

BahnPraxis

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



7/8 · 2008

- Einladung zum Sicherheitsaudit – Was nun?
- BahnPraxis Leserforum
- Ein Kenntnistest
- Netzweite Einführung Briefing/Sicherheitsbilanz für Arbeiten im Gleisbereich
- Die EUK ist auch auf der Messe InnoTrans 2008 vertreten

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und Leser,

hat „Briefing“ etwas mit „Brief“ zu tun? Natürlich nicht! Diese Frage war nicht ernst gemeint.

Der Begriff „Briefing“ begegnet Ihnen in einem Artikel dieser Ausgabe. Er stammt aus dem Englischen und ist von dem Wort „brief“ = „kurz“ abgeleitet. Ein „briefing“ ist eine mündlich vorgetragene Kurzeinweisung oder eine Einsatzbesprechung.

In vielen Bereichen unseres Lebens verwenden wir inzwischen englische Begriffe. Beispielsweise sind sie in der Datenverarbeitung üblich. In der Fliegersprache und beim Militär sind die Begriffe „briefing“ und „debriefing“ seit vielen Jahren gebräuchlich. Unter „debriefing“ versteht man dabei die Besprechung nach einem Einsatz, hier Sicherheitbilanz genannt.

Diese beiden Begriffe – „briefing“ und „Sicherheitbilanz“ – findet man zunehmend auch im zivilen Bereich. Im Leitartikel dieses Heftes erfahren Sie, was man darunter bei der DB Netz AG im Zusammenhang mit Arbeiten im Gleisbereich versteht.

Wenn Sie die weiteren Artikel dieses Heftes lesen, werden Sie feststellen, dass neben der Arbeitssicherheit auch die Betriebssicherheit die Schwerpunkte dieser Ausgabe bilden. Ein Bericht über Sinn und Zweck von „Sicherheitsaudits“ ist ebenso enthalten wie ein Hinweis auf die Präsentation der EUK auf der InnoTrans in Berlin. Das Leserforum gibt Antworten auf interessante Fragen aus dem Leserkreis.

Wir freuen uns, wenn Sie unsere Zeitschrift gerne lesen. Über Kritik, Zustimmung oder Anregungen freuen wir uns noch mehr.

Bis zum nächsten Mal alles Gute

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



Unser Titelbild:
RE und IC auf der
Nord-Süd-Verbindung
in Berlin.
Foto: DB AG/Bartlo-
miej Banaszak.

THEMEN DES MONATS

Einladung zum Sicherheitsaudit – was nun?

Wenn Sie schon immer wissen wollten, welche Ziele ein Sicherheitsaudit verfolgt, dann lesen Sie diesen Beitrag.

Seite 3

Leserforum

Themen des Leserforums sind

- Reisezüge in Güterzuggleise?
- Fahren auf dem Gegengleis – Zugmeldeverfahren.

Seite 5

Kennen Sie sich aus?

Symbole auf Schildern und Plakaten sind auch im Arbeits- und Gesundheitsschutz Standard. Hier können Sie testen, ob Sie die Bedeutung einzelner Kennzeichnungen kennen.

Seite 8

Netzweite Einführung Briefing/ Sicherheitsbilanz für Arbeiten im Gleisbereich

Wie die Erkenntnisse aus gefährlichen Ereignissen und anderen Vorfällen bei Arbeiten im Gleisbereich bei der DB Netz AG im Sinne eines Briefing und einer späteren Sicherheitsbilanz umgesetzt werden, erfahren Sie hier.

Seite 9

Impressum „BahnPraxis“

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG.

Herausgeber

Eisenbahn-Unfallkasse – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe, beide mit Sitz in Frankfurt am Main.

Redaktion

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

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPE-MI, Pfarrer-Perabo-Platz 4, 60326 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-2 00 01, E-Mail: info408@bahn.de.

Erscheinungsweise und Bezugspreis

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

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH, Postfach 23 30, 55013 Mainz. Telefon (0 61 31) 28 37-0, Telefax (0 61 31) 28 37 37, ARCOR (9 59) 15 58. E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig

Druck

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

Einladung zum Sicherheitsaudit

Was nun?

Kurt Nolte, DB Netz AG, Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters (Regionalbereich Mitte),
Frankfurt am Main

*Sind Sie schon einmal zu einem Sicherheitsaudit eingeladen worden? Oder Sie haben davon gehört?
Und Sie wussten nicht, was das war?*

*In manchem Foyer oder Flur hängt doch eine Urkunde, dass Teile der DB AG ihr Qualitätsmanagement nach einer
Europannorm haben zertifizieren lassen – aber im Bereich Betriebssicherheit?*

*Mehr als 2.000 Kolleginnen und Kollegen, allesamt Betriebseisenbahner der verschiedensten Ressorts und
Geschäftsfelder haben bisher an Sicherheitsaudits teilgenommen. Da auch Sie eingeladen werden könnten oder
neugierig sind, was die Kollegen bei einem Sicherheitsaudit gemacht haben, soll hier kurz erläutert werden,
um was es bei einer solchen Veranstaltung geht.*

Was ist ein Sicherheitsaudit?

Sicherheitsaudits sind Gesprächsrunden von fünf bis zehn Mitarbeitern mit einem Audit-Team: Einem Leiter, einem Schriftführer und Sachverständigen. Der Betriebsrat wird regelmäßig als Gast eingeladen. In dieser Gesprächsrunde soll nun ein vorgebener Prozess im Betriebsablauf hinsichtlich seiner Handhabbarkeit und Klarheit, seiner Vollständigkeit, seiner Eindeutigkeit und

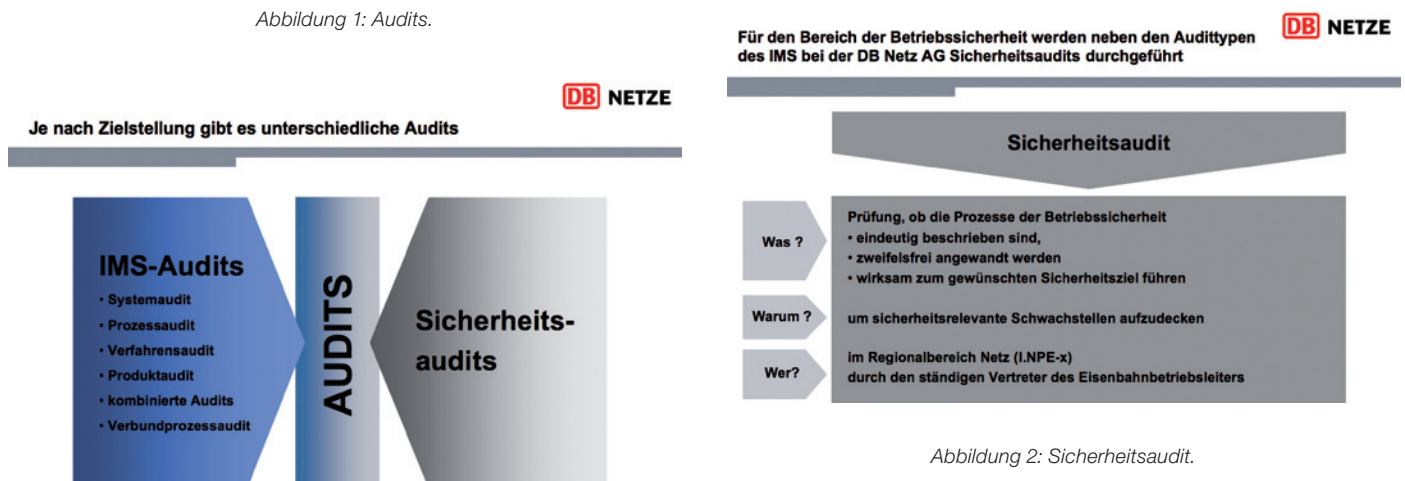
Unmissverständlichkeit und insbesondere seiner sicheren Anwendung aus Sicht der eingeladenen Gesprächsteilnehmer hinterfragt werden. Zur Vorbereitung hat das Audit-Team zahlreiche Fragen an Hand des Prozessablaufs ausgearbeitet. Wenn Sie also zu einem solchen Audit eingeladen und Ihnen dabei Fragen zu Ihrer täglichen Arbeit gestellt werden, dann werden nicht Sie und Ihre Kollegen als Audit-Teilnehmer einer Prüfung unterzogen, sondern ein bestimmter Betriebsprozess wird durchleuchtet.

Der Mitarbeiter wird quasi als Vertreter einer Berufs- oder Funktionsgruppe, die an dem Gesamtprozess, der auditiert wird, gehört und nach seiner Meinung gefragt. Er ist damit der Experte und Wissensträger, der um seine Meinung gebeten wird. Das Audit-Team, das den Audit-Teilnehmern gegenüber sitzt, versucht dabei das Gespräch zu moderieren und an Hand des Prozessablaufs, der überprüft werden soll, zu strukturieren. Das Audit-Team ist somit lediglich Zuhörer, wie der Name „Audit“ auch sagt; es

stammt vom lateinischen „audire“, übersetzt „zuhören“.

Ziel der Sicherheitsaudits ist im Kern die Prüfung, ob Prozesse der Betriebssicherheit eindeutig beschrieben sind, zweifelsfrei angewandt werden und wirksam zum gewünschten Sicherheitsziel führen. Prozesse, die der Verbesserung der Qualität dienen, werden hier nicht weiter betrachtet.

Abbildung 1: Audits.



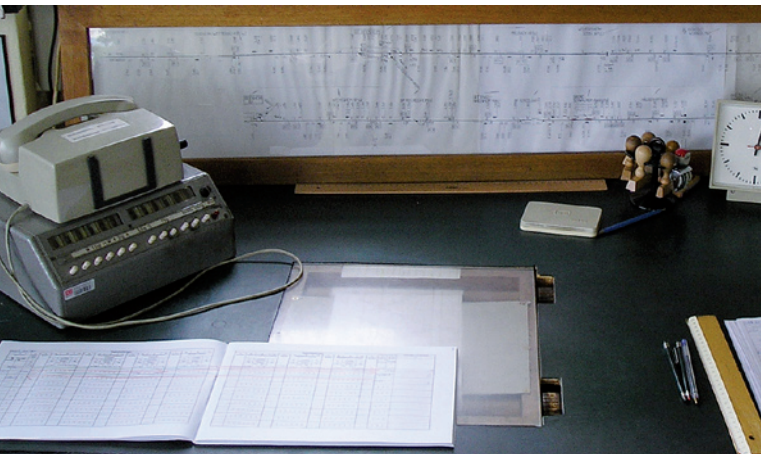


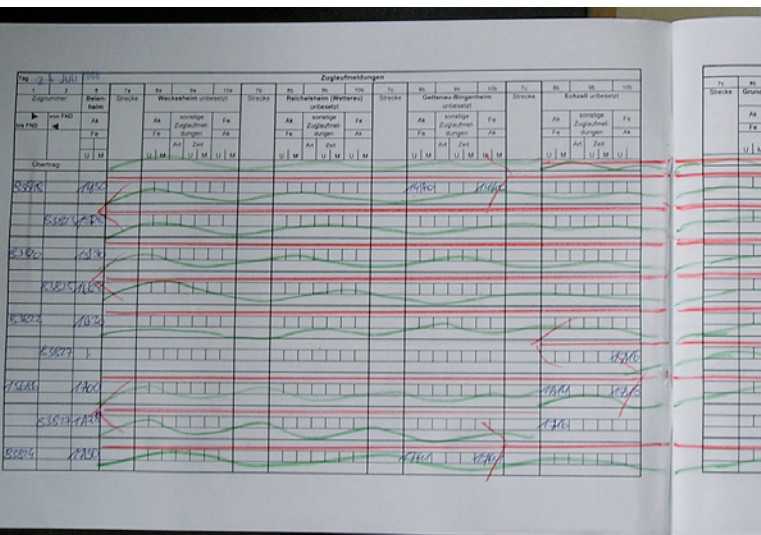
Abbildung 3: Arbeitsplatz eines Zugleiters

Schwachstellen müssen beseitigt werden

Wie sehen Betriebsprozesse aus, wo sind sie beschrieben, wie werden sie ausgeführt? Eine Handlung im Eisenbahnbetrieb geschieht meist in der Zusammenarbeit mehrerer Mitarbeiter. Sie gehören inzwischen zu verschiedenen Geschäftsfeldern oder vielleicht zu verschiedenen Unternehmen. Die Regeln dazu sind in Richtlinien und Anweisungen festgelegt. Würden Sie nun gefragt, ob Sie Ihren Betriebsprozess kennen und sicher beherrschen, so würden Sie zweifellos mit „ja“ antworten.

Trotzdem können bisher unerkannte Schwachstellen in den Regeln vorhanden sein oder sich durch veränderte Randbedingungen eingestellt haben. Das Sicherheitsaudit soll nun diese Schwachstellen aufspüren. Nicht die Kontrolle des Einzelnen ist Sinn der Sache, sondern mögliche Schwachstellen im Gesamtprozess und im Zusammenspiel zwischen verschiedenen Stellen sollen erkannt und beleuchtet werden. Der Mitarbeiter wird gefragt und wird aufgefordert, aus seiner Erfahrung heraus Änderungen und Verbesserungen vorzuschlagen. Sie werden dann dort vorgenommen, wo die Kompetenzen liegen: Vor

Abbildung 4: Meldebuch für den Zugleiter.



Ort, in der Region oder in der Zentrale.

Häufig ist zu hören: Wissen die denn nicht, was im Laden los ist? Sollen die doch mal zu mir kommen und sich hier den Mist ansehen!

Genau das will das Sicherheitsaudit unter anderem erreichen. Es findet aber nicht am Arbeitsplatz auf dem Stellwerk, beim Rangieren oder im Führerraum einer Lokomotive statt, weil dort nur mit einem einzelnen, am Gesamtprozess Beteiligten gesprochen werden könnte. Viel besser ist es, die unterschiedlichen beteiligten Gruppen zusammenzubringen und in einem gemeinsamen Gespräch das Thema zu erörtern, so, wie es zum Beispiel vom Ständigen Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters (I.NPE-x) im Regionalbereich Netz vorbereitet und durchgeführt wird.

Erstes Beispiel

Nach einem gefährlichen Ereignis an einem Bahnübergang, bei dem „nur“ Sachschaden entstand, stellten sich die Verantwortlichen der DB Netz AG die Frage, ob die Regelungen umfassend, eindeutig, bekanntgegeben und anwendbar sind. Der Betriebsprozess „Sicherung an einem Bahnübergang bei einer Störung“ wurde in den sieben Regionalbereichen der DB Netz AG mit Kollegen aus den Bereichen Betrieb, Planung und Instandhaltung in einem Sicherheitsaudit geprüft. Die Ergebnisse der Sicherheitsaudits zeigten: Der Prozess ist sicherheitlich stabil, es brauchen keine Sofortmaßnahmen ergriffen zu werden, um einen sicheren Betriebszustand herzustellen. Somit konnte ein weiterer Beleg dafür gefunden werden, dass die Ursache im vorgenannten Beispiel dem Fehlverhalten des Straßenverkehrsteilnehmers zuzuordnen war und die bestehenden Vorgaben des Regelwerks in Bezug auf die konkrete Situation in Ordnung sind.

Zweites Beispiel

Als weiteres Beispiel sei hier ein Sicherheitsaudit mit dem Thema „Zugleitbetrieb“ aus dem Jahr 2004 erwähnt. Nach zwei Unfällen auf einer Strecke mit Zugleitbetrieb nach der RIL 436 wurden die Anwendung und die Wirksamkeit der betrieblichen Regeln in Planung und Ausführung der Zugleitstrecken überprüft. Anhand der erkannten Schwachstellen und den daraus abgeleiteten vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen konnte nachgewiesen werden, dass der Zugleitbetrieb im Grundsatz sicher gehandhabt wird. Es zeigten sich jedoch auch Schwachstellen, die – unter Berücksichtigung der von den Audit-Teilnehmern gemachten Vorschläge – behoben wurden.

Vielleicht werden auch Sie zu einem Sicherheitsaudit eingeladen? Dann helfen Sie mit, die Sicherheit im Bahnbetrieb zu erhalten und zu verbessern!

Hier ein Zitat eines Fahrdienstleiters am Tag nach einem Sicherheitsaudit:

„Danke noch mal für die Einladung zum Sicherheitsaudit. Ich hatte so was noch nie mitgemacht und wusste nicht was mich erwartet. Ich kann es jedem Mitarbeiter aus der Praxis empfehlen, die Einladung anzunehmen. Man konnte ohne „Rücksichtnahme auf Verluste“ Probleme aus der Praxis zum Thema sicherheitsrelevanter Themen im Bahnbetrieb anschneiden und mit anderen Mitarbeitern der verschiedensten Fakultäten diskutieren. Dieses Ergebnis wird an die Zentrale weitergeleitet und auch zur Verbesserung der Unterlagen auf den Stellwerken vor Ort genutzt. Tolle Diskussionsrunde war es.“

Reisezüge in Güterzuggleise?

Leserbrief an BahnPraxis

Derzeit nehme ich an einer Weiterbildung zum Meister Bahnverkehr teil und bin im Rahmen dieser Qualifizierung auf ein Thema in der Richtlinie 408 gestoßen, an dem ich nicht weiterkomme und auf Ihre Hilfe hoffe.

Es handelt sich hierbei um die Regeln in Abschnitt 2 Absatz 2 des Moduls 408.0211.

In dieser Regel geht es um das Fahren von Sonderzügen und speziell um das Leiten von Sonderzügen auf Güterzuggleisen innerhalb von Bahnhöfen. Hierbei sagt die o.g. Bestimmung Folgendes aus:

„Reisezüge dürfen in der Regel nur in Gleise fahren, die für Reisezüge zugelassen sind. Muss ausnahmsweise ein Reisezug über Güterzuggleise fahren, müssen Sie den Triebfahrzeugführer des Zuges durch Befehl 9 anweisen, im Bahnhof höchstens 40 km/h zu fahren, soweit er nicht aus anderen Gründen mit höchstens 40 km/h fahren muss.“

Nach längerer Überlegung komme ich zu keinem Ergebnis, weshalb der Zug nur mit einer Geschwindigkeit von maximal 40 km/h fahren darf. Aus diesem Grund habe ich zwei Fragen.

1. Aus welchem Grund dürfen Reisezüge beim Befahren von Güterzuggleisen innerhalb eines Bahnhofes nur mit einer Geschwindigkeit von max. 40 km/h fahren?
2. Gilt diese Regel nur für Sonderzüge, wie die Überschrift des Abschnitts 2 vermuten lässt oder ist sie generell auf alle Reisezüge anzuwenden, die ein Güterzuggleis befahren?



Antwort

Die Richtlinie 408 schreibt die Benutzung der Gleise im Fahrplan für Zugmeldestellen vor.

Modul 408.0211 Abschnitt 1 Absatz 1

Wo in Bahnhöfen für eine Richtung mehrere Zugstraßen vorhanden sind, ist die Benutzung der Gleise im Fahrplan für Zugmeldestellen vorgeschrieben.

Der Mitarbeiter, der den Fahrplan für Zugmeldestellen aufstellt, muss die Regeln im Modul 408.0211 Abschnitt 2 Abs. 2 beachten, d.h. für Reisezüge muss er Zugstraßen für Reisezüge, für Güterzüge solche für Reise- oder Güterzüge vorschreiben.

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen, können aus den Planungsunterlagen entnommen werden, z.B. Signallageplan (Kennzeichnung durch Pfeile). Für Weichen in Güterzuggleisen gelten z.B. an bestimmten noch vorhandenen Altanlagen andere sicherungstechnische Ausrüstungsgrundsätze als für Weichen in Reisezuggleisen. Auch kann in einzelnen Güterzuggleisen die technische Ausrüstung der Flankenschutzeinrichtungen von den Vorgaben für Reisezuggleise abweichen (siehe auch EBO §14, Abs. 11).

Hieraus ergibt sich dann die für Reisezüge vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung von max. 40 km/h, wenn diese in Güterzuggleise eingelassen werden.

Für Sonderzüge kann das zu benutzende Gleis angeordnet sein, z.B. in der so genannten Fahrplananordnung. Mit Fahrplananordnungen werden Änderungen und Ergänzungen des Fahrplans bekannt gegeben. Diese Änderungen und/

oder Ergänzungen sind dann nur von kurzfristiger und/oder vorübergehender Gültigkeit. Fahrplananordnungen sind u.a. für das Verkehren von Sonderzügen vorgesehen.

Ist für einen Sonderzug das zu benutzende Gleis nicht angeordnet, muss der Fahrdienstleiter das Gleis bestimmen. Hierfür gelten dann die Regeln im Modul 408.0211 Abschnitt 2 für Bahnhöfe bzw. Modul 408.0212 Abschnitt 3 für Abzweigstellen.

Grundsätzlich darf der Fahrdienstleiter einen (Reise-)Sonderzug nur in ein Gleis lassen, das für Reisezüge zugelassen ist. Die für Reisezüge zugelassenen Gleise sind in den örtlichen Richtlinien zur Richtlinie 408 enthalten (Modul 408.0121 Abschnitt 2 – Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen).

Muss nun ein Reisezug ausnahmsweise über ein Güterzuggleis fahren, muss der Triebfahrzeugführer angewiesen werden, im Bahnhof mit höchstens 40 km/h zu fahren.

Soll nun vom Fahrplan für Zugmeldestellen abgewichen werden, gelten – wie bei Sonderzügen – die Regeln in Modul 408.0211 Abschnitt 2 bzw. 408.0212 Abschnitt 3 sinngemäß.

Modul 408.0461 Abschnitt 1 b

Beim Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen müssen Sie die Regeln in Modul 408.0211 Abschnitt 2 und Modul 408.0212 Abschnitt 3 beachten. ■

Fahren auf dem Gegengleis – Zugmeldeverfahren

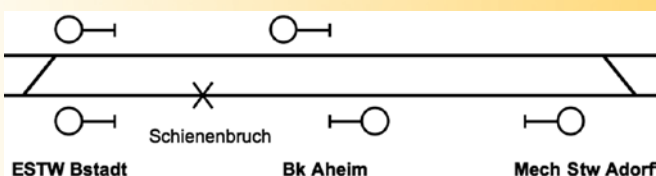
Ein Fahrdienstleiter schreibt an BahnPraxis folgenden Leserbrief

Ich bin Fahrdienstleiter und verrichte meine Tätigkeit auf einem Bahnhof, der an einer zweigleisigen Strecke liegt. Zwischen mir und der benachbarten und auch örtlich besetzten Zugmeldestelle (Bahnhof) ist Relaisblock mit Gleisfreimeldeanlage eingerichtet. Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 bzw. Signal Zs 7 (DV 301) ist nicht ständig eingerichtet und auch nicht vorübergehend angeordnet. Aufgrund vorhandener

Zugnummernmeldeanlage werden zwischen mir (hier: Bf Bstadt) und dem Nachbar-Fahrdienstleiter (hier: Bf Adorf) keine Zugmeldungen fernmündlich gegeben. Des Weiteren befindet sich auf der freien Strecke eine Blockstelle (hier: Bk Aheim), die mit einem Fahrdienstleiter örtlich besetzt ist. Soweit

zu den örtlichen Gegebenheiten. Zur Verdeutlichung habe ich eine Skizze beigefügt. Neulich ergab sich nun folgender Praxisfall:

Aufgrund eines Schienenbruchs musste das Regelgleis Bstadt – Adorf wegen Unbefahrbarkeit gesperrt werden. Dies hatte zur Folge, dass die Züge in Richtung Adorf das Gleis der Gegenrichtung befahren mussten (Gegengleis). Daraufhin führte ich das Fahren auf dem Gegengleis mit meinem Nachbar-Fahrdienstleiter in Adorf ein. Die Blockstelle Aheim wurde ebenfalls hierüber verständigt. Zu diesem, hoffentlich verständlich beschriebenen, Praxisfall ergaben sich für uns nun zwei Fragen, deren Beantwortung zu einem fachlichen Meinungsstreit unter uns führte. Unter dem Motto „Was ist nun richtig bzw. entspricht den Regeln der Richtlinie 408“, bitten wir Sie um Hilfe und Beantwortung der nun folgenden Fragen:



Frage 1

Müssen, obwohl auf beiden Bahnhöfen Zugnummernmeldeanlagen eingerichtet sind und ordnungsgemäß wirken, Zugmeldungen gegeben werden, weil die zwischen Bstadt und Adorf verkehrenden Züge das Gegengleis befahren?

BahnPraxis antwortet

Zugnummernmeldeanlagen dienen in erster Linie der Zuglaufverfolgung. Hierzu werden in der Regel die Zugnummern im Gleisbild, und zwar je nach Art des Stellwerks, unterschiedlich dargestellt. In Relaisstellwerken werden die Zugnummern durch besondere Anzeigeelemente im Gleisbild dargestellt und in ESTW durch die Gleisbilddarstellung in den Lupenbildern bzw. Bereichsübersichten. Weil nun in der Regel zu den Zugnummernmeldeanlagen auch Zugnummerndrucker eingerichtet sind, kann auf das Führen des Zugmeldebuchs grundsätzlich verzichtet werden und somit auch auf das fernmündliche Geben von Zugmeldungen. Die o.g. Formulierung „in der Regel“ deutet bereits auf eine Ausnahme hin. Denn trotz vorhandener und ordnungsgemäß wirkender Zugnummernmeldeanlage müssen in folgenden Fällen die Züge fernmündlich angeboten, angenommen und abgemeldet werden:

1. Wenn die technische Meldeeinrichtung gestört ist.
2. Wenn Rückmelde eingeführt ist oder bei Räumungsprüfung auf Zeit die Räumungsprüfung zu bestätigen ist.
3. Wenn für Zugmeldungen besondere Formen oder Zusätze anzugeben sind, die mit der technischen Meldeeinrichtung nicht angezeigt werden kann.

Fallbezogen wurde zwischen Bstadt und Adorf „Fahren auf dem Gegengleis“ eingeführt. Aufgrund Ihrer Angaben zu den Örtlichkeiten ist Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 oder Zs 7 (DV 301) nicht ständig eingerichtet und auch nicht vorübergehend angeordnet.

Als logische Folge müssen alle Züge, die in Richtung Bstadt das Regelgleis und in Richtung Adorf das Gegengleis befahren, fernmündlich angeboten und angenommen werden, und zwar deswegen, weil die Zugnummernmeldeanlage die Information „Fahren auf dem Gegengleis“ nicht ergibt und hieraus folgernd die fernmündlich zu gebenden Zugmeldungen mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“ ergänzt werden müssen. Dies gilt selbstverständlich auch für die fernmündliche Abmeldung von in Richtung Adorf und auf dem Gegengleis fahrender Züge.

Modul 408.0221 Abschnitt 1 Absatz 7 b Nr. 3

Sie müssen jedoch Züge nach den Regeln in den Abschnitten 2 bzw. 3 mündlich anbieten und annehmen oder abmelden, wenn für Zugmeldungen besondere Formen oder Zusätze angeordnet sind (z.B. für Sperrfahrten, „mit außergewöhnlichen Sendungen“, Lü-Sendungen „Cäsar“), außer wenn Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 oder Zs 7 (DV 301) ständig eingerichtet ist, für den Zusatz „auf Gegengleis“.

Gemäß obiger Regel müssen nun die Züge, die das Gegengleis Bstadt – Adorf befahren, mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“ fernmündlich abgemeldet werden.

Frage 2

Um das Gegengleis Richtung Adorf zu befahren, muss die Zugfahrt im Bahnhof Bstadt mit Befehl 2, also mit besonderem Auftrag, zugelassen werden. Muss deshalb das Rückmelden eingeführt werden?

BahnPraxis antwortet

Liest man sich die Regel im Abschnitt 1 Absatz 1 a zu Modul 408.0243 durch, könnte man als Anwender Folgendes annehmen bzw. ableiten: Der im Bahnhof Bstadt abfahrtsbereite

Zug, der nun vereinbarungsgemäß in Richtung Adorf das Gegengleis befahren soll, muss durch einen Befehl 2 zugelassen werden; denn laut o.g. Beschreibung der Örtlichkeit ist Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 bzw. Signal Zs 7 (DV 301) nicht ständig eingerichtet bzw. nicht vorübergehend angeordnet. Demnach muss als logische Folge im Bahnhof Bstadt an einem Halt zeigenden Ausfahrtsignal vorbeigefahren und hierfür auch die Vorbedingungen erfüllt werden. Hierzu gehört nun aufgrund o.g. Regel im Modul 408.0243 strenggenommen dem Wortlaut nach, dass vor Zulassung der Zugfahrt in Richtung Adorf auf dem Gegengleis erstens die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigt und zweitens das Rückmelden bei der Zugfolgestelle eingeführt werden, bei der der Anlass aufgetreten ist. Denn schließlich trifft die Regel im Abschnitt 5 Absatz 1 a zu Modul 408.0243 den Buchstaben nach inhaltlich zu. Auf den ersten Blick ist dies zwar richtig. Jedoch wäre an dieser Stelle fallbezogen berechtigter Weise zu hinterfragen, ob die Anwendung der o.g. Regel wirklich einen Sinn ergibt. Denn als Anwender stellt man unweigerlich und recht schnell fest, dass die Regel für das besondere Verfahren „Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 oder Zs 7 (DV 301) nicht ständig eingerichtet oder nicht vorübergehend angeordnet“ eigentlich nicht umsetz(anwend)bar ist.

Die Regeln der Module 408.0241 bis 408.0244 beschreiben zunächst das Regelverfahren der Räumungsprüfung und deren Bestätigung, und zwar ausgehend vom regulären Befahren eines Zugfolgeabschnitts und mit zunehmender sicherungstechnischer Ausrüstung der Strecke (Strecken ohne Streckenblock, mit nichtselbsttätigem und selbsttätigem Streckenblock). Modul 408.0241 enthält nun für die Module 408.0242 bis 408.0244 allge-

meingültige Regeln. Beispielsweise wird im Abschnitt 7 darauf hingewiesen, dass aufgrund besonderer Verfahren oder bei bestimmten betrieblichen Situationen ergänzende oder abweichende Regeln der Richtlinie 408 zu beachten sind.

Modul 408.0241 Abschnitt 7

Für die Räumungsprüfung können in den Modulen 408.0101 bis 408.0911 ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

Somit wird mit obiger Regel, was das Regelverfahren „Räumungsprüfung und deren Bestätigung“ angeht, eine Abgrenzung der Regelungsinhalte in den Modulen 408.0241 bis 408.0244 gegenüber anderen Regelungsinhalten der Richtlinie 408 erreicht. Die Abgrenzung besteht nun darin bzw. hat den Sinn, dass die Regeln zu den Modulen 408.0241 bis 408.0244 zwar für die besonderen betrieblichen Verfahren und Situationen (hier fallbezogen: Fahren auf dem Gegengleis) eine Basis darstellen, soweit das Regelverfahren der Räumungsprüfung zugrunde liegt, jedoch die erforderlichen Ergänzungen oder Abweichungen nicht im Einzelnen behandelt. Eine andere regelwerkstechnische Variante (Möglichkeit), konsequent alle Abweichungen von dem Regelverfahren „Räumungsprüfung und deren Bestätigung“ ebenfalls in den Modulen 408.0241 bis 408.0244 zu behandeln, würde den ohnehin umfangreichen Regeltext zu unübersichtlich machen und damit die situationsbezogene Anwendung wesentlich erschweren. In den Modulen zur Richtlinie 408 können zu folgenden Sachverhalten ergänzende oder abweichende Regeln zum Regelverfahren „Räumungsprüfung und deren Bestätigung“ gegeben sein:

- Bedienen von Ausweichanschlussstellen bei selbsttätigem Streckenblock,
- Verkehren von nicht mit dem Zug gekuppelter Schiebetrabfahrzeuge,

- Sperren von Gleisen,
- Verkehren von Sperrfahrten,
- Fahren auf dem Gegengleis,
- Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich,
- Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung,
- Verständigung mit der Zugfolgestelle gestört oder
- Rangieren auf dem Einfahr- oder Ausfahrtsignal.

Fallbezogen muss nun das Rückmelden nicht eingeführt werden. Es gelten hierzu die Regeln im Modul 408.0463 als besondere Bestimmungen zum Regelverfahren „Räumungsprüfung und deren Bestätigung“. Mit anderen Worten: Für alle Züge, die in Richtung Adorf das Gegengleis befahren, muss die Räumungsprüfung in Adorf durchgeführt und an Bstadt durch Rückmelden bestätigt werden. Die Bk Aheim ist hierüber zu benachrichtigen. Züge, die in Richtung Bstadt das Regelgleis befahren, müssen zusätzlich zur Blockbedienung zurückgemeldet werden.

Frage 3

Das Fahren auf dem Gegengleis wird eingeführt unmittelbar bevor die Notwendigkeit besteht, eine Zugfahrt in das Gegengleis einzulassen. Die erforderliche Durchführung der Räumungsprüfung ergibt sich aus Modul 408.0463 Abschnitt 8 Absatz 2. Dort heißt es u.a. für Züge, die auf dem Gegengleis fahren: „Räumungsprüfung für das Streckengleis zwischen den benachbarten Zugmeldestellen durchführen...“.

Da fallbezogen die Bk Aheim zwischen den beiden Zugmeldestellen Adorf und Bstadt liegt, erfolgte die Rückblockung (Räumungsprüfung) des zuletzt gefahrenen Zuges im Streckengleis der Regelrichtung nur bis zu dieser Zugfolgestelle. Vor Zulassung der Zugfahrt in das Gegengleis muss aber auch sichergestellt sein, dass der Zugfolgeabschnitt ab der Zugfolgestelle (hier: Bf Adorf), welche die Zugfahrt auf dem

Gegengleis angeboten bekommt bis zur Bk Aheim nicht durch eine andere Zugfahrt bereits in Anspruch genommen wurde. Aus welcher Bedingung für die Annahme der Zugfahrt ergibt sich eine diesbezügliche Prüfpflicht des annehmenden Fahrdienstleiters?

BahnPraxis antwortet

In der Regel befahren Züge das Gegengleis zwischen zwei Bahnhöfen (Zugmeldestellen). Fallbezogen verlässt der in Richtung Adorf auf dem Gegengleis fahrende Zug dieses erst wieder im Bf Adorf. Aus sicherheitlicher Sicht ergibt sich hieraus die Notwendigkeit, das für einen auf dem Gegengleis fahrenden Zug auch beide Zugfolgeabschnitte der Regelrichtung (Adorf-Aheim/Aheim-Bstadt) frei von Fahrzeugen sein müssen. Um dies sicherzustellen, muss der Fdl in Bstadt mit dem Fdl in Adorf Fahren auf dem Gegengleis zwischen Bstadt und Adorf einführen. Sobald nun das Fahren auf dem Gegengleis zwischen Bstadt und Adorf eingeführt wurde, müssen grundsätzlich alle Züge, die das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, fermündlich angeboten und angenommen werden. Fallbezogen heißt dies, dass vor dem Zulassen einer Zugfahrt auf dem Gegengleis in Richtung Adorf, der Fdl in Bstadt dem Fdl in Adorf diesen Zug anzubieten hat. Nun hat der Fdl in Adorf die Möglichkeit, den Zug entweder anzunehmen oder abzulehnen. Sollte nun der Fdl in Adorf zum Zeitpunkt des Anbietens feststellen, dass sich bereits ein Zug im Zugfolgeabschnitt Adorf – Aheim befindet, stellt dies für ihn ein Hinderungsgrund dar. Folglich wird er auch dann den vom Fdl Bstadt angebotenen Zug ablehnen. In diesem Zusammenhang erkennt man nun in aller Deutlichkeit, was für eine sicherheitliche Funktion die beiden Zugmeldungen „Anbieten“ und „Annehmen“ haben, nämlich die unmittelbare Sicherung der Zugfahrten gegen entgegenkommende Züge zu gewährleisten. ■

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, Gebotschildern, 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, Chef und Mitarbeiter, müssen jeweils ihren Beitrag zur Verhütung von Unfällen leisten.

Form und Farbe der Sicherheitszeichen

Gemäß dem Spruch „ein Bild sagt mehr als tausend Worte“, haben bei den verbindlich festgelegten Zeichen nach der Unfallverhütungsvorschrift GUV-V A8 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz“ Form und Farbe eine festgelegte Bedeutung.

Gemeinsam mit einem Symbol (Bild) auf dem Schild ergibt sich die beabsichtigte Aussage.

Hier einige Beispiele. Viel Spaß beim Test. Die Lösungen finden Sie auf Seite 11 dieses Heftes.

Hier die Schilder zum Test:

1



a) Feuer verboten

b) Rauchen verboten

c) Feuer, offenes Licht und Rauchen verboten

2



a) Treffpunkt/Meeting Point

b) Sammelplatz für vier Personen

c) Sammelstelle

3



a) Kantine geschlossen

b) Lebensmittelaufbewahrung verboten

c) Essen und Trinken verboten

4

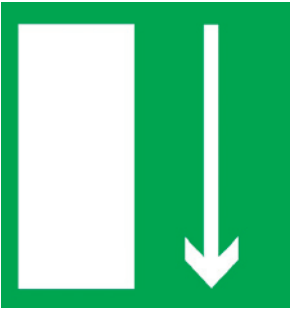


a) Helmpflicht für Radfahrer

b) Gesichtsschutz benutzen

c) Visier bei Regen schließen

5



a) Treppenhaus nur nach unten benutzen

b) Fahrstuhl nach unten

c) Notausgang

6



a) Handschutz benutzen

b) Im Winter Handschuhpflicht

c) Zweifarbige Handschuhe tragen

Netzweite Einführung Briefing/Sicherheitsbilanz für Arbeiten im Gleisbereich

Manfred Bernard, DB Netz AG Zentrale, Fachstelle Arbeitsschutz/Brandschutz, Frankfurt am Main

Briefing ist im Allgemeinen bekannt als die systematische Abstimmung von Einsatzkräften wie z.B. Rettungsteams auf einen unmittelbar bevorstehenden Einsatz. Damit soll sichergestellt werden, dass alle beteiligten Einsatzkräfte auf demselben Informationsstand sind und wissen, wer wann was mit welchem Ziel zu tun hat.

Nach einem Einsatz findet mit denselben Einsatzkräften in vielen Fällen ein abschließendes Gespräch statt – meistens Debriefing genannt. Dabei werden Ablauf und Ergebnis des Einsatzes aus der Sicht aller Beteiligten dargestellt, geklärt und gewürdigt, eventuelle Abweichungen vom beabsichtigten Vorgehen besprochen und Konsequenzen für den nächsten Einsatz, z.B. Verbesserungsmöglichkeiten, festgelegt.

Erkenntnisse aus kritischen Vorfällen und schwersten Unfallereignissen (teilweise mit Todesfolge) haben die DB Netz AG veranlasst, vorbereitende und abschließende Gespräche bei Arbeiten im Gleisbereich durch einen kleinen Leitfaden zu unterstützen. Briefing/Sicherheitsbilanz soll damit Aufsichtführenden und Mitarbeitern bei ihren Vorbereitungen für sicheres Arbeiten helfen. Zum 1. Juli 2008 wurde Briefing/Sicherheitsbilanz für Arbeiten im Gleisbereich für die Mitarbeiter der DB Netz AG eingeführt.



Der Anlass für Briefing/Sicherheitsbilanz

Der Anlass für die Maßnahme Briefing/Sicherheitsbilanz für Arbeiten im Gleisbereich sind Beobachtungen, dass

- die Abstimmungen in Arbeitsgruppen nicht immer ausreichend sind und
- aus beobachteten Mängeln und Auswertungen der Abweichungen nicht zeitnah/systematisch genug Konsequenzen gezogen werden.

Anforderungen aus der Örtlichkeit und dem Arbeitsablauf, Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich und Schutzmaßnahmen gegen Gefahren aus der Arbeit müssen besser abgestimmt werden.

Aus beobachteten Mängeln und Auswertungen der Abweichungen werden nicht zeitnah und nicht systematisch genug Konsequenzen gezogen: Verbesserungen, die nach den Erfahrungen eines Arbeitseinsatzes bzw. einer Schicht notwendig sind müssen zeitiger und systematischer umgesetzt werden.

Unverändert und somit auch nicht neu ist der Auftrag an alle, die im Bereich von Gleisen arbeiten, ständig auf die Arbeitssicherheit zu achten und Schwachstellen und Unregelmäßigkeiten unverzüglich zu beheben.

Neu ist die Strukturierung, wie sie in 2 x 5 Kernfragen auf der persönlichen Sicherheitskarte (Abbildungen 1 und 2) zu finden ist.

Briefing und Sicherheitsbilanz in der hier vorgestellten Form richten sich an alle Beteiligten einer Arbeit im Gleisbereich mit zwei und mehr Personen, z.B. bei Wartungs- und Vermessungsarbeiten und Instandsetzungsmaßnahmen.

Was ist Briefing?

Briefing bei der DB Netz AG ist eine Strukturierung der arbeitsplatzbezogenen Unterweisung vor Ort vor Beginn von Arbeiten im Gleisbereich (§ 3 (3) GUV-V D33 in Verbindung mit Abschnitt 3.3.8 der GUV-R 2150). Briefing wird arbeitstäglich durchgeführt. Im Briefing werden wesentliche Voraussetzungen für sicheres Arbeiten für alle Beteiligten strukturiert geklärt – mit Hilfe der Scheckkarten-großen *persönlichen Sicherheitskarte* (Abbildung 1), die z.B. in der Brusttasche leicht Platz findet.

Das Briefing ersetzt somit nicht die Unterweisung der Beschäftigten vor Beginn der Arbeiten durch den Vorgesetzten, sondern strukturiert diese arbeitsplatzbezogene Unterrichtung.

Briefing hat das Ziel, für alle Beteiligten die wechselseitige Abstimmung und das einheitliche gemeinsame Verständnis zu verbessern. Damit werden Arbeitsauftrag, sicherheitskritische Anforderungen und Abläufe bei allen Arbeiten nach GUV-V D33 klarer.

Was ist die Sicherheitsbilanz?

Zum Ende der Schicht klärt der Aufsichtführende, ob es sicherheitskritische Abweichungen gab (Abbildung 2), deren Ursachen noch nicht behoben werden konnten, insbesondere:

- Gab es sicherheitskritische Abläufe/Situationen, deren Ursachen noch behoben werden müssen?
- Gab es/gibt es Mängel/Sicherheitsrisiken, die noch behoben werden müssen?

Abweichungen und Schwachstellen sind für die nächste Schicht konkret zu verbessern und im Bedarfsfall zu dokumentieren. Dafür dient ein besonderes Dokumentationsblatt.

Ziel ist, beobachtete Mängel und Sicherheitsrisiken auszuwerten und zeitnah und systematisch Konsequenzen zu ziehen. Dazu sind Verbesserungen für die nächste Schicht und weitergehende Verbesserungsmaßnahmen festzulegen.

Die Sicherheitsbilanz ersetzt nicht die Verpflichtung, Sicherheitsrisiken zu beheben, sobald sie aufgetreten sind.

Die Aufgabe der Aufsichtführenden

Eine *Handlungshilfe für Aufsichtführende* erläutert, dass Briefing mit Hilfe der *persönlichen Sicherheitskarte* Aufsichtführende und Mitarbeiter unterstützt: „Jeder Mitarbeiter und Sie vergewissern sich, ob die Voraussetzungen für sicheres Arbeiten für alle Beteiligten erfüllt sind.“

Die *Handlungshilfe für Aufsichtführende* zeigt beispielhaft, wie die fünf Punkte „Briefing“ auf der persönlichen Sicherheitskarte durch Aufsichtführende mit Leben erfüllt werden:

Briefing

Bei Arbeitsbeginn an Bahnanlagen, insbesondere im Gleisbereich, bespreche ich als Aufsichtführender zusammen mit allen Beteiligten die folgenden fünf Punkte:

■ Ich kenne die Gefahren am Arbeitsplatz.

Das heißt für mich als Aufsichtführenden: Ich bin mir sicher, dass jeder Mitarbeiter die Gefahren, die mit der geplanten Arbeit und den gegebenen Örtlichkeiten zusammenhängen, kennt. Neue Mitarbeiter auf der Baustelle habe ich auf die Gefahren aufmerksam gemacht.

■ Ich trage meine persönliche Schutzausrüstung.

Die richtige Schutzausrüstung reduziert die Verletzungsrisiken. Jeder Mitarbeiter trägt die vollständige PSA.

■ Ich kenne meinen Sicherheitsraum.

Das heißt für mich als Aufsichtführenden: Ich bin mir sicher, dass jeder Mitarbeiter im Notfall den Sicherheitsraum erreichen kann.

■ Ich kenne meinen Arbeitsauftrag.

Auftrag, Betra und Sicherungsplan sind mir als Aufsichtführendem bekannt. Nur dadurch ist mein Aufenthalt im Gleisbereich gerechtfertigt.

Ich bin mir sicher, dass jeder Mitarbeiter seinen Auftrag und den Arbeitsablauf kennt und das geeignete Arbeitsmaterial und das richtige Werkzeug hat, um den Auftrag auszuführen.

■ Ich beachte die Sicherheitsregeln.

Ich habe alle Informationen, die für die Sicherheit wichtig sind, weitergegeben. Ich habe dafür gesorgt, dass jeder Mitarbeiter über die Sicherungsmaßnahmen unterwiesen worden ist. Arbeite ich allein, beachte ich die Regeln zur Selbstsicherung.

Die *Handlungshilfe für Aufsichtführende* erläutert: „Zum Ende der jeweiligen Schicht habe ich als Aufsichtführender die Möglichkeit, nochmals



Abbildung 1: Persönliche Sicherheitskarte, Vorderseite.

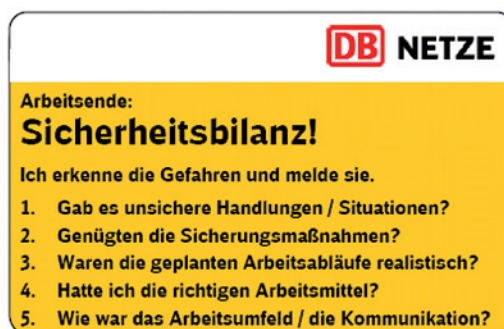


Abbildung 2: Persönliche Sicherheitskarte, Rückseite.

mit den Mitarbeitern zu klären, ob es Mängel oder Sicherheitsrisiken gab, die sich nicht wiederholen dürfen und die daher noch behoben werden müssen.

Sicherheitskritischen Handlungsbedarf kann ich im *Dokumentationsblatt Sicherheitsbilanz* festhalten und meinem nächsten Vorgesetzten weiterleiten.“

In der *Handlungshilfe für Aufsichtführende* haben wir die Prüfpunkte der Sicherheitsbilanz mit einigen Fragen unter setzt:

- **Gab es unsichere Handlungen/Situationen?**
Beinaheunfälle? Gefahren aus dem elektrischen Strom (fünf Sicherheitsregeln)?
- **Genügten die Sicherungsmaßnahmen?**
Mängel bei den Sicherungsmaßnahmen? Wurden die Mitarbeiter der Arbeitsstelle ausreichend in die Sicherungsmaßnahmen eingewiesen und über eventuelle Anpassungen rechtzeitig unterrichtet? Berücksichtigung der Material- und Gerätelagerung in der Sicherungsplanung?
- **War die Planung der Arbeitsabläufe realistisch?**
Ausreichende Planung der Arbeitsphasen? Rechtzeitige Freimeldung der Strecke?
- **Hatte ich die richtigen Arbeitsmittel?**
Alle eingesetzten Maschinen und Geräte in einwandfreiem Zustand und geprüft? Hätte es zweckmäßigere Arbeitsmittel gegeben?
- **Wie war das Arbeitsumfeld/die Kommunikation?**
Wurde die erforderliche persönliche Schutzausrüstung getragen? Unstimmigkeiten zu Arbeitsaufträgen

innerhalb der Gruppe, mit der Logistik oder dem Betrieb?

Wie geht es weiter?

In den Regionen werden Umsetzung und Effekte von *Briefing/Sicherheitsbilanz* systematisch beobachtet. Drei Monate nach der Einführung wird dort überprüft, wie die Maßnahme „vor Ort“ akzeptiert und umgesetzt wird. 12 Monate nach der Einführung wird die Wirksamkeit durch Vergleich der Unfallstatistiken in den Zeiträumen vor und nach der Einführung von *Briefing/Sicherheitsbilanz* ermittelt:

- 1. Juli 2007 bis 30. Juni 2008 (vor der netzweiten Einführung) und
- 1. Juli 2008 bis 30. Juni 2009 (nach der Einführung).

Bei positiven Ergebnissen der Wirksamkeitsprüfung wird *Briefing/Sicherheitsbilanz* im Regelwerk festgelegt und als Standard für Auftragnehmer, die Arbeiten im Gleisbereich ausführen, eingeführt.

Ob und wie *Briefing/Sicherheitsbilanz* als Unterstützung für Alleinarbeiter eingeführt werden soll, wird in einem weiteren Schritt geprüft. ■



Lösungen

„Kennen Sie sich aus“

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



EUK ist auch auf der Messe InnoTrans 2008 vertreten

Die Eisenbahn-Unfallkasse wird mit der Berufsgenossenschaft (BG) der Bauwirtschaft, der BG der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen sowie der BG der Elektro, Textil und Feinmechanik erneut mit einem gemeinsamen Stand auf der alle zwei Jahre stattfindenden Messe InnoTrans vertreten sein.

Die InnoTrans ist die internationale Fachmesse für Verkehrstechnik der Schienenbahnen mit Angeboten insbesondere zu Fahrzeugtechnologie, Bahnbau, Fahrgastinformationssystemen und findet in der Zeit vom 23.9. bis 26.9.2008 in Berlin auf dem Messegelände am Funkturm statt.

Es werden weit über 1500 Aussteller erwartet. Die Berufsgenossenschaften werden sich unter dem Motto:

„Sicherheit am Gleis“

präsentieren.

Auch in diesem Jahr werden unter dem Standthema die Aspekte:

- Moderne Sicherungstechnik,
- Forschung,
- Entwicklung,
- Normung und
- Praxisgerechte Lösungen dargestellt.

Die EUK wird insbesondere die Problematik „Wahrnehmbarkeit akustischer Warnsignale“, im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Beschäftigten bei Arbeiten im Gleisbereich, an Diagrammen und mit Hilfe eines Lärmtunnels thematisieren.

Wir laden Sie herzlich ein, uns auf der Messe InnoTrans zu besuchen und mit uns zu diskutieren.

Sie finden uns in Halle 25, der Halle BahnBau, Stand 210.

Weitere Informationen zur InnoTrans, wie z. B. zu den Öffnungszeiten, zur Anreise usw., erhalten Sie unter der Internetadresse www.innotrans.de

Wir freuen uns auf Ihren Besuch. ■

www.euk-info.de



Die Eisenbahn-Unfallkasse im Web. Klicken Sie doch einfach mal wieder rein in www.euk-info.de. Hier finden Sie neben unseren Kommunikationsverbindungen, aktuellen Meldungen, dem Regelwerk und den Publikationen einfach alles, was Sie über die EUK wissen möchten. Viele neue Features, natürlich auch barrierefrei, machen unsere Website noch benutzerfreundlicher. Durch die leichte Navigation und unsere komfortable Volltextsuche kommen Sie sofort zum Ziel. Von A wie „Aufgaben“ bis Z wie „Zahnersatz“.

EUK