

BahnPraxis

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



12 · 2005

- Regelmäßige Fortbildung für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten
 - Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb
 - Training mit Ergebnisfeststellung (TmE)
 - Ein Stellwerkstotalausfall und seine Folgen

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und Leser,

„es lernt der Mensch, solange er lebt“. Lebenslanges Lernen ist heute für alle Berufstätigen selbstverständlich geworden. Für sicherheitsrelevante Funktionen bei Eisenbahnunternehmen, so auch bei der Deutschen Bahn AG, ist dies schon immer eine Selbstverständlichkeit gewesen. So gibt es seit Jahrzehnten den regelmäßigen Fortbildungsunterricht, zwischenzeitlich auch Fachliche Information & Training (FIT) genannt. Der FIT dient dem Erhalt der Handlungssicherheit und wird in der Regel funktionsbezogen und prozessorientiert durchgeführt. Ziel der regelmäßigen Fortbildung ist letztlich die Verbesserung der Betriebs- und Arbeitssicherheit.

Welche Themen werden im FIT behandelt? Im Mittelpunkt eines FIT steht die Anwendung des Regelwerks unter Nutzung von Fallbeispielen aus der Praxis. Ob unter dem Motto „was wäre wenn“ oder „gerade nochmal gut gegangen“

- wichtig ist der Bezug zum Arbeitsalltag des Teilnehmers bei der Behandlung von häufigen Störungen, gefährlichen Unregelmäßigkeiten oder situativen Besonderheiten. Einen weiteren Bestandteil des FIT bildet die Vermittlung von Änderungen im Regelwerk, Bestimmungen zur Unfallverhütung und Elementen des Qualitätsmanagements.

Nachdem der FIT für Sicherungspersonal einmal jährlich in unserer BahnPraxis behandelt wird, möchten wir die Anregung einiger Leserinnen und Leser aufgreifen und für unser Stellwerkspersonal die zentralen Unterrichtsthemen ebenfalls veröffentlichen.

Seit 2000 gibt es Training mit Ergebnisfeststellung (TmE) für Fahrdienstleiter, das im Rahmen des FIT im zweijährigen Zyklus durchgeführt wird. Überwiegte anfangs die Skepsis und Angst vor Versagen, so haben zwischenzeitlich viele Kolleginnen und Kollegen das TmE schätzen gelernt. Bietet es doch die Chance, die Handlungssicherheit in weitgehend stressfreier Atmosphäre unter Beweis zu stellen. Die Schwerpunktthemen, die in 2006 beim TmE behandelt werden, sind in diesem Heft ebenfalls aufgeführt.

Wir hoffen, die Beiträge dieses Heftes finden Ihr Interesse und wünschen Ihnen ein gesegnetes Weihnachtsfest verbunden mit den besten Wünschen für ein gesundes und unfallfreies 2006.

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



Unser Titelbild:

RE auf der Fahrt von

Erlangen nach

Fürth.

Foto: DB AG/Weber.

THEMEN DES MONATS

Regelmäßige Fortbildung 2006 für Sicherungspersonal

Welche Themen Sicherungsposten und Sicherungsaufsichten in 2006 im regelmäßigen Fortbildungsunterricht erwarten können, wird in diesem Artikel erläutert.

Seite 139

Regelmäßige Fortbildung 2006 für Mitarbeiter im Betrieb

Wie kommen eigentlich die FIT-Themen für Mitarbeiter im Betrieb, insbesondere das Stellwerkspersonal zustande, welche zentrale Themen sind für 2006 vorgesehen? Antworten auf diese Fragen liefert dieser Beitrag.

Seite 142

Training mit Ergebnisfeststellung (TmE)

Hier erfahren unsere Fdl, welche Themen schwerpunktmäßig beim TmE 2006 behandelt werden.

Seite 143

Stellwerkstotalausfall – was nun?

Dieser Artikel behandelt einen „Super-Gau“, nämlich den Ausfall des Stellwerks und zeigt auf, welche Möglichkeiten es in diesem Fall gibt, den Betrieb weiterzuführen, also „Züge fahren zu lassen“.

Seite 144

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: Eisenbahn-Fachverlag@t-online.de

Druck und Gestaltung

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



Regelmäßige Fortbildung für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten im Jahr 2006

Themen und Durchführung

Detlef Torge, Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e.V., Berlin

Oliver K. ist Sicherungsposten. Die Prüfung hat er bereits vor einigen Jahren erfolgreich bestanden. Der Nachweis der Tauglichkeit beim „Bahnarzt“, die Überprüfung der Eignung beim psychologischen Dienst und die Funktionsausbildung bei einem anerkannten Bildungsträger bildeten damals die Grundlage für die Teilnahme an der schriftlichen, mündlichen und praktischen Prüfung zum Sicherungsposten. Oliver K. ist ein ehrgeiziger Mensch, der seine Tätigkeit als Sicherungsposten sehr ernst nimmt. So wunderte es nicht, dass er die Inhalte der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV-V D 33, die diese UVV ergänzenden und konkretisierenden Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz (RSG) „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“, GUV-R 2150 sowie die darauf aufbauende Konzernrichtlinie „Arbeiten im Gleisbereich“, 132.0118, der DB Netz AG, die seine Tätigkeit als Sicherungsposten betreffen, beherrscht und umsetzen kann.

Auf die Idee sich zum Sicherungsposten zu qualifizieren, ist Oliver K. durch seine Bekannte Gundula Z. gekommen, die bereits viele Jahre als Sicherungsaufsicht tätig ist.

Leider erleben beide manchmal Situationen, die im Gegensatz zum Regelwerk stehen. Diese Situationen können z.B. durch Gleichgültigkeit oder durch Unklarheiten, bedingt durch Wissensverlust, hervorgerufen sein. So kann es schnell zu gefährlichen Fehlhandlungen kommen, was unbedingt vermieden werden muss.

**Gleichgültigkeit gegenüber den Gefahren aus dem Bahnbetrieb bedeutet:
Größte Gefahr für die Beschäftigten!**

Eines ist klar, solche Fehlhandlungen dürfen nicht geduldet werden. Und wenn dann der Satz: „In der Praxis sieht alles anders aus“ angemerkt wird, darf man nicht zur Tagesordnung übergehen, denn es geht um das Leben und die Gesundheit der Beschäftigten!

Einen wesentlichen Schwerpunkt der regelmäßigen Fortbildung (FIT) 2006 für Sicherungspersonale bildet sowohl für Sicherungsposten als auch für Sicherungsaufsichten eine „anonyme“ Ermittlung des Kenntnisstandes der Teilnehmer unter Verwendung eines Fragebogens. Die Teilnehmer sollen dabei selbst eventuell vorhandene Wissensdefizite erkennen.

Nach der Auswertung des Fragebogens beginnt der Trainer mit der Aufarbeitung der festgestellten Wissenslücken.

Trainer und Teilnehmer am FIT 2006 sollen bei der Auffrischung des Wissensstandes auch in der Sicherungspraxis auftretende Unstimmigkeiten und Unklarheiten offen darlegen und gemeinsam die Notwendigkeit der konsequenten Umsetzung der Festlegungen aus den betreffenden UV-Regelungen und Richtlinien besprechen. Es kann und darf keinen Widerspruch zwischen den Vorgaben für die Sicherungstätigkeit und deren

Umsetzung, also zwischen „Theorie und Praxis“, geben!

Es wurde diesmal berücksichtigt, dass die FIT Seminare in der Vergangenheit oft mit Inhalten „überfrachtet“ waren und dass für den Trainer nicht immer genügend Zeit blieb, um vorgelegene Probleme einer Klärung zuzuführen. Deshalb wird den Trainern und Teilnehmern im FIT 2006 bewusst mehr Zeit für das Besprechen von Themen aus der täglichen Praxis eingeräumt, denn es hat sich gezeigt, dass solche Gespräche notwendig sind.

„Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass Versicherte, die Sicherungsaufgaben ausführen, mindestens jährlich über ihre Aufgaben unterwiesen und die Unterweisungen schriftlich festgehalten werden.“ So ist es in der UVV geregelt. Für Sicherungspersonale, die bei der DB AG tätig werden, ist es wichtig, dass stets der für die Tätigkeit geforderte Wissensstand vorausgesetzt werden kann. Deshalb sind die Themen einheitlich und die zugelassenen Bildungsträger müssen diese Inhalte vermitteln.

Die Lernziele des FIT werden natürlich nicht dem Zufall überlassen. So hat der Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen die Schwerpunkte und damit die Themen für die jährliche Unterweisung im Jahr 2006 festgelegt. Die Mitglieder des Arbeitskreises, das sind Vertreter der DB AG, der Unfallversicherungsträger, der Sicherungsunternehmen sowie der zugelassenen Bildungsträger DB Bildung, Überwachungsgemeinschaft Gleisbau (ÜGG e.V.) und Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF), berichten jeweils über ihre Erfahrungen aus dem Jahr 2005, insbesondere über die Erfahrungen, die in den Veranstaltungen FIT 2005 gewonnen wurden und die letztlich die neuen Themen beeinflussen. Natürlich beeinflussen auch das Unfallgeschehen und die Er-

kenntnisse aus durchgeführten Besichtigungen von Arbeitsstellen die Themenauswahl. Bei einer Änderung des Regelwerkes fließen die neuen Regelungen selbstverständlich auch in die Themen ein.

Zum wiederholten Male ist festzustellen, dass es oft Selbstverständlichkeiten sind, die im alltäglichen Geschäft nicht beachtet werden, die aber bei der Sicherung von größter Bedeutung sind, z.B.:

- Fragen zum Standort des Sicherungspostens, der stets außerhalb des Gleisbereichs liegen muss.
- Die Bedeutung der Rotwarnsignale und das notwendige Verhalten der Beschäftigten.
- Unsicherheit was zu tun ist, wenn die Beschäftigten die Warnsignale offenbar nicht beachten.
- Rückfragen zur Sicht- und Hörverbindung zwischen den Sicherungsposten.
- Fragen im Zusammenhang mit der Auswahl und dem Tragen der Persönlichen Schutzausrüstung.
- Anmerkungen zur Einsatzzeit.
- Wie kann das Verhalten der Beschäftigten durch die Sicherungsposten positiv beeinflusst werden? Bei dieser Frage spielen psychologische Aspekte eine Rolle.
- Sowie Probleme mit Sicherungsposten, die neben ihrer Sicherungstätigkeit mitarbeiten.

Wie bekannt müssen Absperrposten die Qualifikation und Eignung von Sicherungsposten besitzen. Deshalb ist auch diese Tätigkeit Thema. Im Zusammenhang mit der Arbeit des Absperrpostens wurden Verhaltensweisen beobachtet, die diskutiert werden müssen. Regelmäßig werden in diesem Zusammenhang Mängel an der Ausrüstung von Absperrposten erkannt.

Sicherungsaufsichten setzen vor Ort die Sicherungsmaßnah-

men um, die die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung ermittelt hat. Das setzt fundierte Kenntnisse über das Regelwerk und Erfahrung, z.B. über die Bau- bzw. Arbeitsverfahren, voraus. Deshalb muss die Umsetzung der Sicherungsplanung in die Realität regelmäßig Thema des jährlichen FIT für Sicherungsaufsichten sein.

Es zeigt sich, dass für Sicherungsaufsichten der „Umgang“ mit den Sicherungsposten und der „Umgang“ mit dem Unternehmer bzw. mit den Beschäftigten für das Gelingen der Sicherungsmaßnahme bedeutsam sind. Deshalb ist die Unterweisung bzw. die Einweisung von größter Bedeutung. Nichts darf dem Zufall überlassen bleiben, alle Beteiligten müssen wissen, worum es geht, und selbstverständlich muss es die Möglichkeit für Rückfragen geben.

Natürlich haben auch die Sicherungsunternehmen die Möglichkeit, Einfluss auf die Themen des FIT zu nehmen, denn es ist ja der Unternehmer, hier der Sicherungsunternehmer, dem die Verpflichtung zur Fortbildung seiner Sicherungspersonale aufgegeben ist.

Die zertifizierten Trainer der zugelassenen Bildungsträger garantieren die ordnungsgemäße und qualitativ hochwertige Durchführung der regelmäßigen Fortbildungen nach den Vorgaben des Arbeitskreises für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen.

Verantwortlich für die Erstellung der praxisbezogenen Trainingsinhalte und der verständlichen Trainingsunterlagen waren für den FIT 2006, wie auch in den Jahren zuvor, zu gleichen Teilen DB Bildung, der VDEF und die ÜGG e.V. Gemeinsam mit der Eisenbahn-Unfallkasse und der DB Netz AG wurden die Unterlagen erstellt. Die Fortbildungsunterlagen sind zwischenzeitlich verteilt und die Trainer wurden in die Thematik eingewiesen.

Wir weisen darauf hin, dass auch Sicherungsüberwacher regelmäßig fortzubilden sind und dass die Fortbildungsthemen für Sicherungsüberwacher nicht mit denen für Sicherungsaufsichten identisch sind.

FIT 2006 für Sicherungsposten

Wie schon erwähnt, wird die Ermittlung des Kenntnisstandes und die Behandlung erkannter Wissensdefizite und deren Beseitigung ein wesentlicher Schwerpunkt des FIT 2006 sein. Bitte tragen Sie durch Beispiele aus der Praxis zum Erfolg der Veranstaltung bei. Beteiligen Sie sich rege an den Lehrgesprächen und Diskussionen. Nutzen Sie die Erfahrungen anderer Teilnehmer und unterstützen Sie die Trainer durch Ihre aktive Mitarbeit.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung FIT 2006 für Sicherungsposten

1. Die Ermittlung des Kenntnisstandes der Teilnehmer hilft, eventuelle Wissensdefizite zu erkennen. Durch die selbstständige Bearbeitung eines Fragenbogens bekommen die Teilnehmer die Möglichkeit, ihre Kenntnisse zu überprüfen. Anschließend wird ihnen Gelegenheit gegeben, die Regeln zu hinterfragen und mit den Teilnehmern zu besprechen.
2. Ein wichtiger Aspekt für eine ordnungsgemäße Durchführung der Sicherungstätigkeit liegt im Kennen, Verstehen und im Umgang mit möglichen Belastungen und negativen Einflüssen auf das Sicherungspersonal. In diesem Schwerpunktthema werden die psychologischen Anforderungen an Sicherungsposten gemeinsam aufgefrischt. Die Teilnehmer sollen sich zu den „10 ständigen Fragen für Sicherungsposten“ austauschen und diese anhand von prakti-

schen Beispielen aus ihrer Tätigkeit klären.

3. Wie kann ein Sicherungsposten Vorbild für das Verhalten der anderen Beschäftigten auf der Arbeitsstelle sein? Wie kann er durch sein Verhalten die anderen Beschäftigten überzeugen?

Im Rahmen einer Präsentation von realistischen Beispielen aus der Praxis sollen die Teilnehmer Mängel erkennen, erläutern und Lösungen finden, wie u.a. mit einem Beispiel über die erforderliche Warnkleidung.

Abschließend werden die Ergebnisse des Tagesseminars gemeinsam zusammengefasst und im Teilnehmerkreis ausführlich besprochen.

FIT 2006 für Sicherheitsaufsichten

Bei den Themen für die regelmäßige Fortbildung 2006 für Sicherheitsaufsichten wird, wie schon im Vorjahr, auf die verschiedenen Zielgruppen eingegangen, die die Teilnehmer entsprechend ihrer unterschiedlichen Einsatzgebiete in den Seminaren besser berücksichtigt sehen wollen.

Natürlich sind die Anforderungen, die an eine Sicherheitsaufsicht gestellt werden, grundsätzlich immer gleich. Deshalb kann es vom Grundsatz auch keine unterschiedlichen Fortbildungsunterriehte geben. Jedoch kann nicht geleugnet werden, dass in der Realität Sicherheitsaufsichten letztlich unterschiedlich eingesetzt werden.

Dieser Tatsache wird im FIT 2006 für Sicherheitsaufsichten Rechnung getragen, denn ein Teil der Sicherheitsaufsichten, vornehmlich Beschäftigte von Sicherungsunternehmen, werden eher im Zusammenhang mit der Durchführung von Sicherungsmaßnahmen für eine

größere Anzahl von Beschäftigten eingesetzt. Der andere Teil der Sicherheitsaufsichten wird jedoch häufiger im Zusammenhang mit der Instandhaltung der Bahnanlagen und damit als sich selbst Sichernder eingesetzt. Die Ausbildung zur Sicherungsaufsicht ist für einen bestimmten Personenkreis, der unter Selbstsicherung tätig werden soll, eine Forderung des verkehrssicherungspflichtigen Bahnbetreibers DB Netz AG. Den Trainern wird es durch diese Differenzierung ermöglicht, flexibel auf die Erfordernisse der unterschiedlichen Teilnehmergruppen einzugehen und das Seminar mit dem erforderlichen Praxisbezug durchzuführen. Die Teilnehmer können so besser einbezogen werden.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung 2006 für Sicherheitsaufsichten

1. Auch für die Sicherheitsaufsichten besteht bei diesem Fortbildungsunterricht die Möglichkeit, ihr Wissen zu testen. Ein Fragebogen soll zu Beginn der FIT-Veranstaltung zur Feststellung des Wissensstandes beitragen und soll dem Teilnehmer „schwarz auf weiß“ seine Kenntnisse darstellen. Die erkannten Defizite werden im Verlauf der Veranstaltung unter Einbeziehung aller Teilnehmer aufgearbeitet. Ziel ist es, die Schwerpunkte der Funktionsausbildung zur Sicherungsaufsicht erneut heraus zu arbeiten.
2. Welche Neuerungen werden im Jahr 2006 in Kraft treten, die für die Sicherungsaufsicht relevant sind? Diese Frage kann von den Trainern aktuell beantwortet werden, sobald diese Neuerungen, in erster Linie wird die Überarbeitung der KoRil 132.0118 erwartet, bekannt und in Kraft getreten sind. Zur allgemeinen Information werden einige Neuerungen aus der Richtlinie 406,

Fahren und Bauen, vorgestellt.

- 3a. Im FIT 2006 wird zur Auffrischung und Festigung der Kenntnisse, im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sicherungsplanung vor Ort, ein Beispiel über die Sicherung von Beschäftigten bei Arbeiten auf einer Oberbaumaschine erarbeitet, denn grundsätzlich sind die Beschäftigten vor den Gefahren, die von Fahrten im Nachbargleis ausgehen, wirksam zu schützen, also zu sichern.

Was ist dabei zu beachten? Welche Sicherungspersonale werden benötigt? Wie sind diese Sicherungspersonale einzuteilen? Worauf ist bei der Einweisung der Arbeitsaufsicht des Unternehmers zu achten?

Einen wesentlichen Schwerpunkt bildet in diesem Themenkomplex die Erstellung eines Sicherungsplanes für die Sicherung der Beschäftigten auf den Maschinen. Die Teilnehmer werden in einer Gruppenarbeit einen Sicherungsplan anhand eines Praxisbeispiels komplett ausfüllen und dabei zusammentragen, welche Angaben sie im Teil 1 vom bauausführenden Unternehmer und im Teil 2 von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle erwarten und benötigen. Eine Übung, die den Teilnehmern viel praktische Erfahrung abverlangt. Da schwere Unfälle von Bedienern von Oberbaumaschinen nicht selten sind, ist dies ein ausgesprochen wichtiges Thema.

- 3b. Für Sicherheitsaufsichten, die für die „Sicherung in besonderen Fällen“ eingesetzt werden, die also im Rahmen der Selbstsicherung tätig werden, wird in einem praktischen Beispiel ein Sicherungsplan durchgearbeitet und erörtert. Dabei wird auf die Besonderheiten der Selbstsicherung eingegangen.

4. Einen weiteren Schwerpunkt im FIT 2006 bildet die Erarbeitung von Anforderungen für das sicherheitsgerechte Verhalten von Sicherungsaufsichten. Das Augenmerk ist dabei auf die Vorbildfunktion der Sicherungsaufsicht gegenüber den Beschäftigten und den Sicherungsposten gerichtet. So soll in diesem Abschnitt anhand praktischer Beispiele insbesondere auf das vorschriftsmäßige Tragen der Warnkleidung eingegangen werden.

Die Unterweisung der Sicherungsposten vor Beginn der Arbeiten sowie die Einweisung der Arbeitsaufsichten des Unternehmers vor Ort verlangen erschöpfende und verständliche Aussagen. Die Teilnehmer haben die Möglichkeit zu testen, ob sie in verschiedenen Situationen ausreichende Informationen weitergeben können.

Zur Unterstützung werden die Teilnehmer ein Arbeitsblatt benutzen und die Ergebnisse im Plenum auswerten.

Nutzen Sie durch aktive Teilnahme der Fortbildungsseminare FIT 2006 die Möglichkeit, Ihre Kenntnisse zu überprüfen und Wissensdefizite zu beseitigen. Lassen Sie sich von den positiven Auswirkungen eines gemeinsamen Wissenstransfers mit anderen Sicherungspersonalen und den Trainern beeinflussen, denn nur eine vorschriftsmäßige und regelwerkskonforme Sicherungstätigkeit bildet die sichere Grundlage für ein unfallfreies Arbeiten!

Setzen Sie die gewonnenen Erkenntnisse aus den jährlichen Fortbildungsunterrichten konsequent in die Praxis um und fordern Sie regelkonformes Verhalten von allen Beteiligten auf der Arbeitsstelle. ■

Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb –

FIT-Themen Bahnbetrieb 2006

Regelmäßige Fortbildung ist wichtig – das ist auch die Meinung unserer Fahrdienstleiter (Fdl) und Weichenwärter (Ww) sowie sonstiger Funktionen im Betrieb, die im Rahmen einer Qualitätsmessung befragt worden sind. Sind die Inhalte des FIT (Fachliche Information & Training) zutreffend, sind sie „bedarfsorientiert“ und treffen Sie das Interesse, den „Nerv“ der Fortbildungspflichtigen? Warum gibt es regionale Schwerpunktthemen, warum zentrale Vorgaben? Wie kommen die FIT-Themen zustande? In diesem Beitrag wird erläutert, wie der „Fahrplan“ für einen FIT entsteht und welche zentralen Themen die Mitarbeiter im Betrieb in 2006 erwarten können.

Anita Hausmann, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Bei der regelmäßigen Fortbildung wird nach drei verschiedenen Themenblöcken unterschieden.

a) Pflichtthemen

Themen, die von zentraler Bedeutung sind (z.B. Änderungen im Regelwerk, Einführung neuer Techniken, wie GSM-R) werden von der DB Netz-Zentrale inhaltlich und quantitativ vorgegeben. So erfahren alle betroffenen Anwender der neuen Regelungen bzw. der neuen Technologie in gleichem Umfang und gleicher Tiefe von den jeweiligen Neuerungen.

b) Themen aus dem Angebotskatalog

Neben den zentral vorgegebenen Themen werden weitere Themen z.B. auf Grund der Analyse der Störfälle als auch der gefährlichen Ereignisse identifiziert. Hier fließen auch die Wünsche der Praktiker ein. Diese Themenvorschläge werden in einem Angebotskatalog zusammengefasst, aus der die Niederlassung für die jeweilige Funktionsgruppe relevante Themen auswählen kann.

c) regionale Themen

Ungefähr die Hälfte des FIT Bahnbetrieb soll Themen mit regionalem Bezug auf der Grundlage der Auswertung des örtlichen Betriebsgeschehens vorbehalten sein. Daher ist die Vorgabe, dass mindestens 50 % des FIT Bahnbetrieb für Fdl und Ww durch Mitarbeiter DB Netz AG (in der Regel BezL B) durchgeführt werden sollen, sicherlich gut nachvollziehbar. Verständlich auch die Empfehlung, für Zugleiter und Schrankenwärter den FIT – je nach örtlichen Gegebenheiten - bis zu 100 % netzintern abzuwickeln.

Viele Unterrichtende nutzen die Möglichkeit, Themen aus dem Angebotskatalog auszuwählen und – bezogen auf die örtlichen Verhältnisse – im FIT zu behandeln.



Für den FIT Bahnbetrieb 2006 sind zwei Pflichtthemen vorgegeben

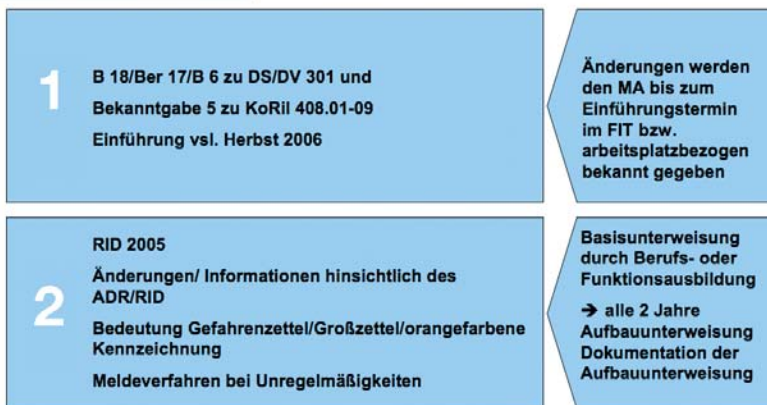


Abbildung 1



Neben den verpflichtenden Themen gibt es für Fdl, Ww und Zugleiter einen Angebotskatalog mit zentralen Themen einschl. Zeitvorschlägen

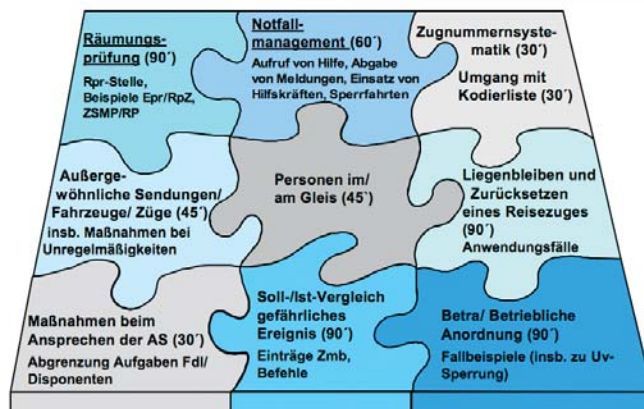


Abbildung 2

Zielgruppe • Thema	Pflicht- thema Zeitvor- schlag Min.	Angebots- katalog Zeitvor- schlag Min.
Schrankenwärter (Schrw)		
<ul style="list-style-type: none"> • Übungen <ul style="list-style-type: none"> - Benachrichtigung über Zug- und Rangierfahrten - Führen des Nachweises der Zugmeldungen - Verhalten bei Betriebsgefahr - Maßnahmen bei Störungen an technischen Einrichtungen von BÜ - Anderweitige Sicherung von BÜ (Einsatz von BÜP / HP) 		180
• B18/Ber.17/B6 301 DS/DV zum Signalbuch	30	
<ul style="list-style-type: none"> • Soll-/Ist-Vergleich eines gefährlichen Ereignisses (unterschieden nach verschiedenen Bahnübergängen –eingleisige/zweigleisige Strecke-) <ul style="list-style-type: none"> - Unfall am BÜ - Einträge in den entsprechenden Unterlagen 		90
Netzkoordinatoren/Disponenten BZ/NLZ		
<ul style="list-style-type: none"> • RID 2005 (Kapitel 1.3 Aufbauunterweisung / Kapitel 1.10 Vorschriften für die Sicherung) <ul style="list-style-type: none"> - Änderung / Informationen hinsichtlich des ADR/RID - Bedeutung Gefahrezettel/Großzettel und Orangefarbene Kennzeichen - Meldeverfahren bei Unregelmäßigkeiten (gegebenenfalls Notfallpläne für Rangierbahnhöfe) 	45	
<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen bei liegengebliebenen Reisezügen (mit praktischer Übung/Fallbeispiel) <ul style="list-style-type: none"> - Basis: Ril 420.0105A09 und Ril 420.0105V09 		60
<ul style="list-style-type: none"> • Umgang mit der Kodierliste anhand praxisnaher Beispiele <ul style="list-style-type: none"> - Basis: Ril 420.9001 / 420.9001V01 		30
<ul style="list-style-type: none"> • Disposition dringlicher Hilfszüge anhand einer praktischen Übung <ul style="list-style-type: none"> - Basis: Ril 420.0105A08 		30
<ul style="list-style-type: none"> • Zugnummernsystematik der DB Netz AG, Zusammenarbeit EIU / EVU <ul style="list-style-type: none"> - Basis: Ril 402 		30
<ul style="list-style-type: none"> • Kundendienstliches Verhalten im Umgang mit EVU und Kommunikation und Zusammenarbeit mit Leitstellen (mit praktischer Übung) <ul style="list-style-type: none"> - Diskriminierungsfreie Zusammenarbeit mit dem Zugpersonal - Innerhalb der DB Netz AG (Zugdisponent – Fdl) - Mit EVU (Bereichsdisponent – EVU intern / extern) - Abgrenzung der Zuständigkeiten - Basis: Ril 420.0104 und Ril 420.0105 		75
<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen beim Ansprechen der automatischen Stromabnehmer-Senkeinrichtung (AS) <ul style="list-style-type: none"> - Regeln der KoRil 408 und der Weisung N.BGG 01/2005 - Abgrenzung der Aufgaben Fdl / Disponent 		30
• Personen im/am Gleis		30
• Übermitteln/Diktieren von Fahrplanmitteilungen		30
• Maßnahmen bei Ausfall LZB		30

Abbildung 3

FIT-Themen Bahnbetrieb 2006

Da für 2006 umfangreiche Regelwerksänderungen sowohl in der DS/DV 301 „Signalbuch“ als auch in der KoRil 408 „Züge fahren und Rangieren“ vorgesehen sind und wesentliche Bestimmungen auch das Stellwerkspersonal tangieren, sind diese Inhalte für diesen Personenkreis Pflichtthema in 2006. Selbstverständlich werden wir diese Regelwerksänderungen auch in der BahnPraxis thematisieren.

Als zweites Pflichtthema wurden die Änderungen zum RID/ADR aufgenommen, um die Kenntnisse über die Kennzeichnung gefährlicher Güter aufzufrischen und die Handlungssicherheit bei Unregelmäßigkeiten, insbesondere das Meldeverfahren/Meldewege, zu stärken. Die Pflichtthemen sind in der Abbildung 1 dargestellt.

Die in den Angebotskatalog 2006 aufgenommen Themen für Fdl, Ww und Zugleiter sind aus Abbildung 2 ersichtlich.

Für die weiteren Mitarbeiter im Betrieb wurden die Themen funktionsbezogen in der Abbildung 3 zusammengestellt.

Und: sind das „Ihre“ Themen? Bitte schreiben Sie uns, falls zukünftig weitere Themen in den Angebotskatalog aufgenommen werden sollten oder sprechen Sie Ihre Führungskraft vor Ort an, z.B. Ihren BezL B, damit der FIT auch für Sie weiterhin interessant bleibt und wertvoll ist!



Training mit Ergebnisfeststellung (TmE) 2006



Auch 2006 werden im Rahmen des FIT Bahnbetrieb TmE (Training mit Ergebnisfeststellung) für Fdl durchgeführt. Welche Schwerpunktthemen dabei behandelt werden, ersehen Sie aus nebenstehender Abbildung.

Ein Stellwerkstotalausfall und seine Folgen

Dirk H. Enders, DB Netz AG, Zentrale,
Grundsätze Betriebsverfahren (I.NBGB), Frankfurt am Main

Gegen höhere Gewalt ist man bekanntlich ziemlich machtlos. Man kann jedoch im Bahnbetrieb weitreichende Vorkehrungen treffen um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Um die Folgen z.B. eines Unwetters zu beherrschen, bedarf es gemeinsamer Anstrengungen seitens des Notfallmanagers, des örtlichen Betriebspersonals sowie der Instandhaltung, um während der Störungsbestehenszeit einen Behelfsbetrieb zu organisieren sowie die reguläre Verfügbarkeit der Infrastruktur möglichst zeitnah wieder herzustellen.

Anhand eines Falles aus der Praxis zeigen wir Ihnen die Möglichkeiten einer operativen Weiterführung des Bahnbetriebes. Teil 1.

Ausgangslage

Der Bahnhof Nhausen liegt an der zweigleisigen elektrifizierten Hauptbahn FHöchst – Lburg (Abbildung 1). Zusätzlich mündet die eingleisige Hauptbahn aus Richtung Istadt ein. Der Bahnhof besitzt ein Stellwerk der Bauform SpDrS 60 von dem aus auch der benachbarte Bahnhof Istein ferngesteuert wird. Ein dort für den Fahrkar-

tenverkauf eingesetzter Mitarbeiter im Bahnbetrieb ist im Störfall in der Lage, den Ortsbetrieb zu übernehmen bzw. als örtlicher Mitarbeiter im Auftrag des Fahrdienstleiters Nhausen tätig zu werden. Zwischen den Bahnhöfen Nhausen und Istein befindet sich in km 56,855 ein technisch gesicherter Bahnübergang mit Fernüberwachung (Fü-BÜ). Das Stellwerk Nhausen besitzt einen Zugnummernmeldedru-

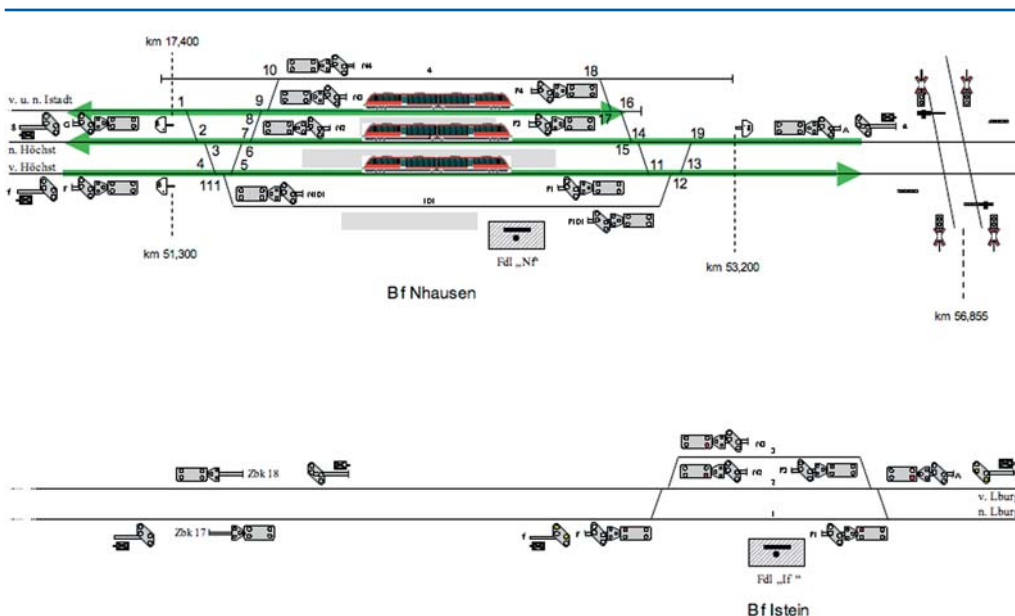
cker; ein Zugnummernmeldedru-

cker wird im Regelbetrieb nicht geführt. Mitten im abendlichen Berufsverkehr zieht ein schweres Gewitter über den Ort Nhausen und den Bahnhof hinweg. Um 17.30 Uhr passiert es dann: Blitzeinschlag in das Stellwerk mit anschließendem Schmorbrand im Relaisraum des Stellwerks. Unmittelbar darauf fällt das Stellwerk aus; die Außenanlagen sind stromlos und lassen sich vom Stellwerk aus nicht mehr überwachen bzw. stellen. Die Zbk-Signale 17 und 18 zwischen Nhausen und Istein sind dunkel. Der Fahrdienstleiter erhält auch keine Information über den Zustand des Fü-BÜ in km 56,855. Es ist anzunehmen, dass auch diese Anlage ausgefallen und damit nicht gesichert ist.

Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund der sich langsam ausbreitenden Brandgase Blausäure entsteht und die sofort alarmierte Feuerwehr nach einer entsprechenden Messung die unverzügliche Räumung des Stellwerksgebäudes anordnet.

An der dem Bahnsteig zugewandten Außenfassade des

Abbildung 1:
Streckenskizze Nhausen – Istein
mit Richtungsbetrieb im Bahnhof
Nhausen.



Dienstgebäudes ist ein Fernsprechkasten mit einem Basa-Fernsprecher angebracht. Hierüber können die Nachbarfahrdienstleiter in Lburg, Höchst sowie Istadt erreicht werden.

Wäre diese Sprechstelle nicht vorhanden, so bestünden noch die Möglichkeiten, aus einem mittlerweile geöffnetem Schalt- haus der Leit- und Sicherungstechnik mittels einem Basa-Fernsprecher oder über Mobilfunk (Handy) die Nachbarfahrdienstleiter zu erreichen.

Nun aber der Reihe nach

Unmittelbar nachdem der Blitz eingeschlagen ist, bemerkt der Fahrdienstleiter Nhausen einen Totalausfall der Stellwand sowie des Stellpultes seines Stellwerks. Kurz darauf stellt er eine Etage tiefer leichten Brandgeruch vor der Tür zum Relaisraum fest.

Zu diesem Zeitpunkt befinden sich keine Zugfahrten im Zuständigkeitsbereich des Fahrdienstleiters Nhausen. Der Fahrdienstleiter verständigt sofort die Notfallleitstelle, die den Notfallmanager sowie die Feuerwehr alarmiert. Zusätzlich meldet er die Störung und die voraussichtlichen betrieblichen Auswirkungen an die Betriebszentrale, damit von dort aus frühzeitig entsprechende Dispositionsmaßnahmen ergriffen werden können. Nachdem der Fahrdienstleiter zuvor die AVI (Arbeitsvorbereitung Instandhaltung) über diese schwerwiegende Störung verständigt hat, verlässt der Fahrdienstleiter auf Veranlassung der mittlerweile eingetroffenen Feuerwehr seinen Arbeitsplatz, nachdem er sich bei den Nachbarfahrdienstleitern vorübergehend abgemeldet hat. Er nimmt jedoch vorsorglich das Zugmeldebuch, das Fernsprechbuch, den Befehlsblock und ggf. andere wichtige betriebliche Unterlagen mit. Außerdem legt er sich die im Erdgeschoss vorhandenen drei Handverschlüsse sowie Span-

nungsabschalter und Weichenkurbel vom Wandbrett außerhalb des Gebäudes zurecht.

Nach dem Eintreffen des Notfallmanagers gegen 18.00 Uhr verschafft dieser sich zunächst einen Überblick über die Lage. Vom Fahrdienstleiter erfährt er, dass keine Bedienhandlungen am Stellwerk mehr vorgenommen werden können, da sowohl die Innen- als auch die Außenanlagen funktionslos sind.

In diesem Fall kann man nicht von einer aufgehobenen Signalabhängigkeit im Sinne der KoRil 408.0601 Abschnitt 3 Abs. 1 sprechen (Tabelle 1).

Zwar kann die ordnungsgemäße Wirkung aller ferngestellten Weichen im Bahnhof Nhausen durch die Stellwerkstechnik nicht mehr geprüft werden, jedoch können auch keine Hauptsignale auf Fahrt gestellt werden. Eine Signalabhängigkeit ist daher für die Dauer der Störung überhaupt nicht vorhanden. Dennoch werden wir im weiteren Verlauf dieses Thema nochmals aufgreifen.

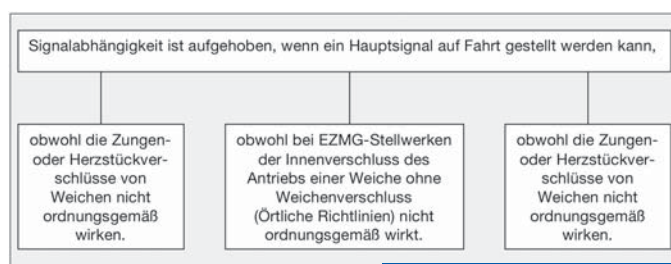


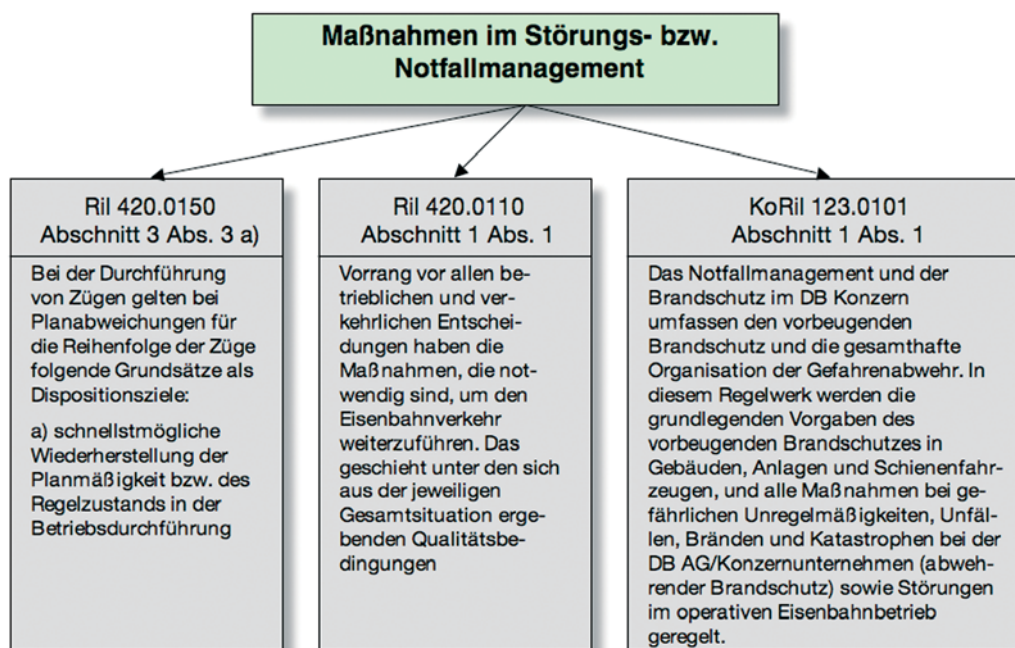
Tabelle 1

Mit dem Stellwerksausfall ist aus betrieblicher Sicht ein „Super-GAU“ eingetreten, der eine Weiterführung des Betriebes nur noch auf dem allerniedrigsten Level, der untersten Rückfallebene, zulässt. Man spricht in diesen Fällen oftmals vom „Betrieb auf Zurufen“ oder dem „Papierbetrieb“.

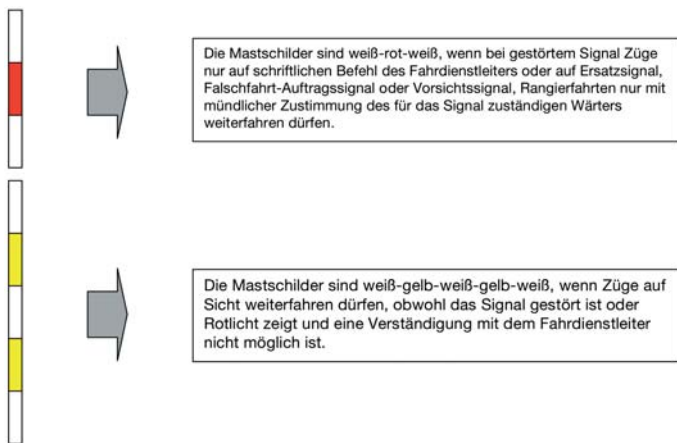
Doch schauen wir uns zunächst einmal an, welche Möglichkeiten der eingetroffene Notfallmanager im Zusammenhang mit der Weiterführung bzw. Wiederaufnahme des Bahnbetriebs hat.

Die allgemeinen Regeln hierzu, die nicht Gegenstand der KoRil 408 sind, haben wir Ihnen in Abbildung 2 zusammengestellt. ►

Abbildung 2:
Übersicht über die Ziele des Störungs- bzw. Notfallmanagements bei der DB AG im mitgeltenden Regelwerk außerhalb der KoRil 408.



Es bedeuten:
KoRil 123 - Notfallmanagement, Brandschutz
Ril 420 - Betriebszentralen DB Netz AG



Die Mastsignale sind weiß-rot-weiß, wenn bei gestörtem Signal Züge nur auf schriftlichen Befehl des Fahrdienstleiters oder auf Ersatzsignal, Falschfahrt-Auftragssignal oder Vorsichtssignal, Rangierfahrten nur mit mündlicher Zustimmung des für das Signal zuständigen Wärters weiterfahren dürfen.

Die Mastsignale sind weiß-gelb-weiß-gelb-weiß, wenn Züge auf Sicht weiterfahren dürfen, obwohl das Signal gestört ist oder Rotlicht zeigt und eine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter nicht möglich ist.

Tabelle 2

Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Schmelbrand im Stellwerk Nhausen zunächst keine unmittelbare Gefahr für die Reisenden darstellt. Zwar sind Stellwerke in Bezug auf die unterschiedlichsten Störungen nach dem fail-safe-Prinzip projektiert, jedoch können Brände dennoch unerwünschte spontane Schaltvorgänge in der Innenanlage generieren, die nach außen übertragen werden. Daher werden in Fällen der beschriebenen Art zunächst auch keine Zugfahrten zugelassen, bis geklärt ist, wie die Anlage sich weiter verhält. „Normalerweise“ jedoch bedeutet der Totalausfall eines Stellwerks, dass die Außenanlagen in der zuletzt eingestellten und ggf. gesicherten Lage verbleiben und Signale notfalls in die Haltstellung zurückfallen oder vollständig erlöschen. Für den letzteren Fall gelten die Mastsignale an den Hauptsignalen.

Sie haben die in Tabelle 2 dargestellte Bedeutung nach den Regeln in DS/DV 301.

Für den laufenden Betrieb bedeutet dies, dass die zuletzt eingestellten Fahrstraßen ausgefahren werden können, soweit dies die Außenanlage noch zulässt, andernfalls wird der Betrieb durch den Haltfall bzw. den Ausfall der Signale selbsttätig angehalten.

In jedem Falle werden sich die Triebfahrzeugführer nacheinander beim zuständigen Fahr-

dienstleiter bzw. der Betriebszentrale melden, um den Grund für die Verzögerung zu erfragen und weitere Weisungen einzuholen.

Im vorliegenden Fall wird die Betriebszentrale allen Triebfahrzeugführern über Zugfunk mitteilen, dass es im Bahnhof Nhausen einen Stellwerksausfall mit weitreichenden betrieblichen Konsequenzen gegeben hat.

Wie aus Abbildung 2 hervorgeht, hat – neben der Betriebssicherheit – die Weiterführung des Bahnbetriebes aus Sicht der Ril 420 oberste Priorität. Dies wissen alle am Betriebsprozess beteiligten Stellen und so wird der Notfallmanager vor Ort, der Fahrdienstleiter und auch das Instandhaltungspersonal bemüht sein, den schienengebundenen Betrieb so bald als möglich wieder aufzunehmen bzw. trotz der eingetretenen Störung weiterzuführen.

Erst wenn dies unter keinen Umständen und über einen längeren Zeitraum nicht möglich ist, wird die Betriebszentrale einen länger andauernden Schienenersatzverkehr organisieren. Hierbei gilt die Regel, wonach der Zugbetrieb in den benachbarten, von der Störung nicht betroffenen Betriebsstellen, gebrochen wird. Zwischen diesen Betriebsstellen wird unter Bedienung der ausgefallenen Betriebsstelle ein Buspendelverkehr solange eingerichtet, bis ein schienengebundener Behelfsbetrieb über die betroffene Betriebsstelle hinweg wieder möglich ist.

Bei der Organisation eines Behelfsbetriebes ist seitens des Notfallmanagers zu ergründen, wie lange die Arbeiten zur Störungsbeseitigung voraussichtlich andauern werden. Schließlich ist der Behelfsbetrieb auch mit einem gewissen Aufwand verbunden. Im vorliegenden Fall ergibt sich um 18.45 Uhr nach Rücksprache mit dem Instandhaltungspersonal eine wahrscheinliche Störungsdauerzeit von mindestens 14

Stunden, da wichtige Ersatzteile erst beschafft werden müssen. Dies bedeutet, dass mit einem Ausfall des Stellwerks Nhausen über den morgendlichen Berufsverkehr am Folgetag hinaus zu rechnen ist. Es wird zurecht entschieden, einen Behelfsbetrieb so schnell wie möglich einzurichten, um den Reisenden das aufwendige Umsteigen vom Zug in den Bus und anschließend wieder in den Zug zu ersparen. Bis zur Einrichtung des Behelfsbetriebes wird jedoch ein Schienenersatzverkehr mit Bussen organisiert.

Für Fälle, in denen Behelfsbetrieb in Form eines Richtungsbetriebs erforderlich wird, werden in Gleisbildstellwerken sog. Fahrstraßenkarten oder Bildkarteiblätter vorgehalten, aus denen das örtliche Betriebspersonal die zu wählende Lage der für den Richtungsbetrieb erforderlichen Fahrwegelemente entnehmen kann.

Bei der Betrachtung der Abbildung 1 wird schnell klar, dass für eine Wiederaufnahme eines Behelfs- d.h. Richtungsbetriebs insgesamt drei Hauptgleise im Bahnhof Nhausen in Betracht kommen.

Es ist das Gleis 1 für Züge aus Richtung Höchst zur Weiterfahrt nach Istein, Gleis 2 für Züge aus Richtung Istein zur Weiterfahrt nach Höchst sowie das Gleis 3 für einen Zugpendelverkehr von bzw. nach Istadt.

Nachdem der Notfallmanager diese Möglichkeiten ausgelotet hat, fordert er um 18.45 Uhr über die AVI weitere Kräfte an, die in ausreichender Anzahl Handverschlüsse (HV 73) sowie Spannungsabschalter und Weichenkurbeln zur Einsatzstelle verbringen.

Da vor dem Stellwerksausfall keinerlei Weichenstörungen bekannt waren, kann auch weiterhin davon ausgegangen werden, dass die Spitzenverschlüsse der nun durch Handverschluss zu sichernden Weichen ordnungsgemäß wirken.

Beim Eintreffen der zusätzlich angeforderten Instandhaltungskräfte gegen 19.30 Uhr gibt die Feuerwehr nach dem Ablöschen des Schwelbrandes und entsprechender Durchlüftung (Dekontamination) der Anlage den Relaisraum des Stellwerkes wieder frei. Von einem Wiederbetreten des Stellwerksraumes durch den Fahrdienstleiter wird jedoch zunächst noch abgesehen.

Durch einen direkten Eingriff im Relaisraum gelingt es den engagierten Werkmeistern-LST, Fachinger, Courtial und Simon um 20.10 Uhr, den benachbarten ferngesteuerten Bahnhof Istein auf Ortsbetrieb umzuschalten. Nach einem entsprechenden Anruf, übernimmt der in Istein örtlich eingewiesene Mitarbeiter der dortigen Fahrkartenverkaufsstelle die Funktion des Fahrdienstleiters für diese Betriebsstelle.

Zuvor wurde er vom Notfallmanager gebeten, seinen Spätdienst entsprechend zu verlängern, was nach den Arbeitszeitbestimmungen im vorliegenden Fall auch zulässig ist.

Bevor nun das Instandhaltungspersonal mit der umfassenden Störungsbeseitigung beginnt, veranlasst der Notfallmanager das Anbringen der Handverschlüsse mit Sperrvorrichtung an den im Rahmen des Behelfbetriebes zu befahrenden Fahrwegweichen im Bahnhof N-hausen (siehe hierzu auch Abbildung 3).

Folgende Weichen (Tabelle 3) werden, nachdem mittels Spannungsabschalter der Stellstrom an jedem einzelnen Weichenantrieb abgeschaltet wurde, in der entsprechenden Lage mit Handverschluss an der abliegenden Zunge gesichert (ggf. nach Umkurbeln mit der Weichenkurbel).

Anhand der Tabelle lässt sich feststellen, dass zum Einrichten eines Behelfbetriebes für den vorgesehenen Zweck insgesamt 18 Handverschlüsse

erforderlich sind.

Die Aufträge, Weichen ggf. umzukurbeln erteilt der Fahrdienstleiter nach den Regeln in KoRil 408.0901 Abschnitt 4.

Dort heißt es:

Als Bediener dürfen Sie einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, Weichen mit elektrischem Antrieb umzukurbeln.

Nachdem alle Handverschlüsse der zu befahrenden Weichen mittels Sperrvorrichtung verschlossen sind, lässt der Fahrdienstleiter die Schlüssel einsammeln, erstellt eine formlose „Übersicht der Schlüssel für vorübergehend angebrachte Handverschlüsse“ (Abbildung 4) und vermerkt hierbei für jeden Schlüssel die zugehörige und verschlossene Weiche in Links-

Fahrstraße von/nach	Weiche	Links-/Rechtslage
Von Istadt nach Gleis 3 Aus Gleis 3 nach Istadt	1	Linkslage
	8	Rechtslage
	9	Rechtslage
	16	Linkslage (FlaE)
	17	Linkslage
Von Istein nach Gleis 2	19	Rechtslage
	15	Linkslage
	14	Linkslage
Aus Gleis 2 nach Höchst	7	Rechtslage
	6	Rechtslage
	3	Linkslage
	2	Linkslage
Von Höchst nach Gleis 1	4	Linkslage
	111	Linkslage
	5	Rechtslage
Aus Gleis 1 nach Istein	11	Linkslage
	12	Rechtslage
	13	Rechtslage

FlaE = Flankenschutzeinrichtung

oder Rechtslage. Diese Übersicht und die Prüfung über das Vorhandensein aller Schlüssel vor einer jeden Zugfahrt ersetzt während des Behelfbetriebes die im Regelbetrieb vom Stellwerk zu übernehmende Fahrwegsicherung als eine ►

Tabelle 3

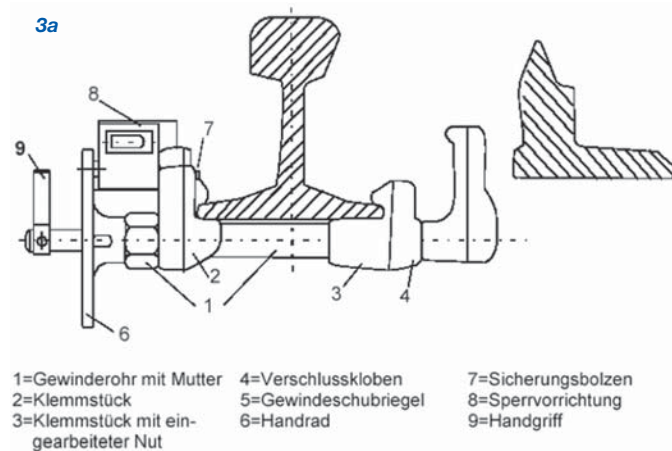


Abbildung 3a:
Handverschluss (HV 73)
Systemskizze
(Quelle: Ril 482.9001).

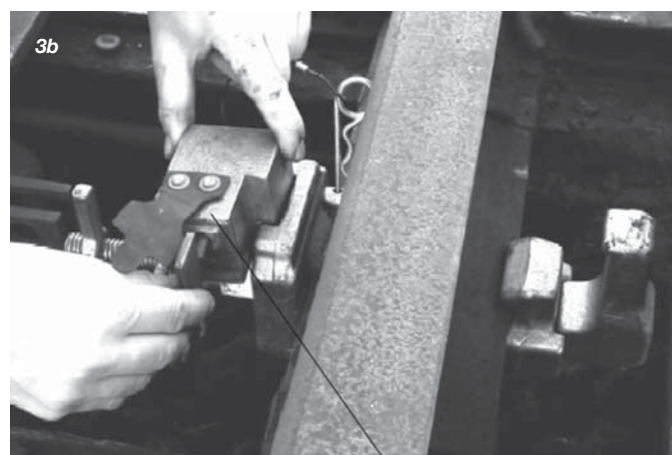


Abbildung 3b:
Handverschluss (HV 73)
mit Sperrvorrichtung
(Quelle: Ril 482.9001).

Sperrvorrichtung mit Schlüssel

Übersicht der Schlüssel für vorübergehend angebrachte Handverschlüsse



Abbildung 4:

Übersicht der Schlüssel für vorübergehend angebrachte Handverschlüsse für den Bf Nhausen.

Voraussetzung für die Zulassung der Fahrt. Der Fahrdienstleiter dokumentiert die durch Handverschluss gesicherten Fahrwege in Form von Fahrwegesicherungsmeldungen im Fernsprechbuch. Zur Wahrung der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich für die Praxis, die Schlüssel nach dem Abziehen aus der Sperrvorrichtung mit einem wasserunlöslichen Stift mit der Nummer der Weiche sowie ihrer Lage zu beschriften. Alternativ können auch beschriftete Mini-Grip-Beutel verwendet werden, in denen die Schlüssel einzeln aufbewahrt werden.

Neben der örtlichen Sicherung der zu befahrenden Fahrwegweichen und der Flankenschutzweiche 16 (in Gleis 3 finden Fahrzeugbewegungen statt, siehe KoRil 408.0601 Abschnitt 1), müssen auch die Aufgaben der ausgefallenen Gleisfreimeldeanlage im Bahnhof Nhausen örtlich durch Hinsehen übernommen werden. Die Sichtverhältnisse im Bahnhof Nhausen lassen vom Standort des Fahrdienstleiters aus eine Fahrwegprüfung durch Hinsehen für den Gleisbereich zwischen den Ausfahrtsignalen zu. Durch eine ausreichende Gleisfeldbeleuchtung ist dies auch während der Nachtstunden sichergestellt. Für die Bereiche von den Ausfahrtsignalen bis zu den Signalen Ra 10 (Rangierhalttafel), führt der Fahrdienstleiter die Mittelbare Fahrwegprüfung nach den Regeln in KoRil 408.0231 Abschnitt 3 Abs. 9 ein.

In Abs. a) heißt es hierzu:

1. Wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist (der Totalausfall einer Gleisfreimeldeanlage ist mit einem Nichtvorhandensein gleichzusetzen), dürfen Sie die Feststellungen, dass,
 - Fahrweg, Durchrutschweg und einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sind und
 - zwischen Flankenschutz-einrichtungen und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg keine Fahrzeuge stehen nach c) treffen, soweit Sie die Feststellungen nicht durch Hinsehen treffen können.
2. Das mittelbare Feststellen müssen Sie, außer für Abschnitte, die Sie ständig nicht einsehen können, einführen und, wenn der Anlass weggefallen ist, aufheben. Ständig nicht einsehbare Abschnitte sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.
3. Bevor Sie das mittelbare Feststellen einführen, müssen Sie die Feststellungen nach Nr. 1 durch Hinsehen treffen.
4. ...

Zuvor erteilt er den Mitarbeitern, die vor Ort die Sicherung der Weichen vornehmen, den Auftrag, die vorübergehend nicht einsehbaren Fahrwegabschnitte auf Freisein zu prüfen. Die wenig später eingehende Meldung des Notfallmanagers hierüber vermerkt er im Fernsprechbuch.

Anschließend gelten diese Abschnitte als frei, solange dort nicht rangiert wird. Rangierfahrten sind aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit der Infrastruktur ausgeschlossen.

Da auch der selbsttätige Streckenblock in Richtung Höchst sowie Istein ausgefallen ist, führt der für den Streckenabschnitt

FHOE – FNHS zuständige Fahrdienstleiter Höchst mit dem Fahrdienstleiter Nhausen sowie der für den Streckenabschnitt FIS – FNHS zuständige Fahrdienstleiter Istein mit dem Fahrdienstleiter Nhausen Räumungsprüfung auf Zeit nach den Regeln in KoRil 408.0244 Abschnitt 5 Abs. 1 d) ein. Für die vom Bahnhof Nhausen ablaufenden Streckengleise in Richtung FHOE und FIS führt der Fahrdienstleiter Nhausen mit den benachbarten Fahrdienstleitern Räumungsprüfung auf Zeit ein. Die anwesende Fachkraft-LST hat dies im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet.

Da eine Räumungsprüfung für die zuletzt gefahrenen Züge nicht durchgeführt werden kann, werden sowohl die jeweils ersten auf Nhausen aus Richtung Höchst und Istein zulaufenden sowie die in Richtung Höchst und Istein folgenden jeweils ersten Züge mit Befehl 9, Grund Nr. 1 beauftragt, im jeweils für die Räumungsprüfung maßgebenden Abschnitt auf Sicht zu fahren. Für Züge von und nach Istein wäre dies der Abschnitt Nhausen – Istein. Für Züge von und nach Höchst wäre dies der Abschnitt Nhausen – Höchst.

Auf der eingleisigen Strecke nach Istadt ist nichtselbsttätiger Streckenblock eingerichtet. Dieser ist durch den Stellwerksausfall Nhausen insoweit betroffen, als dass er über die Anpassung an das SpDrS 60-Stellwerk in Nhausen von dort aus nicht mehr bedient werden kann und damit ebenfalls als ausgefallen gilt. Hier führt der Fahrdienstleiter Nhausen mit seinem Kollegen in Istadt das Rückmelden nach den Regeln in KoRil 408.0243 Abschnitt 5 Abs. 1 und 2 ein. Da der letzte Zug in Richtung Istadt gefahren ist und der dortige Fahrdienstleiter zur Zugschlussbeobachtung verpflichtet ist, kann die Räumungsprüfung für den zuletzt gefahrenen Zug sofort durch Rückmelden bestätigt werden. Der Folgezug muss nicht auf Sicht durchgeführt werden. ■