

# BahnPraxis

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



11 · 2005

- Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich – Sperren von Gleisen aus Uv-Gründen
- Selbstsicherung bei Arbeiten im Bereich von Gleisen – Eine Herausforderung für alle Prozessbeteiligten
- Kennen Sie sich aus?

**EUK** **DB**

## Liebe Leserinnen und Leser

wir hatten im Juni 2004 in BahnPraxis über ein Projekt der Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) im Zusammenhang mit der Selbstsicherung von kleinen Gruppen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen berichtet.

Zwischenzeitlich hat die Forschungsgesellschaft für angewandte System-sicherheit und Arbeitsmedizin e.V. (FSA) 90 Workshops mit ca. 1300 Teilnehmern der DB Netz AG und anderer Konzernunternehmen durchgeführt.

Eine Möglichkeit der Sicherung solcher kleinen Gruppen von bis zu drei Beschäftigten ist das „Sperren der Gleise aus Uv-Gründen“, d.h. das Sperren aus Unfallverhütungsgründen, bei der die Beschäftigten im gesperrten Gleis vor herannahenden Schienenfahrzeugen sicher sind, da keine Schienenfahrzeuge verkehren.

In jeder Veranstaltung der FSA wurde dieses relativ neue betriebliche Verfahren der Sperrung aus Uv-Gründen von den Teilnehmern thematisiert und hinterfragt, so dass wir es hier in einem Artikel nochmals erläutern.

An dem Verfahren sind der Fahrdienstleiter, der Baubetriebskoordinator, der Vorgesetzte des Beschäftigten und natürlich der Beschäftigte selbst beteiligt. In diesem Artikel wollen wir insbesondere die Regelungen darstellen, die für diejenigen relevant sind, die die Uv-Sperrung beantragen und in deren Schutz arbeiten, sowie deren Vorgesetzte.

Wir stellen dar, wie man es „richtig macht“, wir stellen aber auch dar, welche sicherheitswidrigen, gefährlichen Gewohnheiten angetroffen werden.

Derjenige, der eine Uv-Sperrung beantragt, muss ein „Uv-Berechtigter“ sein. Dafür ist eine Qualifikation nötig, die u.a. mit dem erfolgreichen Abschluss der „Funktionsausbildung für Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von bis zu drei Personen die Sicherung übernehmen sollen“, erlangt werden kann. Diese neue Funktionsausbildung steht in einem engen Zusammenhang mit dem Thema Selbstsicherung von kleinen Gruppen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen.

Es werden deshalb in einem weiteren Artikel die Hintergründe, die dazu bewogen haben diese Funktionsausbildung zu entwickeln und einzuführen beschrieben, sowie die Lernziele und Lerninhalte dargestellt und erläutert.

Das Arbeiten von kleinen Gruppen ist in der Instandhaltung der Bahnanlagen der DB AG unverzichtbar, insbesondere für den Bereich des Kerngeschäftes der DB Netz Instandhaltung bei Inspektion, Wartung und Entstörung.

Das Arbeitsergebnis kann aber nur dann ein gutes Ergebnis sein, wenn die Beschäftigten bei ihrer Tätigkeit nachhaltig vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb geschützt werden und das ist unser Ziel!

Und denken Sie bitte stets daran: Sicher arbeiten – es lohnt zu leben.

Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam



Unser Titelbild:  
Arbeiten im Gleisbereich.  
Foto: EUK.

## THEMEN DES MONATS

### **Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich – Uv-Sperrung**

In diesem Artikel wird die Uv-Sperrung, also die Sperrung zur Abwendung der Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, näher erläutert. Dabei ist sicherlich von besonderem Interesse, dass dies hierbei vor Allem aus der Sicht desjenigen, der die Sperrung des Gleises beantragt, geschieht.

Seite 123

### **Selbstsicherung bei Arbeiten im Bereich von Gleisen – Eine Herausforderung für alle Prozessbeteiligten**

Tag für Tag für viele Beschäftigte immer wieder eine Herausforderung, unter der sogenannten Selbstsicherung zu arbeiten. Dazu gehört nicht nur, zu wissen, wie's geht, man muss es auch anwenden! Dieser Artikel erläutert daher nicht nur die Sicherung in besonderen Fällen, sondern geht auch auf deren Anwendung in der täglichen Praxis ein. Um die Beschäftigten zielgerichtet darauf vorzubereiten, wurde bei der DB Netz AG eine neue Funktionsausbildung 046.2134 konzipiert, deren wichtigsten Inhalte hier vorgestellt werden.

Seite 129

### **Kennen Sie sich aus?**

Seite 135

#### **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, Werner Wieczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

#### **Anschrift**

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NBGB, Taunusstraße 45-47, 60329 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-2 77 03, E-Mail: I.NBGB@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**

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

#### **Druck und Gestaltung**

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

# Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich

## Sperren von Gleisen aus Uv-Gründen aus Sicht desjenigen, der die Gleissperrung beantragt.

*Bei Arbeiten im Gleisbereich und wenn die Gefahr besteht, unbeabsichtigt in diesen, also den Gleisbereich, zu gelangen, müssen die Beschäftigten vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb geschützt werden.*

*Eine dieser Maßnahmen und zwar eine weitreichende Maßnahme, d.h. eine Maßnahme mit hoher Wirksamkeit, stellt das Sperren von Gleisen der freien Strecke bzw. das Sperren von Bahnhofsgleisen dar. Es ist in Zusammenhang mit der Wirksamkeit dieser Maßnahme unerheblich, ob eine „große Gruppe“ zu sichern ist oder eine Gruppe von bis zu drei Beschäftigten. Die Gefährdung der Beschäftigten ist unabhängig von ihrer Anzahl hoch. Im folgenden Beitrag sollen jedoch Arbeitsstellen, auf denen bis zu drei Beschäftigte tätig werden sollen, thematisiert werden.*

*In diesem Artikel von **Anita Hausmann, Thomas Schill**, beide Mitarbeiter in der DB Netz AG Zentrale sowie **Klaus Adler**, Technischer Aufsichtsdienst der Eisenbahn-Unfallkasse, wird insbesondere über die notwendigen Voraussetzungen und die Durchführung der Sicherungsmaßnahme „Sperren“ von Gleisen berichtet. Wir wenden uns dabei in erster Linie an Personen, die die Sperrung aus Uv-Gründen beim Fahrdienstleiter beantragen, in deren Schutz arbeiten und den Wegfall des Anlasses melden.*

Sie erinnern sich bestimmt, wir hatten z.B. in *BahnPraxis* 6/2004 darüber berichtet, dass die Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) mit Unterstützung der DB Netz AG und anderer Konzernunternehmen die Workshops „Selbstsicherung“ bundesweit noch bis Ende 2005 durchführt. Die Veranstaltungen werden von der Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin e.V. (FSA) im Auftrag der EUK veranstaltet. Adressaten sind die Personen, die nach einer Pflichtenübertragung Unternehmerfunktionen wahrnehmen und die Entscheidung treffen, ob unter Selbstsicherung gearbeitet werden soll. Dieser Personenkreis wird durch die Workshops in die Lage versetzt, mit Hilfe einer Gefährdungsbeurteilung zu entscheiden, ob eine Selbstsiche-

rung möglich ist bzw. welche Maßnahme zu ergreifen ist. Im Bereich der DB Netz AG sind das z.B. Teamleiter, Werkmeister, Bezirksleiter.

In den Veranstaltungen kam regelmäßig zum Ausdruck, dass die räumliche und zeitliche Trennung von Mensch und Gefahr eine Maßnahme ist, die der Gefährdung der Beschäftigten bei Arbeiten im Gleisbereich am ehesten angemessen ist. Die stets notwendige Gefährdungsbeurteilung wird diese Maßnahme in der Mehrzahl der Fälle zum Ergebnis haben.

Aber lassen wir hier ausnahmsweise einmal die Gefährdungsbeurteilung unberücksichtigt und beurteilen lediglich die vor Ort möglichen Maßnahmen, die zum Schutz der Beschäftigten

vor sich bewegenden Schienenfahrzeugen durchgeführt werden können.

Zum Schutz der Beschäftigten gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb gibt es, wie Sie wissen, verschiedene Möglichkeiten:

- **Fahrten können sicher und rechtzeitig am Beginn der Annäherungsstrecke erkannt werden.**

Diese Maßnahme „Fahrt erkennen“ kann z.B. nachts nicht angewendet werden, wegen einer möglichen Fahrt mit vollständig erloschenem Spitzensignal oder wenn abgestellte Wagenparks, Vegetation oder eine Fahrt im Nachbargleis die Sicht auf den Beginn der Annäherungsstrecke verhindern.

Außerdem kann die notwendige Sicht durch Nebel oder im Bogen liegende Gleise verhindert werden. Visuelle Schwierigkeiten könnten auch auftreten, wenn sich eine gelbe Baumaschine nähert und rechts und links des Gleises Rapsfelder blühen oder beim Versuch, in einer „grünen Landschaft“ grün lackierte Fahrzeuge sicher zu erkennen. Weitere Schwierigkeiten sind denkbar.

Die Maßnahme darf natürlich auch nicht angewendet werden, wenn die Art der Tätigkeit eine gleichzeitige Selbstsicherung durch Sicht nicht zulässt. Das kann z.B. bei komplizierten, ablenkenden Tätigkeiten der Fall sein.

- **Anzeichen der Annäherung einer Fahrt können sicher und rechtzeitig gedeutet werden.**

Ein solches Anzeichen darf sicherlich nicht die Veränderung des Luftdruckes in einem Tunnel oder das Hören bzw. Wahrnehmen von Geräuschen sein. Das Anzeichen „Schrankenbäume senken sich“ bei einem technisch gesicherten Bahnübergang führt oft zu Diskussionen unter Fachleuten. Es ist jedoch zu bedenken, dass die relevanten Regelungen, also die Regelungen der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV-V D 33, nicht nur für den Bahnbetreiber Deutsche Bahn AG gelten, sondern auch für andere Bahnbetreiber. Bei diesen kann es „sichere Anzeichen“ in anderer Form geben. Abschließend ist festzustellen, dass es diese „sicheren Anzeichen der Annäherung einer Fahrt“ kaum gibt bzw. diese nur selten anwendbar sind. Auch diese Maßnahme darf natürlich nicht angewendet werden, wenn die Art der Tätigkeit eine gleichzeitige Selbstsicherung durch Anzeichen der Annäherung nicht zulässt.

- **Die Beschäftigten werden vor Zulassung der Fahrt über diese unterrichtet.**

Das Verfahren, das umgangssprachlich „Warnverfahren“ genannt wird, ist beim Bahnbetreiber DB Netz AG nur auf der freien Strecke zugelassen. Im Bahnhof ist es verboten.

Unabhängig von der Gefährdung, die vermieden bzw. vermindert werden muss, ist dann das

## **Sperren der Gleise aus Uv-Gründen, also das Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren**

notwendig und dies ist unser Thema.

Oft ist diese Maßnahme die einzige Möglichkeit, die realisierbar ist, zumal in der Mehrzahl der Fälle die Arbeiten in Bahnhöfen ausgeführt werden.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass ein Sicherheitsraum festgelegt sein muss. Ein Sicherheitsraum ist, im Gegensatz zu einer Austrittsstelle, ein Raum, in dem die Beschäftigten vor gefährdenden Fahrten sicher sind. Das Nachbargleis kann nur dann ein Sicherheitsraum sein, wenn es aus Uv-Gründen gesperrt ist. Das ist in einem Bahnhof bei einem Gleisabstand von 4,50 m und einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h bei Arbeiten in Innengleisen durch die Unfallverhütungsregelungen ohne wenn und aber gefordert. Sinnvoll wäre es dann natürlich, das Arbeitsgleis aus Uv-Gründen zu sperren und als Sicherheitsraum festzulegen.

Auch die Teilnehmer der Workshops „Selbstsicherung“ haben dies regelmäßig erkannt und deshalb immer wieder das Verfahren „Sperren der Gleise aus Uv-Gründen“ hinterfragt. Insbesondere wurden folgende Aspekte angesprochen:

### **1. Abgrenzung des „Sperrens aus Uv-Gründen“ zum „Sperren aus übrigen, insbesondere technischen Gründen“, d.h.**

#### **welche Art der Sperrung in welcher Situation?**

- 2. Welche Unterlagen werden beim Fahrdienstleiter und „vor Ort“ benötigt. Wie sehen diese aus, wie und wer beantragt diese, welche Zeithorizonte existieren, wer erstellt die Unterlagen, werden in den Unterlagen Personen mit Namen, Orten und/oder Zeiten benannt?**

- 3. Wie ist bei einer kurzfristigen Störungsbeseitigung zu verfahren, falls keine Unterlagen vorhanden sind? Müssen in diesem Fall Unterlagen erstellt werden?**

- 4. Wer darf einen Antrag stellen, ein Gleis aus Uv-Gründen zu sperren bzw. wer darf mitteilen, dass der Anlass für die Gleissperrung weggefallen ist? Welche Ausbildung/Qualifizierung ist nötig bzw. gestattet dies?**

- 5. Wer führt welche Aufschreibungen/Dokumentationen? Gibt es vorgeschriebene Wortlaute. Falls ja, wie lauten diese?**

#### **Zu 1. Abgrenzung des „Sperrens aus Uv-Gründen“ zum „Sperren aus übrigen, insbesondere technischen Gründen“, d.h. welche Art der Sperrung in welcher Situation?**

In einem „gesperrten Gleis“ können Sperrfahrten verkehren, in einem aus Uv-Gründen gesperrten Gleis verkehrt jedoch keine Sperrfahrt, keine Rangierfahrt, kein Zug. Eine Gefährdung von einem Nachbargleis ist zu berücksichtigen, wenn der Gleisbereich des Nachbargleises betreten werden muss oder ein Hineingeraten in diesen bei der Ausführung der Tätigkeit möglich ist. Bei der weiteren Betrachtung werden Gefährdungen aus Fahrten im Nachbar-

gleis nicht berücksichtigt. Es geht also bei der Sperrung aus Uv-Gründen ausschließlich um den Schutz von Personen vor Schienenfahrzeugen, nennen wir es bei „einfachen“ Arbeiten, bei denen das Gleis stets befahrbar bleibt – aber nicht befahren wird, auch nicht durch Sperrfahrten.

Bei der anderen Möglichkeit der Gleissperrung, also aus übrigen Gründen, insbesondere technischen, wird das Gleis gesperrt, wenn beispielsweise Tätigkeiten an Bahnanlagen ausgeführt werden und infolgedessen das Gleis für einen Zeitraum zumindest teilweise nicht befahrbar ist. Trotzdem können in diesem Gleis Sperrfahrten verkehren, z.B. Baumaschinen.

#### **Welche betrieblichen Maßnahmen in diesem Fall erforderlich sind, ist nicht das Thema dieser Ausführungen!**

Ein Gleis wird z.B. auch aus „anderen Gründen“ gesperrt, wenn es nicht mehr befahren werden kann. Also, wenn z.B. die Fahrbahn unterbrochen ist – es fehlt beispielsweise eine der beiden Schienen!

Den Antrag, ein Gleis aus „technischen Gründen“ zu sperren, stellt ein Technischer Berechtigter. Er darf auch die Mitteilung (Befahrbarkeitsmeldung) an den Fahrdienstleiter geben, wenn diese Form der Sperrung wieder aufgehoben werden darf (z.B. Gleis von Adorf nach Bheim befahrbar). Grundlage für diese Form der Gleissperrung ist in der Regel eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta).

Wenn ein Gleis aus Uv-Gründen gesperrt werden soll, stellt ein Uv-Berechtigter diesen Antrag an den Fahrdienstleiter. Das aus Uv-Gründen gesperrte Gleis ist zu keiner Zeit in seiner Befahrbarkeit beeinträchtigt. Deshalb gibt es während der Arbeiten auch keine Regellichtraumeinschränkungen und es befinden sich keine Fahrzeuge in dem aus Uv-Gründen gesperrten Gleis. Der Uv-Berech-

tigte meldet dem Fahrdienstleiter zu gegebener Zeit, dass der Anlass für die Sperrung weggefallen ist. Der Fahrdienstleiter hebt dann die Sperrung aus Uv-Gründen auf.

Wann darf ein Gleis aus Uv-Gründen gesperrt werden, wann muss es aus „technischen Gründen“ gesperrt werden? Nachfolgend einige beispielhafte Tätigkeiten in und am Gleis.

#### **Auszug aus der Ril 406.1201 – Beta erarbeiten – Abschnitt 4 Absatz (11) b):**

Uv-Berechtigte im Sinne dieses Moduls sind Beschäftigte, welche die Sperrung eines Gleises aus Gründen der Unfallverhütung beantragen sowie den Wegfall des Anlasses mitteilen dürfen, wenn hierfür kein Technischer Berechtigter in der Beta/ Betrieblichen Anordnung benannt ist. Sie müssen sich als solche beim Fahrdienstleiter melden. Die Sperrung eines Gleises aus Gründen der Unfallverhütung erfolgt auf Grundlage KoRil 408, Modul 408.0471, Abschnitt 1 g) oder 408.0472, Abschnitt 1 d) und ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten vor Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, nicht jedoch, wenn bei Arbeiten an Fahrbahn-, LST- und E/M-Anlagen und/oder bei Arbeiten mit Maschinen und Geräten der Bahnbetrieb vor den Gefahren aus der Arbeit zu schützen ist.

#### **Hinweis:**

*Eine Gefahr für den Eisenbahnbetrieb ist bereits gegeben, wenn der Regellichtraum während der Durchführung der Arbeiten (z.B. durch Fahrzeuge oder Maschinen) zeitweise eingeschränkt sein kann.*

Das Gleis muss z.B. aus technischen Gründen gesperrt werden:

- falls mit dem Ausleger eines Baggers über ein Gleis geschwenkt werden soll,

- bei Vegetationsrückschnitt mit der Gefahr, dass Äste in den Regellichraum gelangen,
- falls Gleise durch einen LKW, der Material anliefert, überfahren werden sollen,
- falls eine Ersatzschiene eingebaut werden soll,
- falls durch die Arbeiten am Gleisrost die Lagestabilität nicht mehr gewährleistet ist.

Gleise werden hingegen aus Uv-Gründen gesperrt, wenn, wie bereits erwähnt, Personen vor den Gefahren des Bahnbetriebes geschützt werden sollen, im gesperrten Gleis also keine Fahrten verkehren dürfen und das Gleis stets befahrbar bleibt, z.B.:

- bei Messarbeiten mit dem Gleisüberhöhungsmesser,
- beim Reinigen von Bahngräben von Hand,
- bei Streckenbegehungen,
- bei der Sperrung des Gleises als Sicherheitsraum.

**Zu 2. Welche Unterlagen werden beim Fahrdienstleiter und „vor Ort“ benötigt? Wie sehen diese aus, wie und wer beantragt diese, welche Zeithorizonte existieren, wer erstellt die Unterlagen, werden in den Unterlagen Personen mit Namen, Orten und/oder Zeiten benannt?**

Die betrieblichen Regelungen über das Sperren von Gleisen sind in den Richtlinien 406, „Fahren und Bauen“, sowie in der Konzernrichtlinie 408, „Züge fahren und Rangieren“, enthalten.

Zunächst ist zwischen planmäßigen und unvorhersehbaren Gleissperrungen zu unterscheiden. Unvorhersehbare Gleissperrungen werden in diesem Artikel in Verbindung mit der „Störungsbeseitigung“ im nächsten Abschnitt beschrieben.

Die planmäßigen Gleissperrungen sind als Regelfall, die unvorhersehbaren Gleissperrungen sind als Ausnahme anzusehen.

**Betra-Antrag**

**vorgesehener Ausführungszeitraum**

**Art der Bauarbeiten / Arbeiten**

---

**1 Lage der Baustelle, Lageplanskizze**

**1.1** Strecke ..... VzG-Strecken-Nr. : .....

**1.2** Gleis zwischen ..... und .....  
von km ..... bis km .....

**1.3** Bahnhof ..... Bahnhofsteil .....  
Gleis(e) ..... Weiche(n) .....  
zwischen den Weichen .....  
von km ..... bis km .....

**1.4** Arbeiten im Bereich von Einschaltstrecken des BÜ in km .....

**1.5** Baustelle wandert  
Beginn in km ..... Ende in km .....  
Größte Ausdehnung der Baustelle ..... m

**1.6** Lageplanskizze: **Siehe Anlage**

---

**2 Arbeitszeit, Gleissperrung, Ausschaltung der Oberleitung, Sperrung sonstiger Bahnanlagen**

**2.1 Arbeitszeit**  
täglich  werktags  Mo-Fr   
von **Datum, Uhrzeit** bis **Datum, Uhrzeit**  
Nachtarbeit möglich  ja  nein

**2.2 Dauer der Gleissperrungen / gesperrte Gleise/Weichen in zeitlicher Reihenfolge**

<b>Gleis</b>	<b>im Bf</b>	<b>und</b>	
<b>vom</b>	<b>von</b>	<b>Uhr bis</b>	<b>Uhr durchgehend</b>

---

Sperrung ausschließlich aus Gründen der Unfallverhütung

Abbildung 1:  
Beta-Antrag  
(Auszug).

Für die planmäßigen Gleissperrungen aus Uv-Gründen wird in der Regel eine „schriftliche Anweisung“ verlangt, und zwar eine „Betriebliche Anordnung“.

Das Erfordernis einer „Betrieblichen Anordnung“ ergibt sich aus den Regeln der Richtlinie 406, die im Modul 406.1201 – Beta erarbeiten – im Abschnitt 1 (3) unter anderem regelt, dass eine „Betriebliche Anordnung“ zu erstellen ist, wenn dies „zur Durchführung von Arbeiten ohne Betriebsbeeinflussung ... aus Gründen der Unfallverhütung durch die für

den Bahnbetrieb zuständige Stelle bestimmt wird“.

Die Regelungen im Zusammenhang mit dem Erstellen einer Beta sollen hier nicht behandelt werden, wohl aber die Regelungen in Zusammenhang mit einer Betrieblichen Anordnung:

Die Antragstellung erfolgt mittels Beta-Antrag wie für eine Beta auch, jedoch kann entgegen der grundsätzlichen Vorlaufzeit von sechs Wochen diese im Falle einer zu erstellenden „Betrieblichen Anordnung“ auf zwei Wochen verkürzt werden.

### Zur Erinnerung:

Wer stellt den Beta-Antrag?

- Betra-Anträge dürfen stellen
- technische Planer der DB AG,
  - für die Durchführung der Arbeiten Verantwortliche der DB AG sowie
  - zugelassene zertifizierte Dritte mit Zertifikat gem. Richtlinie 046.275 i.V.m. 046.2471 (Modul 5 – Beta beantragen).

Wo wird beantragt?

Zu beantragen ist dieser bei der für die örtliche Betriebsdurch-

Verteiler:  
I.NBB-O-L 1 BZ  
I.NBB-O-L 31  
Fahrdienstleiter:  
I.NBI-O -L 11:

per Fax/Mail:  
per Fax/Mail:  
per Fax/Mail:  
per Fax:

<b>Betriebliche Anordnung - lfd. Nr.:</b>			
<b>gültig:</b>	<b>am</b>	<b>Uhr bis</b>	<b>Uhr</b>
<b>für Bauarbeiten/Arbeiten: (Art)</b>			

1.	Lage der Baustelle (Strecke, Bf, Gleis, Weiche usw.)	
2.	Gleissperrung(en) (Ausschaltung Oberleitung unzulässig)	
3.	Geschwindigkeit, Fahrzeitverlust, La	<b>entfällt</b>
4.1	Zuständiger FdI	(Betriebsstelle) (Telefon)
4.2	Techn. Berechtigter oder Uv-Berechtigter	(Name) (Telefon)
5.	Betriebliche Regelungen	
6.	Sicherungsmaßnahmen	

Abbildung 2:  
Betriebliche Anordnung (Auszug).

führung zuständigen Stelle, die derzeit im Fern- und Ballungsnetz in der OE I.NBB-x-L 31 und im Regionalnetz derzeit in der OE I.NMR-x-L 2 angesiedelt ist.

Sicherlich ist es sinnvoll, im Vorfeld mit der zuständigen Stelle abzuklären, ob eine Betriebliche Anordnung im vorliegenden Fall erforderlich ist.

#### Wie geht's weiter?

Nach Erstellung der „Betrieblichen Anordnung“ ist diese an *alle* beteiligten Stellen *rechtzeitig* vor deren Inkraftsetzung zu verteilen.

#### Zum Inhalt der Betrieblichen Anordnung:

In der „Betrieblichen Anordnung“ werden alle für die Durchführung der Arbeiten relevanten Sachverhalte und Regeln dargestellt:

So ist zum einen beschrieben, wo (Lage der Baustelle), wann (Arbeitszeit) und unter welchen Bedingungen (Gleissperrungen) gearbeitet werden darf.

Es wird der zuständige Fahrdienstleiter festgelegt sowie für

die hier betrachteten Fälle der Uv-Berechtigten, die die Gleissperrungen aus Uv-Gründen beantragen.

Weiterhin sind „Betriebliche Regelungen“ sowie sonstige, neben der Gleissperrung erforderliche Sicherungsmaßnahmen aufgeführt.

Bitte beachten Sie, dass der Charakter der Gleissperrung aus Gründen der Unfallverhütung beinhaltet, dass *keine* Fahrten im gesperrten Gleis stattfinden und für diese Gleise auch keine betrieblichen Regelungen erforderlich werden dürfen!

Abschließend sind noch weitere Verantwortlichkeiten (z.B. Bauausführende, Bauleitung, Sicherheitsaufsicht) genannt, um auch diese zweifelsfrei zuzuordnen zu können. Daher ist es wichtig, die Betriebliche Anordnung stets mitzuführen!

Es sei nur kurz erwähnt, dass selbstverständlich als „Unterlage“ vor Ort auch ein aktueller, die Arbeitsstelle und die Tätigkeit berücksichtigender Sicherungsplan an der Arbeitsstelle vorliegen muss. Aus dem Si-

cherungsplan muss die zu ergreifende Sicherungsmaßnahme **eindeutig** hervorgehen.

Wir haben in dieser Zeitschrift ja schon oft über den „hilfreichen“ Sicherungsplan Ausführungen gemacht. So muss ein Sicherungsplan, der das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung dokumentiert, zwingend folgende Festlegungen enthalten:

Wie soll ich mich bzw. sollen wir uns **jetzt**, an **dieser** Stelle, bei **dieser** Witterung, bei **diesen** Arbeiten:

- vor Fahrten im Arbeitsgleis sichern,
- vor Fahrten im Nachbargleis sichern, falls erforderlich, und

wohin soll ich bzw. sollen wir gehen, wenn eine Fahrt kommt?

Sicherungspläne, die die o.a. Anforderungen nicht erfüllen, nutzen keinem und können für den Beschäftigten eine zusätzliche Gefährdung darstellen. Ein sog. Sicherungsplan, der für eine ganze Region, also für mehrere Strecken, gelten soll, monatelang oder über Fahrplan-

wechsel hinaus in Kraft sein soll und als Sicherungsmaßnahme stets „Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke erkennen“ anordnet, erfüllt die Anforderungen sicherlich nicht.

### Zu 3. Wie ist bei einer kurzfristigen Störungsbeseitigung zu verfahren, falls keine Unterlagen vorhanden sind? Sind in diesem Fall Unterlagen erforderlich?

Für die unvorhersehbare Gleissperrung aus Uv-Gründen ist, weil eben unvorhersehbar, eine schriftliche Anweisung nicht vorhanden. Derjenige, der die Gleissperrung beantragt, stellt den Antrag beim zuständigen Fahrdienstleiter ohne schriftliche Anweisung und macht dem Fahrdienstleiter die Notwendigkeit der Gleissperrung glaubhaft.

### Zu 4. Wer darf einen Antrag stellen, ein Gleis aus Uv-Gründen zu sperren bzw. wer darf mitteilen, dass die Arbeiten beendet sind? Welche Ausbildung/Qualifizierung ist nötig bzw. gestattet dies?

Ein Uv-Berechtigter darf den Antrag, ein Gleis aus Uv-Gründen zu sperren, stellen.

Uv-Berechtigte sind:

- Technische Berechtigte,
- Sicherheitsaufsichten, der Personenkreis hat hierüber eine Bescheinigung erhalten (046,2131),
- Beschäftigte, die gemäß der „Funktionsausbildung für Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von bis zu drei Personen die Sicherung übernehmen“ (046.2134, gültig ab 15.9.2005) ausgebildet sind
- Technische Mitarbeiter im Bahnbetrieb (046.2471 Modul 1 bis 3)
- Bahnsteigpflegekräfte (046.2731)

Selbstverständlich dürfen in unvorhersehbaren Fällen auch andere, nämlich alle Betriebsbeamten gemäß EBO § 47(1)

die Sperrung aus Uv-Gründen beantragen, z.B. der Triebfahrzeugführer beim HOA-Alarm.

**Zu 5. Wer führt welche Aufschreibungen/Dokumentationen? Gibt es vorgeschriebene Wortlaute? Falls ja, wie lauten diese Wortlaute?**

Grundsätzlich gibt es festgelegte Wortlaute, die hier in einem Beispiel dargestellt werden sollen.

So kann es sein:

Jupp: „Hier ist Jupp Schmidt, ich melde mich aus Adorf; Cstadt, bitte melden“

Willy: „Hallo Jupp, hier ist Willy Müller, Fahrdienstleiter in Cstadt, was gibt es?“

Jupp: „Ich beantrage aufgrund der Betrieblichen Anordnung 512 die Sperrung des Gleises 102 aus Unfallverhütungsgründen im Bahnhof Adorf vom Ls 175 bis zum Ausfahrtsignal N 102.“

Fahrdienstleiter Willy Müller schaut in die Betriebliche Anordnung 512, die vor ihm liegt.

Willy: „Ich wiederhole, aufgrund der Betrieblichen Anordnung 512 wird die Sperrung des Gleises 102 aus Unfallverhütungsgründen im Bahnhof Adorf vom Ls 175 bis zum Ausfahrtsignal N 102 beantragt“.

Jupp: „Richtig“.

Willy: „Moment (nach kurzer Zeit). Das Gleis 102 im Bahnhof Adorf vom Ls 175 bis zum Ausfahrtsignal N 102 ist aus Unfallverhütungsgründen gesperrt“ (Eintrag ins Fernsprechbuch oder Zugmeldebuch, da es sich hier um ein betriebswichtiges Gespräch handelt

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.			
		02.10.05				
Sperrung des Gleises 102 im Bf Adorf nach Betriebl. Anordnung 512 aus Uv-Gründen beantragt.				Schmidt, Uv-Ber.	10.59	Müller, FdL C-Stadt
Gleis 102 von Ls 175 bis Asig N 102 im Bahnhof Adorf gesperrt.						
Grund: Uv				Müller, FdL C-Stadt	11.00	/
Gleis 102 von Ls 175 bis Asig N 102 im Bahnhof Adorf aus Uv-Gründen gesp. Arbeiter nach Betriebl. Anordnung 512 zugestimmt.						
Arbeiten nach Betriebl. Anordnung 512 im Bahnhof Adorf beendet,				Müller, FdL C-Stadt	11.01	Schmidt, Uv-Ber.
Sperrung Gleis 102 im Bf Adorf von Ls 175 bis Asig N 102 nicht mehr erforderlich				Schmidt, Uv-Ber.	11.19	Müller, FdL C-Stadt
Sperrung Gleis 102 von Ls 175 bis Asig N 102 im Bahnhof Adorf aus Uv-Gründen aufgehoben				Müller, FdL C-Stadt	11.20	/
Sperrung Gleis 102 von Ls 175 bis Asig N 102 im Bahnhof Adorf aus Uv-Gründen aufgehoben				Müller, FdL C-Stadt	11.21	Schmidt, Uv-Ber.

Abbildung 3: Fernsprechbuch FdL Cstadt.

und letztlich Gleissperrungen nachweispflichtig sind).

Jupp: „Ich wiederhole, das Gleis 102 im Bahnhof Adorf vom Ls 175 bis zum Ausfahrtsignal N 102 ist aus Unfallverhütungsgründen gesperrt“ (Eintrag ins Fernsprechbuch, da es sich hier um ein betriebswichtiges Gespräch handelt und letztlich Gleissperrungen nachweispflichtig sind).

Willy: „Richtig, Du Jupp, um ganz sicher zu sein, es geht doch um das durchgehende Hauptgleis von Bheim nach Cstadt?“

Jupp: „So ist es richtig“.

Willy: „Dann hau' rein, spätestens um 11.30 Uhr brauch' ich das Gleis“.

**Die Arbeiten werden ausgeführt.**

Jupp: „Ich rufe Cstadt, Fahrdienstleiter Müller bitte melden, hier ist Jupp Schmidt“

Willy: „Hallo Jupp, hier Fahrdienstleiter Willy Müller“

Jupp: „Der Anlass für die Sperrung ist weggefallen, ich habe das Gleis verlassen. Du kannst die Gleissperrung wieder aufheben“

Willy: „Na prima, Du Spezialist, welches Gleis? Du weißt, wie groß der Bereich eines elektronischen Stellwerks ist!“

Jupp: „Willy, das war das durchgehende Hauptgleis von Bheim nach Cstadt im Bahnhof Adorf, also das Gleis 102.“

Willy: „Ach ja, Moment (nach kurzer Zeit). Die Sperrung des Gleises 102 aus Unfallverhütungsgründen im Bahnhof Adorf vom

Ls 175 bis zum Ausfahrtsignal N 102 ist aufgehoben“ (Eintrag ins Fernsprechbuch oder Zugmeldebuch).

Jupp: „Ich wiederhole, die Sperrung des Gleises 102 aus Unfallverhütungsgründen im Bahnhof Adorf vom Ls 175 bis zum Ausfahrtsignal N 102 ist aufgehoben“ (Eintrag ins Fernsprechbuch).

Willy: „Richtig, und bis zum nächsten Mal“.

Es handelt sich bei der Verständigung zwischen Antragsteller und Fahrdienstleiter um Gespräche, die im Zugmeldebuch bzw. Fernsprechbuch nachgewiesen werden müssen, und zwar auch an der Arbeitsstelle.

Auch bei der Benachrichtigung über die Aufhebung der Sperrung aus Uv-Gründen handelt es sich um ein betriebswichtiges Gespräch, was von beiden Stellen nachzuweisen ist. ▶

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.			
			<b>02.10.05</b>			
	Sperrung des Gleises 102 im Bf Adorf nach Betriebl. Anordnung 512 aus Uv-Gründen beantragt			Schmidt, Uv-Ber.	10.59	Müller, Fdl C-Stadt
	Gleis 102 von Ls 175 bis Asig N 102 im Bahnhof Adorf aus Uv-Gründen gesp. Arbeiter nach Betriebl. Anordnung 512 im Bf Adorf zugestimmt.			Müller, Fdl C-Stadt	11.01	Schmidt, Uv-Ber.
	Arbeiten nach Betriebl. Anordnung 512 im Bahnhof Adorf beendet, Sperrung Gleis 102 im Bf Adorf von Ls 175 bis Asig N 102 nicht mehr erforderlich.			Schmidt, Uv-Ber.	11.19	Müller, Fdl C-Stadt
	Sperrung Gleis 102 von Ls 175 bis Asig N 102 im Bahnhof Adorf aus Uv-Gründen aufgehoben			Müller, Fdl C-Stadt	11.21	Schmidt, Uv-Ber.

Abbildung 4:  
Fernsprechbuch  
des Uv-  
Berechtigten  
Schmidt.

### Aber so hätte es leider auch sein können:

Sie haben bemerkt bzw. Sie haben es bereits gewusst, dass natürlich auch bei der Sperrung von Gleisen aus Uv-Gründen festgelegte Regeln zwingend eingehalten werden müssen, die die Qualifikation der Beschäftigten und das erforderliche Prozedere betreffen, denn alle Beteiligten müssen wissen, worum es geht, und das ist gut so! Wird von diesen vorgegebenen und oft durch bittere Erfahrungen, also durch Unfälle, entstandenen Regeln abgewichen, wird es gefährlich, und zwar äußerst gefährlich, denn auch so könnte das Gespräch stattgefunden haben:

## So nicht

Jupp: „Fahrdienstleiter C-stadt, bitte melden, hier ist Jupp Schmidt, wie ist die Zuglage an der Weiche 1 im Bahnhof Adorf?“

Willy: „Jupp, altes Haus, hier ist Willy Müller, hattest aber lange nicht mehr diese Tour. Die nächste Fahrt ist der 880, der hat B-

heim aber noch nicht passiert, 10 Minuten ist mindestens Ruhe.“  
Jupp: „Prima, sag' mir Bescheid.“

Das ist keine „technische Sperrung“, das ist auch keine Sperrung aus Uv-Gründen, das ist eine Absprache, die über kurz oder lang zu einem Unfall führen wird und zwar zum Nachteil von Jupp.

Möglich, dass Sie sich regelkonform verhalten, davon gehen wir aus. Möglich, dass Sie sich gar nicht bewusst sind, wie gefährlich das zuletzt dargestellte Verhalten ist. Aber wir müssen nicht um den heißen Brei reden: Irgendwann, weshalb auch immer, wurde damit begonnen, so oder ähnlich zu verfahren, vielleicht aus Zeitdruck. Und letztlich wurde daraus möglicherweise eine gefestigte, sicherheitswidrige Gewohnheit.

Falls das so wäre, gibt es verschiedene Möglichkeiten wie die Geschichte weitergehen könnte. Entweder, Sie machen sich Ihr Verhalten klar, z.B. angeregt durch diesen Artikel und ändern Ihr Verhalten, oder Sie be-

halten Ihr Verhalten bei und es geht so lange gut, bis es irgendwann zum Unfall kommt. Glücklicherweise zieht sicherheitswidriges Verhalten nicht in jedem Fall einen Unfall nach sich – darauf sollte man sich aber nicht verlassen.

Es wäre natürlich auch möglich, dass Vorgesetzte das sicherheitswidrige Verhalten erkennen und Einhaltung gebieten, weil sie sich ihrer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten bewusst sind.

Haben Sie sich schon einmal überlegt, was geschehen könnte, wenn Willy Müller diese Absprache vergisst (Jupp: „Prima, sag' mir Bescheid“)? Wenn er schon mal das Signal auf Fahrt stellt, um den 880 auf keinen Fall zu stutzen, weil er dringend auf die Toilette muss? Was passiert, wenn Willy Müller die Arbeit bei Arbeitsschluss übergibt, die Absprache noch weiter Bestand haben müsste, der Abloser aber von der Absprache nichts erfährt?

Es sind noch eine ganze Reihe anderer Szenarien denkbar, die zum Unfall führen könnten und

die Befürchtungen sind, das zeigen die Erfahrungen, leider nicht aus der Luft gegriffen!

### Nochmals, solche Absprachen können und dürfen keine Gleissperrung ersetzen; sie wären lebensgefährlich.

#### Fazit

Das Sperren aus Uv-Gründen ist eine weitreichende Maßnahme, die u.a. voraussetzt, dass:

- der Beschäftigte die Qualifikation hat, die Sperrung von Gleisen aus Uv-Gründen zu beantragen,
- die Tätigkeit eine Sperrung aus Uv-Gründen zulässt,
- bei „planmäßigen“ Gleissperrungen aus Uv-Gründen eine betriebliche Anweisung vorliegt bzw. vorhanden ist (Einzelfallentscheidung der örtlichen Betriebsdurchfuhrung),
- die Betriebslage bzw. die Belastung des Fahrdienstleiters die Sperrung des Gleises aus Uv-Gründen zulässt,
- funktionsfähige Kommunikationsverbindungen vorhanden sind.

Oben hatten wir schon den Sicherungsplan angesprochen. Eigentlich sollte es nicht erwähnt werden müssen, wir tun es aber doch.

Die Sicherheitsmanahme, die im Sicherungsplan angeordnet ist, muss vom Beschäftigten natürlich auch durchführbar sein!

In diesem Sinne, informieren Sie auch Ihre Kollegen und unterweisen Sie als Vorgesetzte Ihre Beschäftigten entsprechend. ■

### Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz

Auflösung (Seite 135)

1 b)	2 a)	3 c)
4 c)	5 a)	6 b)

# Selbstsicherung bei Arbeiten im Bereich von Gleisen

– Eine Herausforderung für alle Prozessbeteiligten

*Instandhaltungsarbeiten in den Gleisbereichen der Deutschen Bahn AG sind Arbeiten, die jeden Tag tausendfach durchgeführt werden müssen, damit der Bahnbetrieb sicher und pünktlich „rollt“.*

*Da die Beschäftigten dabei den Gefahren aus dem Bahnbetrieb, hier insbesondere den Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, ausgesetzt sind, will dieser Beitrag das Unfallverhütungsregelwerk in einigen Abschnitten, deren Umsetzung in der Praxis immer wieder Fragen aufwerfen, näher erläutern. Der Beitrag möchte Lösungsansätze geben, damit sowohl Beschäftigte, welche die Arbeit durchführen, als auch deren „Vorgesetzte“ in ihrer Handlungskompetenz gestärkt werden.*

**Bernd Wilfert, DB Training und Anita Hausmann, DB Netz AG**



Die Unfallverhütungsvorschriften „GUV-V D33“ (Arbeiten im Bereich von Gleisen) sowie die sie ergänzende und konkretisierende Regel für Sicherheit und Gesundheitsschutz „GUV-R 2150“ (Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen) geben sowohl für den ausführenden Unternehmer als auch für den Bahnbetreiber verbindliche Vorgaben, die zumindest in den wesentlichen Paragraphen Ordnungswidrigkeiten i.S. des § 209 Abs. 1 Nr. 1 Siebtes Sozialgesetzbuch (SGB VII) darstellen.

Bei Arbeiten im Gleisbereich i.S. der GUV-V D33 gilt der Grundsatz, dass der Gleisbereich erst betreten werden darf, wenn eine dem Gefährdungspotenzial angemessene Sicherungsmaßnahme durchgeführt ist. Hier steht das Arbeitsschutzgesetz „Pate“, welches im § 4 fordert, dass die Arbeit so zu gestalten ist, dass Gefährdungen für Leben und Gesundheit möglichst vermieden und verbleibende Gefährdungen möglichst gering gehalten werden.

Dies gilt für die großen Instandsetzungsmaßnahmen mit dem Einsatz von Großmaschinen gleichermaßen, wie für die tagtäglich durchzuführenden kleineren planmäßigen Wartungs- und Inspektionstätigkeiten und für die nicht planbaren Entstörrarbeiten.

Dieser Beitrag richtet sich an alle Unternehmen des Konzerns DB AG sowie an externe Unternehmen, die unter „Selbstsicherung“ im Gleisbereich der DB AG tätig werden wollen.

Wir wollen uns in diesem Beitrag im Wesentlichen mit den Instandhaltungsarbeiten oder vergleichbaren Arbeiten im Gleisbereich beschäftigen, da bei diesen Arbeiten die Unfallverhütungsvorschriften Ausnahmen, von den sonst erforderlichen „klassischen“ Sicherungsmaßnahmen (§ 5.1, GUV-V D33) zur Abwendung der Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ►

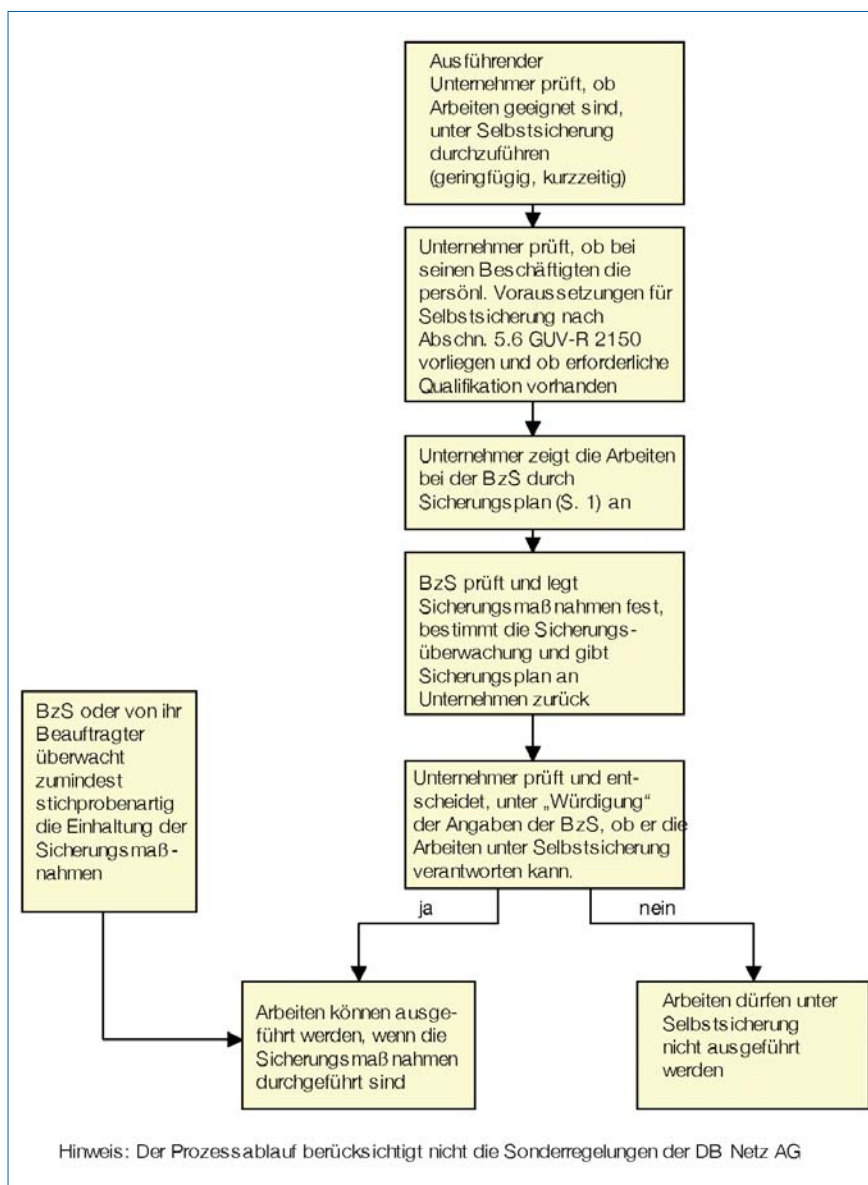


Abbildung 1:  
Prozessablauf  
„Arbeiten unter  
Selbstsicherung“.

ausgehen, nämlich die „Selbstsicherung“ (die GUV-V D33, § 6.1 bezeichnet sie auch als „Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen“), zulässt.

Diese Ausnahme vom Regelfall wird von den Unfallversicherungsträgern (UVT) damit begründet und gerechtfertigt, dass es sich dabei um Regelungen handelt, die nur für bestimmte Arbeiten, unter Einhaltung restriktiv definierter allgemeiner und persönlicher Voraussetzungen, nur für einen bestimmten und klar eingegrenzten Personenkreis und unter Berücksichtigung einer nach Arbeitsschutzgesetz (§ 5) geforderten Gefährdungsbeurteilung Anwendung finden darf. Dabei wird die Ver-

antwortung und die Aufgabe zur Schaffung einer „sicheren Arbeitsumgebung“ bei diesen Arbeiten unter den Prozessbeteiligten aufgeteilt.

Vor Beginn der Arbeiten hat der ausführende Unternehmer zunächst zu prüfen, ob seine Beschäftigten, die diese Arbeiten ausführen sollen, über die notwendige Ausbildung und die persönlichen Voraussetzungen verfügen. Danach ist der Bahnbetreiber in der (Verkehrssicherungs-) Pflicht, die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sowie Überwachung der Sicherungsmaßnahmen (Sicherungsüberwachung) für den ausführenden Unternehmer festzulegen (Abbildung 1).

Der Bahnbetreiber, bzw. die von ihm mit der Verkehrssicherungspflicht beauftragte „für den Bahnbetrieb zuständige Stelle“ (BzS), hat die Sicherungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Philosophie des Arbeitsschutzgesetzes auszuwählen. D.h., die Sicherungsmaßnahmen müssen der jeweiligen Gefährdungssituation angemessen sein. Demnach fordert eine hohe Gefährdung auch zwangsläufig eine hochwirksame Maßnahme, wie z.B. die „Uv-Sperrung“ oder das sogenannte „Warnverfahren“. Liegt für die Beschäftigten eine geringere Gefährdung durch den Bahnbetrieb vor, kann die Sicherungsmaßnahme entsprechend geringer wirksam sein,

wie „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“ oder „sichere Anzeichen einer sich nähernden Fahrt rechtzeitig und sicher deuten“.

Letztendlich entscheidet aber der ausführende Unternehmer, nachdem er die allgemeinen und persönlichen Voraussetzungen geprüft hat und unter Abwägung seiner Gefährdungsbeurteilung einerseits sowie auf der Grundlage einer von der BzS erstellten Sicherungsanweisung (Sicherungsplan) andererseits, ob er seine Beschäftigten unter Selbstsicherung im Gleisbereich arbeiten lassen will.

Es soll im Weiteren schwerpunktmäßig auf die wichtigsten Fragen eingegangen werden, die die Teilnehmer in den durch die EUK in den Jahren 2004 und 2005 initiierten Workshops zum Thema „Selbstsicherung“ mehrfach gestellt haben.

## Art der Arbeiten

Immer wieder kommt es zu unterschiedlichen Einschätzungen und Bewertungen, welche Arbeiten überhaupt unter Selbstsicherung ausgeführt werden können.

Grundsätzlich kann man dazu sagen, dass es sich um einfache und unkomplizierte Arbeiten handeln muss. Abhängig ist dies jedoch immer von der Wirksamkeit der anzuwendenden Sicherungsmaßnahmen. Wendet man eine hochwirksame Sicherungsmaßnahme, wie die Sperrung von Gleisen und Weichen aus „Uv-Gründen“ (d.h. die Gleissperrung wird ausschließlich zum Schutz von Personen eingerichtet) oder das derzeit nur auf der freien Strecke zugelassene „Verfahren zur Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“, landläufig auch als „Warnverfahren“ bezeichnet, an, so können die Arbeiten schon etwas komplizierter und anspruchsvoller sein. Die Beschäftigten können sich dabei voll auf ihre Arbeit konzentrieren, da ja keine Fahrt ohne die Mitwirkung der

Arbeitsstelle in Richtung Arbeitsstelle durch den Fdl abgelassen werden darf. Bei diesen beiden Sicherungsmaßnahmen können deshalb alle Beschäftigten der Dreiergruppe mitarbeiten.

Anders gestaltet sich die Situation, wenn man sich z.B für die Sicherungsmaßnahme entscheidet, bei der der Beginn der Annäherungsstrecke von einem eigens dafür abgestellten Beschäftigten (der die Dreiergruppe Sichernde) beobachtet und eine sich nähernde Fahrt an diesem Punkt sicher erkennen muss, der dabei aber keinesfalls mitarbeiten darf. Bei dieser Art der Sicherung arbeiten die Beschäftigten in einem nicht gesperrten Gleis und müssen folglich, sowie der die Dreiergruppe Sichernde die Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke erkennt, innerhalb von höchstens 5 Sekunden den Gleisbereich verlassen und den Sicherheitsraum aufsuchen. Hierbei ist klar, dass die Arbeiten einfach, unkompliziert und jederzeit unterbrechbar sein müssen.

Wenn aber eine einzelne besonders unterwiesene Person (Alleinarbeiter) im Gleisbereich tätig werden soll, beispielsweise ein „Weichenschmierer“ so ist die Gefahr, mit bewegten Schienenfahrzeugen zu kollidieren, besonders groß, da er sich während er arbeitet, auch noch selbst sichern muss. Die Auswahl der unter Alleinarbeit möglichen Arbeiten stellt hohe Anforderungen an die verantwortlichen Führungskräfte. Entscheidet sich die BzS für die Maßnahme des Erkennens der Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke, so muss der „Weichenschmierer“ in der Lage sein, während seiner originären Tätigkeit, immer einen Blick auf den Beginn der Annäherungsstrecke zu haben, um eine sich nähernde Fahrt rechtzeitig erkennen zu können. Dabei ist es nur schwer vorstellbar, ja sehr wahrscheinlich sogar unmöglich, dass er sich dabei in zwei Richtungen orientieren kann, während er arbeitet und sich

dabei selbst sichert. Er darf dabei keinesfalls in gebückter Haltung arbeiten. Dass dies ohnehin nur bei guten Sicherheitsverhältnissen möglich ist, ist klar. Solche Arbeiten können auf keinen Fall nachts oder bei unsichtigem Wetter unter Anwendung dieser Sicherungsmaßnahme durchgeführt werden. Die sicherste Lösung ist hier im Bahnhof die Sperrung des Gleises oder der Weiche aus Uv-Gründen.

Der Alleinarbeiter muss mindestens einmal im Jahr durch seinen Vorgesetzten eine **besondere Unterweisung** erhalten, die ihn in die Lage versetzt, die Arbeit und seine eigene Sicherung in Einklang zu bringen.

Auch bei diesem Thema wurde in den Workshops immer wieder die Frage gestellt, von wem und mit welchen Inhalten diese besondere Unterweisung durchzuführen sei.

Hierzu einige Tipps:  
Die besondere Unterweisung soll sicherstellen, dass

- ... der Alleinarbeiter über die besondere Gefährdungssituation (Arbeiten und die gleichzeitige Sicherung) unterwiesen ist,
- ... der Alleinarbeiter in der Lage ist, die Gefährdung zu erkennen und einzuschätzen und ggf. die Anpassung der vorher festgelegten Sicherungsmaßnahme veranlasst oder, wenn nötig, selbsttätig die Arbeiten einstellt,
- ... der Alleinarbeiter weiß, dass die Arbeit nur ausgeführt werden darf, wenn die Sicherungsmaßnahme, wie festgelegt, durchgeführt ist,
- ... der Alleinarbeiter weiß, welche Arbeit unter Selbstsicherung ausgeführt werden darf.

Sie ist vom unmittelbaren Vorgesetzten, also beispielsweise vom Teamleiter oder Bezirksleiter, der die Gefährdung realistisch einschätzen und beurteilen kann, durchzuführen und schriftlich zu dokumentieren.

Der jährliche FIT kann diese besondere Unterweisung allerdings nicht ersetzen!

Eine hohe Gefährdung erfordert auch hochwirksame Sicherungsmaßnahmen!. Es wird aber auch deutlich, dass ausschließlich bei Anwendung der beiden wirksamsten Sicherungsmaßnahmen (Uv-Spernung und „Warnverfahren“), alle Arbeitskräfte der Dreiergruppe mitarbeiten können, was aus unternehmerischer Sicht auch im Hinblick auf die Arbeitseffizienz von hoher Bedeutung ist. Bei Anwendung anderer Sicherungsmaßnahmen bei Gruppen bis zu drei Beschäftigten, muss immer einer die Gruppe sichern und darf folgerichtig nicht mitarbeiten! An dieser Stelle soll explizit auf die Verwendung von Sicherungsplänen eingegangen werden. Wie bekannt, ist bei Arbeiten unter Selbstsicherung der „kleine“ Sicherungsplan nach Anlage 2, Anhang 1 der Konzernrichtlinie 132.0118 (... Arbeiten im Gleisbereich) zwingend anzuwenden. Wie Sie dem Prozessablauf entnehmen können, wirken bei der Erstellung dieses Sicherungsplanes sowohl der ausführende Unternehmer als auch die BzS als Prozessbeteiligte mit.

Dieser Sicherungsplan ist vom Grundsatz her ein auf eine einzelne Arbeitsstelle bezogener Plan und enthält folgerichtig Sicherheitsregelungen eben nur für diese eine Arbeitsstelle, die als Unikat anzusehen ist, da an jeder Arbeitsstelle immer andere Bedingungen vorherrschen.

In der Praxis erlebt man aber häufig, dass man mit Dauersicherungsplänen arbeitet, die sowohl für einen längeren Zeitraum als auch für ein größeres räumliches Gebiet gelten sollen. Diese Verfahrensweise lässt die KoRil 132.0118 rein formal auch zu. Dabei wird aber unterstellt, dass die in diesem Plan getroffenen Regelungen innerhalb des festgelegten Zeitraumes uneingeschränkt, d.h., unabhängig von der Tageszeit

oder Witterung, anwendbar sind.

Wenn man eine solche Regelung in Anspruch nimmt, muss man sich aber auch hier der Forderung unterwerfen, dass zuvor eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen ist. Dabei ist nicht vorstellbar, dass die Sicherungsmaßnahme „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke erkennen können“ für jede Tages- und Nachtzeit sowie für jede Witterung und für mehrere Arbeitsorte, gelten kann. Die einzigen Sicherungsmaßnahmen, die sowohl tageszeit-, witterungs- und ortsunabhängig sind, sind die Uv-Spernung sowie das „Warnverfahren“. Und nur damit kann man die Arbeiten unter einem Dauersicherungsplan wirklich sicher machen. Alles andere birgt für die Beschäftigten und insbesondere für diejenigen, die die Entscheidung zur Selbstsicherung unter einem Dauersicherungsplan getroffen haben, hohe (Haftungs-)Risiken.

## Wer trifft die Entscheidung zur Selbstsicherung?

Sie sehen, dass hier die mit Unternehmeraufgaben beauftragten Führungskräfte (Vorgesetzte) in einer exponierten Verantwortung stehen. In diesem Zusammenhang ist in den Workshops auch mehrfach die Frage gestellt worden, wer denn nun Derjenige ist, der die Entscheidung zur Selbstsicherung zu treffen hat. Die Unfallverhütungsvorschrift spricht hier recht abstrakt vom „Unternehmer“.

Wer ist aber bei dem täglichen Instandhaltungsgeschäft der personalisierte Unternehmer, der die Sicherungsmaßnahmen festlegen und die Entscheidung für die Selbstsicherung zu treffen hat? Genauer gefragt, bis auf welche Unterstellungsebene darf hier diese Unternehmernaufgabe delegiert werden?

Die Eisenbahn-Unfallkasse vertritt die Auffassung, dass es ►

**Die Anforderungen an Personen, die als Alleinarbeiter sich selbst sichern oder in einer Gruppe von bis zu drei Personen die Sicherung übernehmen, sind im Regelwerk festgelegt** **Die Bahn** 

	Besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen	Personen, die in einer Gruppe (bis 3 P) die Sicherung übernehmen
<b>Mindestalter/ Höchstalter</b>	mind. 21 Jahre, höchstens 65 Jahre	
<b>Eignung</b>	Körperliche Tauglichkeit => gem. KoRil 107 geistige Eignung	
<b>Sonstige persönliche Voraussetzungen</b>	Kenntnisse der Gefahren aus dem Bahnbetrieb Orts- und Streckenkenntnis	
<b>Ausbildung</b>	FA gemäß 046.2134 (3 Tage) einschl. Prüfung* Besonderheiten bei DB Netz AG ( MA BzS, IH und IS)	
<b>Fortbildung</b>	Regelmäßige Fortbildung: 2 Unterrichtsstunden pro Jahr	

\* alternativ Befähigung zur Sicherheitsaufsicht gemäß 046.2131 bzw. 046.2471 Module 1-3  
bzw. zum Bauüberwacher mit betrieblichen Aufgaben und Sicherungsüberwacher gemäß 046.275

Abbildung 2: Anforderungen.

mindestens ein „Vorgesetzter“ sein muss, also eine Führungskraft, dem mindestens ein Mitarbeiter unterstellt ist. Das würde aber bedeuten, dass ein Meister, der nicht Teamleiterfunktion ausübt und dem keine Mitarbeiter unterstellt sind, dafür nicht mehr in Frage käme. Das würde dann in der praktischen Umsetzung bedeuten, dass ein „Meister“, der nachts oder außerhalb der regulären Dienstzeit eine Störung beseitigen soll, seinen Sicherungsplan z.B. von seinem Team- oder Bezirksleiter ausfertigen und von diesem die Entscheidung zur Selbstsicherung treffen lassen müsste, obwohl er aufgrund seiner Ausbildung und Erfahrung dazu selbst in der Lage wäre.

Andererseits wäre es unverantwortlich, die Unternehmerverantwortung beispielsweise bis auf den „Weichenschmierer“ zu delegieren, der nicht zu den Führungskräften zu zählen ist und der auch nicht über die Handlungs- und Durchsetzungskompetenz verfügt, hochwirksame Sicherungsmaßnahmen durchzusetzen.

Deshalb soll auch zu diesem offensichtlich nicht ganz einfach zu lösenden Problem Stellung bezogen werden.

Man muss grundsätzlich davon ausgehen, dass man Beschäftigten verantwortlich nur solche Aufgaben übertragen kann, die sie auch bewältigen können. Und zum Bewältigen gehört es nun bei Arbeiten unter Selbstsicherung auch, dass eine Mindestkompetenz (Beurteilungs-, Entscheidungs- und Durchsetzungskompetenz) vorhanden sein muss, hochwirksame Sicherungsmaßnahmen nicht nur festzulegen sondern sie auch wirksam durchzuführen. Daher liegt man richtig, wenn man die unternehmerische Verantwortung für die Entscheidung zur Selbstsicherung nicht weiter herunter delegiert als beispielsweise bis zur Meisterebene (oder vergleichbare Ebenen). Damit ist man dann sicher auch konform mit den Unfallverhütungsvorschriften.

Alles Andere birgt die Gefahr, dass man als Führungskraft seine Auswahlverantwortung

nur in ungenügendem, vielleicht sogar in haftungsrisikoerhöhdem, Maße wahrnimmt.

## Weitere Voraussetzungen für die Selbstsicherung

Das Unfallverhütungsregelwerk fordert als Voraussetzungen zur Selbstsicherung neben der **körperlichen und geistigen Eignung**, der **Kenntnis über die Gefahren aus dem Bahnbetrieb** auch die **Orts- und Streckenkenntnis** von jedem Einzelnen, also vom Alleinarbeiter bis hin zu jedem Beschäftigten der Dreiergruppe.

Auch bei diesen Forderungen waren sich die Workshopteilnehmer nicht immer darüber im Klaren, was das konkret in der praktischen Umsetzung zu bedeuten hat.

### Körperliche und geistige Eignung

Widmen wir uns zunächst der Frage der körperlichen und geistigen Eignung. Unter der kör-

perlichen Eignung ist die Tauglichkeit nach KoRil 107 zu verstehen. D.h. konkret, alle Beschäftigten, die unter Selbstsicherung tätig werden wollen, müssen sich dieser Untersuchung bei DB Gesundheitsservice unterziehen. Unter der geistigen Eignung ist nicht die psychologische Tauglichkeitsuntersuchung zu verstehen, die für Sicherungsposten obligat ist. Hier hat die Führungskraft, also der Vorgesetzte des Beschäftigten, zu bewerten, ob sein Mitarbeiter geistig, d.h. sowohl intellektuell als auch emotional, in der Lage ist, den besonderen Anforderungen bei der Selbstsicherung zu jedem Zeitpunkt gerecht zu werden. Auch an dieser Stelle wird erneut deutlich, dass die Selbstsicherung vom UVT nur als Ausnahmeregelung gewollt ist. Denn es stellt an den Vorgesetzten sehr hohe Anforderungen, dies in jedem Einzelfall objektiv und faktisch richtig vor der Durchführung der Arbeiten zu bewerten. Auch wenn dies in der täglichen Praxis nur schwer umzusetzen ist, stellt die Forderung nach körperlicher und geistiger Eignung ein „k.o.-Kriterium“ bei der Entscheidung zur Selbstsicherung dar.

### Kenntnis der Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Hierunter wird verstanden, dass der Beschäftigte über einen nicht näher definierten Zeitraum hinweg Erfahrungen über die Gefahren aus dem Bahnbetrieb hat sammeln können, die ihn in die Lage versetzen, sich in geübter Weise jederzeit gegenüber den Gefahren aus dem Bahnbetrieb entsprechend vorsichtig und sicher verhalten zu können. Diese Erfahrungen kann man sicherlich bei einem Beschäftigten per se unterstellen, der über mehrere Jahre hinweg erfolgreich Arbeiten im Gleisbereich durchgeführt hat. Man kann sie aber wohl nicht bei einem „Neuling“ unterstellen, der in diesen Arbeitsbereich neu einsteigt. Es gibt hier kein Patentrezept für eine juristisch sichere Lösung. Diese Bewertung und letztlich die Ent-

scheidung muss man von einer Führungskraft schon allein aufgrund der ihr übertragenen Fürsorge für die „schutzbefohlenen Mitarbeiter“ im Rahmen der Führungsaufgabe erwarten können.

## Orts- und Streckenkenntnis

Diese Forderung beruht auf der Erkenntnis, dass man sich an einem Arbeitsort mit besonderer Gefährdung nur sicher fühlen und auch sicher arbeiten kann, wenn man alle sicherheitsrelevanten Ortsmerkmale kennt. Dies gilt natürlich auch und in besonderer Weise für Arbeiten unter Selbstsicherung. Um an dem betreffenden Arbeitsort sicher arbeiten zu können, müssen die Beschäftigten Kenntnisse haben z.B. über:

- Zuordnung der Gleise
- benachbarte Fdl
- Wege zur und von der Arbeitsstelle
- nächstgelegene Signale
- ein- oder zweigleisige Strecke
- Lage des Arbeitsgleises
- Nachbargleise
- zulässige Geschwindigkeiten
- Streckenkilometrierung
- Lage des Sicherheitsraumes.

Bis hierher ist sicherlich deutlich geworden sein, dass die praktische Umsetzung der Vorgaben aus den eingangs genannten Unfallverhütungsvorschriften und den in der KoRil 132.0118 dazu festgelegten DB AG-spezifischen Umsetzungskriterien, ein hohes Maß an Sicherheitsverständnis und ausgezeichnete Kenntnisse des Regelwerkes erforderlich macht.

Weil die Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen – wie bereits ausgeführt – auch an persönliche Voraussetzungen gebunden sind, hat die DB Netz AG ergänzend zum § 6 (1) der GUV-V D 33, in der KoRil 132.0118 konkretisiert, welcher Personenkreis hierfür in Frage kommt, welche persönlichen Anforderungen erfüllt sein müssen und letztlich, wie die Befähigung hierzu erworben werden kann.



Abbildung 3: Lerninhalte.

Zunächst kommt gemäß KoRil 132.0118 als einzeln arbeitende besonders unterwiesene Person bzw. als Person, die in einer Gruppe von höchstens drei Beschäftigten die Sicherung übernimmt, nur **ein Beschäftigter der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS)** in Frage.

Darüber hinaus dürfen andere Beschäftigte der DB AG und Dritte mit dieser Sicherungsaufgabe beauftragt werden, wenn sie eine entsprechende Befähigung erworben haben, nämlich im Rahmen einer Funktionsausbildung

- für Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von bis zu drei Personen die Sicherung übernehmen (Selbstsicherer) – 046.2134 oder
- zur Sicherungsaufsicht – 046.2131 bzw. für Technische Mitarbeiter im Bahnbetrieb Module 1 bis 3 der 046.2471 oder
- zum Bauüberwacher mit betrieblichen Aufgaben und Sicherungsüberwacher – 046.275.

Selbstverständlich müssen die Anforderungen gemäß (GUV-R 2150 Abschn. 5.6) jederzeit gewährleistet sein.

Die **Anforderungen** sind aus Abbildung 2 ersichtlich.

Gehen wir nun näher ein auf die seit 15.09.2005 gültige FA für Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von bis zu drei Personen die Sicherung übernehmen“. Warum wurde eine besondere Bildungsregelung für „Selbstsicherer“ geschaffen? Bisher wurde mindestens der Nachweis der Befähigung zur Sicherungsaufsicht verlangt. Ist die neue FA nicht ein Rückschritt? Nein! Viele Beschäftigte, insbesondere bei der DB Netz AG, führen nur Arbeiten im Sinne des § 6(1) der GUV-V D 33 aus, z.B. Inspektions- und Instandhaltungsarbeiten. Eine besondere Bedeutung kommt hier der sogenannten Entstörung bei. Warum sollen diese Beschäftigten eine FA zur Sicherungsaufsicht durchlaufen, wenn sie diese Funktion nie wahrnehmen? Das käme einer „Ausbildung auf Vorrat“ gleich.

Seit Oktober 2005 lässt daher die KoRil 132.0118 zu, dass auch Beschäftigte, Interne wie Externe, unter Selbstsicherung arbeiten dürfen, die eine Ausbildung für „Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von bis zu drei Personen die Sicherung übernehmen sollen“ absolviert haben.

Mit der neuen dreitägigen FA 046.2134 werden die Beschäftigten zielgerichtet auf ihre spätere Tätigkeit hin ausgebildet, da sie Kenntnisse über die wesentlichen Bestimmungen bei Arbeiten in besonderen Fällen erwerben. Das dazugehörige Praxistraining vertieft die theoretischen Inhalte, die Teilnehmer üben die praxisgerechte Anwendung.

## Welche Lerninhalte werden konkret vermittelt? Welche Lernziele sollen erreicht werden?

Die Sensibilisierung des Teilnehmers bezüglich der Unterschiede der Gefahren aus der Arbeit und aus dem Bahnbetrieb/für den Bahnbetrieb steht am ►


<b>Die Befähigung zur „Selbstsicherung“ ist in einer schriftlichen, mündlichen und praktischen Prüfung nachzuweisen</b> <span style="float: right;">Die Bahn </span>	
	<b>Regelung gemäß 046.2134</b>
<b>Prüfungs-kommission</b>	<b>Bestellung durch den Ständigen Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters der DB Netz AG</b>
<b>Prüfung - schriftlich</b>	<b>Umfang: 30 Minuten Bewertung: durch den Bildungsträger, anschl. Übergabe an den Prüfungsleiter</b>
<b>Prüfung - praktisch</b>	<b>im Rahmen des Praxistrainings</b>
<b>Prüfung - mündlich</b>	<b>In Gruppen von 3 oder 4 Personen</b>
<b>Nachweis</b>	<b>Prüfungsbescheinigung für den Geprüften und die Personalakte</b>

Abbildung 4: Prüfung.

Anfang der Funktionsausbildung „Selbstsicherung“. Mit den Aufgaben und Verantwortlichkeiten der an Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen beteiligten Stellen und Personen geht es weiter. Hier werden insbesondere die Unternehmerpflichten (Gefährdungsbeurteilung!) und die Aufgaben und Kompetenzen der BzS herausgestellt. Der Unterschied zwischen Gleisbereich und Gefahrenbereich wird erarbeitet und das sicherheitsbewusste Verhalten bei Arbeiten im Gleisbereich thematisiert.

Anschließend werden betriebliche Begriffe erläutert, soweit diese für die Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen von Bedeutung sind, wie z.B. Zugfahrt, Rangierfahrt und Sperrfahrt.

Die Voraussetzungen für die Anwendung der Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen gemäß § 6 der GUV D 33 in Verbindung mit den Bestimmungen der KoRil 132. 0118 bilden den Schwerpunkt der Funktionsausbildung. Auch hierzu müssen die Begriffe klar

sein, wie Annäherungsstrecke, Nachbargleis, damit es zu keinen Missverständnissen zwischen den Beteiligten kommt.

Die Art der Sicherungsmaßnahmen werden intensiv betrachtet, auch unter den Gesichtspunkten der jeweiligen Anwendungsmöglichkeit an Hand von Beispielen. Dazu gehört auch die Sperrung aus Uv-Gründen, die den optimalen Schutz für die Beschäftigten gegen die Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, herstellt. Sowohl das Beantragen einer solchen Gleissperrung beim Fdl als auch das Melden des Wegfalls des Anlasses werden geübt. Dazu gehört auch das sichere Bedienen der Funk- und Fernsprecheinrichtungen und natürlich die einwandfreie Verständigung mit dem Fahrdienstleiter. Und dabei sind die bereits erwähnten betrieblichen Begriffe von besonderer Bedeutung.

Schon Konfuzius sagte „Wenn die Begriffe nicht klargestellt sind, dann treffen die Worte nicht das Richtige.“ Bei der Siche-

rung in besonderen Fällen könnte dies bedeuten, dass die Verständigung zwischen demjenigen, der die Uv-Sperrung beantragt und dem zuständigen Fahrdienstleiter nicht eindeutig wäre, wenn die Fachtermini nicht bekannt sind und somit nicht zur Anwendung kommen.

Was auf Strecken mit mehr als 200 km/h bzw. in Tunneln zu beachten ist, gehört ebenfalls zum Unterrichtsstoff.

Gegen Ende der FA werden die wichtigsten Signale für Sicherungspersonal behandelt. Zum Schluss werden der Umsetzung des Sicherungsplans in die Örtlichkeit noch vier Unterrichtseinheiten gewidmet, und zwar in Theorie und Praxis. Hierbei wird besonders auf die Praktikabilität der Maßnahme und auf eine evtl. erforderliche Anpassung der Sicherungsmaßnahme eingegangen.

Die wesentlichen Inhalte der FA sind in der Abbildung 3 dargestellt. Die Funktionsausbildung schließt mit einer schriftlichen, praktischen und mündlichen

Prüfung ab, wobei die praktische Prüfung im Rahmen des Praxistrainings erfolgt (Abbildung 4).

Über das Ergebnis der Prüfung wird eine Prüfungsbescheinigung ausgestellt.

Einzel arbeitende besonders unterwiesene Personen bzw Personen, die in einer Gruppe von höchstens drei Beschäftigten die Sicherung übernehmen, werden regelmäßig fortgebildet (jährlich mindestens zwei Unterrichtsstunden). Bei FIT-pflichtigen Beschäftigten ist die Fortbildung im Rahmen des FIT situationsbezogen durchzuführen.

Sowohl die Funktionsausbildung als auch der regelmäßige Fortbildungsunterricht werden ausschließlich durch autorisierte Bildungsträger (z.B. DB Bildung, VDEF, ÜGG) mit durch die DB Netz AG zertifizierten Trainern durchgeführt. Zur Qualitätsverbesserung in Aus- und Fortbildung durchlaufen die Trainer zur Zeit Workshops der EUK zum Thema „Selbstsicherung“.

### Übrigens:

Mitarbeiter der DB Netz AG, die bereits über eine Befähigung zur Sicherungsaufsicht verfügen, aber ausschließlich Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen durchführen, wird diese Ausbildung anerkannt. Sie werden dann personell nicht länger als Sicherungsaufsicht geführt und haben somit bezüglich der „Selbstsicherung“ ein jährliches FIT-Stundensoll von zwei Unterrichtsstunden. ■



Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung  
am Arbeitsplatz

# Kennen Sie sich aus?

Am Arbeitsplatz lauern viele Gefahren. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden zwar vom „Chef“ oder seinem Beauftragten darüber eingehend unterwiesen, bevor sie ihre Arbeit aufnehmen, aber: Man kann nicht alles im Kopf behalten. Deshalb gibt es eine Reihe von Verbotsschildern, Warnschildern, Gebotsschildern, Rettungsschildern und Brandschutzschildern am Arbeitsplatz. Sie alle sollen die Kolleginnen und Kollegen ständig daran erinnern, den Warnungen, Geboten, Verboten und Hinweisen kompromisslos zu folgen. **Wichtig:** Der Unternehmer ist verpflichtet, die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnungen am Arbeitsplatz anzubringen. Und die Beschäftigten sind verpflichtet, sie zu beachten. Also: alle Unternehmer, Vorgesetzte und Mitarbeiter, müssen jeweils ihren Beitrag zur Verhütung von Unfällen leisten.

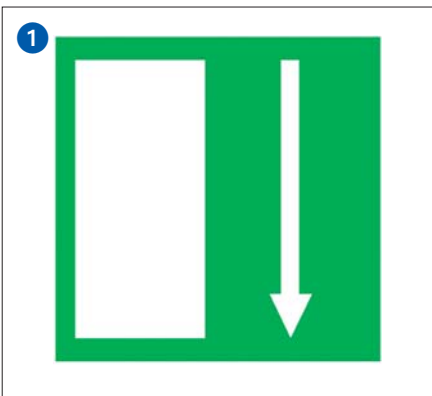
## Bilder ohne Worte

Die auf den verschiedenen Zeichen enthaltenen Bilder sind so gestaltet, dass sie ohne Text ihre Bedeutung ausdrücken und für jeden verständlich sein sollen. Lediglich in Einzelfällen sind „Zusatzzeichen“ in Form eines kurzen Textes vorgesehen. Grundlage für die Kennzeichnung ist die Unfallverhütungsvorschrift „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“ GU-V A8 (bisher GUV 0.7).

## Bitte, testen Sie sich

In Ihrem Arbeitsbereich gibt es für Ihre persönliche Sicherheit z.B. die folgenden Schilder. **Was bedeuten sie?** Kreuzen Sie bitte die nach Ihrer Meinung richtige Aussage unter der jeweiligen Abbildung an und vergleichen Sie danach das Ergebnis mit der Lösung auf Seite 128 dieses Heftes.

Und nun die Schilder:



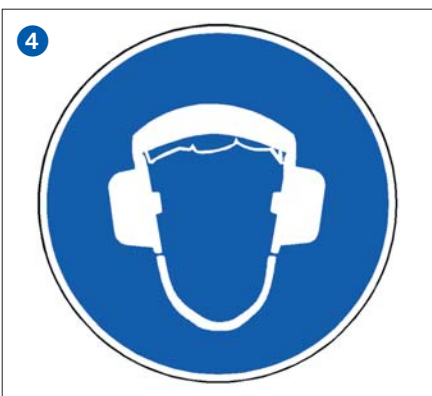
- 1
- a) Fallende Gegenstände
  - b) Notausgang
  - c) Abgang



- 2
- a) Nicht schalten
  - b) Nicht öffnen
  - c) Gartentor stets geschlossen halten



- 3
- a) Warnung vor Gabelstaplern
  - b) Abstellplatz für Gabelstapler
  - c) Warnung vor Flurförderzeugen



- 4
- a) Gehörschützer benutzen
  - b) Kopfhörer benutzen
  - c) Gehörschutz benutzen



- 5
- a) Mit Wasser löschen verboten
  - b) Wasser und Feuer verboten
  - c) Kein Öl ins Feuer gießen



- 6
- a) Warnung vor Schwellen
  - b) Warnung vor Stolpergefahr
  - c) Warnung vor Sturzgefahr

PROFIL ZEIGEN!

SICHER ARBEITEN — ES LOHNT ZU LEBEN

**EUK**

Eisenbahn-Unfallkasse