährleistet bleibt.



Die festgelegten Maßnahmen sind in einer Betriebsanweisung nach § 22 der DGUV Vorschrift 72 „Eisenbahnen“ zu dokumentieren, den Beschäftigten im Rahmen der Unterweisung bekanntzugeben und vom Unternehmer regelmäßig zu kontrollieren.

Maßnahme „jederzeit einsehbarer Gleisabschnitt“ für Gleisüberwege

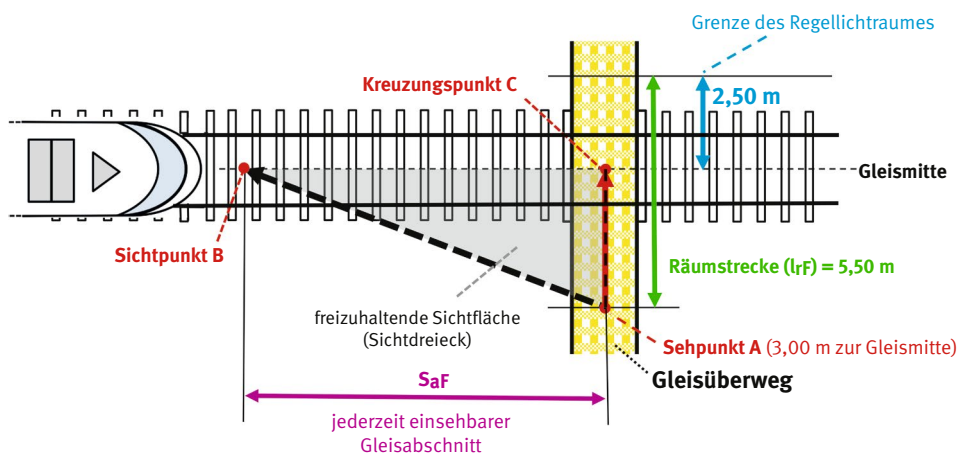
In den beiden folgenden Tabellen werden die „jederzeit einsehbaren Gleisabschnitte“ für verschiedene Geschwindigkeiten der Eisenbahnfahrzeuge (V_E) dargestellt:

- beim Überschreiten eines Gleises am Gleisüberweg durch den Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb ohne Fahrzeug und/oder Transportgut (Tabelle 1)

Tabelle 1: Überschreiten eines Gleises am Gleisüberweg

max. Geschwindigkeit des Eisenbahn- fahrzeuges V_E (km/h)	5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
jederzeit einsehbarer Gleisabschnitt S_{aF} (m) – Mindestmaße –	10	20	30	40	50	60	70	100	110	130	150	170	190

Die Räumstrecke für Beschäftigte (l_{rF}) beim Überschreiten eines Gleises beginnt am Sehpunkt A – in einem Abstand von **3,00 m** zur Gleismitte – und endet auf der anderen Seite des Gleises an der Grenze des Regellichtraumes – **2,50 m** von der Gleismitte gemessen. Aus dieser Festlegung ergibt sich folgende **Räumstrecke (l_{rF}): $3,00\text{ m} + 2,50\text{ m} = 5,50\text{ m}$**



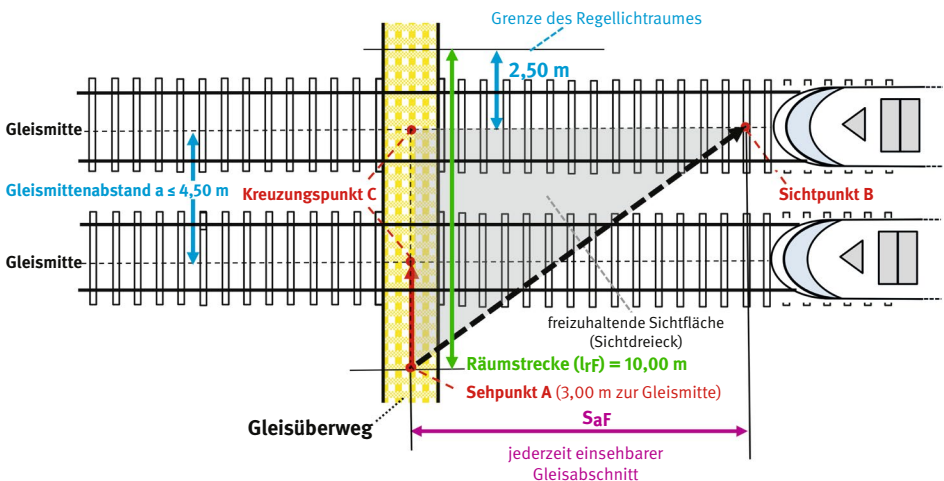
Gleisüberwege

- beim Überschreiten von zwei Gleisen am Gleisüberweg mit einem Gleismittenabstand von $a \leq 4,50$ m durch den Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb ohne Fahrzeug und/oder Transportgut (Tabelle 2)

Tabelle 2: Überschreiten von zwei Gleisen am Gleisüberweg mit einem Gleismittenabstand von $a \leq 4,5$ m

max. Geschwindigkeit des Eisenbahn- fahrzeuges V_E (km/h)	5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
jederzeit einsehbarer Gleisabschnitt S_{aF} (m) – Mindestmaße –	20	30	50	60	80	90	120	150	180	210	230	260	290

Die Räumstrecke für Beschäftigte (l_{rF}) beim Überschreiten von zwei Gleisen mit einem Gleismittenabstand von $a \leq 4,5$ m beginnt am Sehpunkt A – in einem Abstand von **3,00 m** zur Gleismitte – und endet auf der äußeren Seite des zweiten Gleises an der Grenze des Regellichtraumes – **2,50 m** von der Gleismitte gemessen. Aus dieser Festlegung ergibt sich folgende **Räumstrecke (l_{rF}): $3,00\text{ m} + 4,50\text{ m} + 2,50\text{ m} = 10,00\text{ m}$**



Die Berechnung der Mindestmaße zum „jederzeit einsehbaren Gleisabschnitt“ erfolgte – in Abhängigkeit von der jeweiligen Geschwindigkeit – mit Hilfe einer wissenschaftlich-empirischen Berechnungsformel. Die Ergebnisse wurden auf den nächsthöheren Zehnerwert aufgerundet und können als Anhaltswerte für die Gestaltung von Gleisüberwegen herangezogen werden.

Wichtige Hinweise:

In den beiden Skizzen sind die „jederzeit einsehbaren Gleisabschnitte“ aus Gründen der Übersichtlichkeit nur für eine Fahrtrichtung des Eisenbahnfahrzeuges eingezeichnet. Der „jederzeit einsehbare Gleisabschnitt“ muss immer in beide Fahrtrichtungen gegeben sein und gilt auch für das zweite Gleis, welches überschritten wird. Die Vorgaben gelten entsprechend, wenn der Gleisüberweg von der gegenüberliegenden Seite kommend begangen wird.

Es wird davon ausgegangen, dass der Gleisüberweg mit einer Bewegungsgeschwindigkeit des Beschäftigten von 1,2 m/s ($\rightarrow$ ca. 4,5 km/h) überschritten wird. Zudem wird vorausgesetzt, dass bei den Beschäftigten, die den Gleisüberweg nutzen, keine gesundheitlichen Einschränkungen bestehen, die zu einer zusätzlichen Gefährdung führen können. Der Nachweis der Eignung (Tauglichkeit) kann für die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb z. B. nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung erfolgen.

Die Werte in den beiden Tabellen dürfen nicht zur Ermittlung der „Annäherungsstrecke“ für Arbeiten nach der DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ herangezogen werden.

3. Bahnüberwege

Bahnüberwege dienen den Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb sowie anderen Beschäftigten im innerbetrieblichen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr, um Gleisanlagen im Rahmen der auszuführenden Tätigkeiten höhengleich zu queren, z. B. mit Fahrzeugen zur Reinigung von Eisenbahnfahrzeugen, zur Trinkwasserbefüllung, zur Fäkalienentsorgung, zum Nachfüllen von Betriebsstoffen oder anderen Warentransporten.

Bei der Errichtung und Nutzung von Bahnüberwegen gelten grundsätzlich die gleichen Anforderungen wie für Gleisüberwege. Zusätzliche Anforderungen ergeben sich beim Einsatz von Fahrzeugen und Transportgütern, insbesondere aufgrund der höheren Belastung, der angewendeten Betriebsart sowie der Fahrzeug- und Transportgutbreiten incl. der erforderlichen Sicherheitszuschläge.

Bei Bahnüberwegen sind z. B. folgende Varianten möglich:

Der Bahnüberweg

- muss mit schwerem oder großvolumigem Transportgut überquert werden
- wird von Beschäftigten benutzt, die Arbeitsmittel mitführen oder nutzen, z. B. Handkarren, Flurförderzeuge wie Elektrofahrzeuge mit angehängten Transportwagen.

Mindestbreite für Bahnüberwege

Die Mindestbreite für einen Bahnüberweg berechnet sich aus der Summe ...

- der größten Breite des Transportmittels oder Ladegutes
- der Randzuschläge in Abhängigkeit von der Betriebsart
 - Betriebsart: Fahrzeugverkehr ($\rightarrow 0,50$ m je Seite)
 - Betriebsart: gemeinsamer Fahrzeug- und Fußgängerverkehr ($\rightarrow 0,75$ m je Seite)

und

- soweit erforderlich des Begegnungszuschlages ($\rightarrow 0,40$ m).

Bei zweispuriger Verkehrsführung ergeben sich in Abhängigkeit der Betriebsart folgende Rand- und Begegnungszuschläge (Sicherheitszuschläge):

- Betriebsart Fahrzeugverkehr: $2 \times 0,50 \text{ m} + 0,40 \text{ m} = 1,40 \text{ m}$
- Betriebsart gemeinsamer Fahrzeug- u. Fußgängerverkehr: $2 \times 0,75 \text{ m} + 0,40 \text{ m} = 1,90 \text{ m}$

Bei einer geringen Anzahl von Verkehrsbegegnungen (ca. 10 pro Stunde) kann die Summe aus doppeltem Rand- und einfachem Begegnungszuschlag bis auf 1,10 m herabgesetzt werden, falls hierdurch keine zusätzliche Gefährdung für die Beschäftigten entsteht.

Als Verkehrsbegegnungen zählen in der Betriebsart „Fahrzeugverkehr“ die Begegnungen Fahrzeug-Fahrzeug und in der Betriebsart „gemeinsamer Fahrzeug- und Fußgängerverkehr“ sowohl die Begegnungen Fahrzeug-Fahrzeug als auch Fahrzeug-Fußgänger.

Hinweis: Bei einspuriger Verkehrsführung dürfen die Randzuschläge in beiden Betriebsarten nicht verringert werden.

In Kurven und zweckmäßigerweise auch an Kreuzungen ist die Breite des Verkehrsweges in Abhängigkeit von den Wenderadien (Schleppkurven) der Fahrzeuge einschließlich des Ladegutes zu bemessen. Hierbei sind die Angaben der Hersteller zu berücksichtigen.

Örtliche und betriebliche Gegebenheiten an Bahnüberwegen

Um die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten am jeweiligen Bahnüberweg zu gewährleisten, müssen die örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten in die Gefährdungsbeurteilung einfließen, z. B. die

- zulässige Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnüberweg
- Betriebsart (reiner Fahrzeugverkehr oder gemeinsamer Fußgänger- und Fahrzeugverkehr)
- einspurige oder zweispurige Verkehrswegführung
- Zahl der nutzenden Personen
- Zahl der Verkehrsbegegnungen
- Anzahl der Gleise, die zu überqueren sind
- Länge und Geschwindigkeit der querenden Fahrzeuge und hiermit die verbundene Dauer der Überquerung der Gleise am Bahnüberweg
- Sichtverhältnisse in beide Gleisrichtungen (Einschränkungen durch vorhandene Bebauung, Einbauten, Bewuchs, Witterung usw.)
- mögliche Störungen an Fahrzeugen im innerbetrieblichen Fahrzeugverkehr.



Für das Befahren von Gleisen an Bahnüberwegen mit Fahrzeugen im innerbetrieblichen Fahrzeugverkehr wird empfohlen, bei dem Fahrdienstleiter vorher eine Uv-Sperrung der Gleise zu beantragen und diese sperren zu lassen. Dies ist sinnvoll, weil z. B. ein Liegenbleiben auf den Gleisen mit einem Fahrzeug aufgrund einer Störung nicht sicher ausgeschlossen werden kann.

Eine Uv-Sperrung ist erforderlich, wenn die Sicht auf den jederzeit einsehbaren Gleisabschnitt z. B. aufgrund schlechter Witterung nicht gewährleistet ist.

Zur Erhöhung der Sicherheit können ergänzende Maßnahmen erforderlich sein, z. B. eine Schrankenanlage, die den Bahnüberweg für den innerbetrieblichen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr sperrt, bis die Eisenbahnfahrzeuge den Bahnüberweg durchfahren haben. Ansonsten sollte die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge – die den Bahnüberweg kreuzen – nur so hoch sein, dass diese jederzeit vor Hindernissen anhalten können.



4. Beleuchtung an Gleis- und Bahnüberwegen

Gleis- und Bahnüberwege sind Verkehrswege und somit bei nicht ausreichendem Tageslicht künstlich zu beleuchten.

Der für die Allgemeinbeleuchtung geltende Mindestwert der Beleuchtungsstärke beträgt für Verkehrswege in Gleisanlagen incl. Gleisüberwege bei Eisenbahnen 10 Lux.

Für Bahnüberwege ist eine Beleuchtungsstärke von mindestens 20 Lux erforderlich.

Beleuchtungseinrichtungen sind so anzubringen, dass die Beschäftigten nicht geblendet werden. Weiterhin müssen diese so beschaffen sein, dass diese mit Signalen nicht verwechselt werden können.

Weitere Beleuchtungsparameter, z. B. Gleichmäßigkeit, Schatten, sind bei der Planung und Errichtung zu berücksichtigen (siehe DGUV Information 215-210 „Natürliche und künstliche Beleuchtung in Arbeitsstätten“).

Die Beleuchtung in Gleisanlagen incl. der Überwege muss in den Zeiträumen wirksam sein, in denen Beschäftigte dort Tätigkeiten ausführen oder Verkehrswege incl. Gleis- und Bahnüberwege benutzen.

Wenn sich in diesen Bereichen niemand aufhält, muss grundsätzlich keine Beleuchtung eingeschaltet sein. Insbesondere aufgrund von Energieeinsparpotentialen und aus Umweltschutzgründen sollte überprüft werden, ob z. B. durch technische und/oder organisatorische Maßnahmen die Einschaltdauer zeitlich begrenzt werden kann.

5. Verhaltensregeln und Kontrollen

Allgemeine Voraussetzungen für die Sicherheit in Gleisanlagen ist das richtige Verhalten der Beschäftigten. Dies gilt an Verkehrswegen und insbesondere an Gleis- und Bahnüberwegen.

Über die vorhandenen Gefährdungen sowie die festgelegten Maßnahmen und Verhaltensregeln müssen die Vorgesetzten die Beschäftigten regelmäßig unterweisen und deren Umsetzung kontrollieren.

Bei Kontrollen hat der Vorgesetzte insbesondere darauf zu achten, ob z. B.

- die vorgeschriebene und funktionstüchtige persönliche Schutzausrüstung/ Warnkleidung von den Beschäftigten getragen wird.
- die Verkehrswege benutzt werden (auf mögliches Fehlverhalten, erkennbare Abkürzungen achten und dieses ansprechen).
- der Fahrer/die Fahrerin eines Fahrzeuges im innerbetrieblichen Fahrzeugverkehr vor dem Überqueren des Bahnüberweges eine Uv-Sperrung beantragt hat.
- der Fahrer/die Fahrerin eines Fahrzeuges im innerbetrieblichen Fahrzeugverkehr entsprechend der Betriebsanweisung die Beleuchtung am Fahrzeug eingeschaltet hat.

Anhang: Vorschriften und Regeln

Nachstehend sind wichtige Vorschriften, Regeln, Informationen und sonstige Veröffentlichungen zusammengestellt, die für die Thematik Gleis- und Bahnüberwege relevant sind:

- Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)
- Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV)
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Technische Regeln für Arbeitsstätten ASR A1.5 „Fußböden“
- Technische Regeln für Arbeitsstätten ASR A1.8 „Verkehrswege“
- Technische Regeln für Arbeitsstätten ASR A3.4 „Beleuchtung“
- DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“
- DGUV Vorschrift 72 „Eisenbahnen“
- DGUV Regel 100-001 „Grundsätze der Prävention“
- DGUV Information 214-089 „Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb“
- DGUV Information 214-090 „Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb – Regelungen für Unternehmerinnen sowie andere Vorgesetzte“
- DGUV Information 215-210 „Natürliche und künstliche Beleuchtung von Arbeitsstätten“
- Richtlinie 815.3100 „Bahnübergangsanlagen planen und instandhalten; nicht technisch gesicherte Bahnübergänge planen“ (DB InfraGO AG)
- VDV-Schrift 362 „Bahnüberwege in abgeschlossenen Werksbereichen“
- DIN 18 196 „Erd- und Grundbau – Bodenklassifikation für bautechnische Zwecke“

Unfallversicherung Bund und Bahn

Hauptstandort Wilhelmshaven

Weserstraße 47

26382 Wilhelmshaven

Telefon: 04421 407-4007

Fax: 04421 407-1449

Hauptstandort Frankfurt

Salvador-Allende-Straße 9

60487 Frankfurt am Main

Telefon: 069 47863-0

Fax: 069 47863-2902

www.uv-bund-bahn.de

info@uv-bund-bahn.de