

BahnPraxis

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



11 · 2014

- Gefährdungsbeurteilung und Sicherungsmaßnahmen bei Schneeräumarbeiten
- Meldewege im Notfallmanagement

Liebe Leserinnen und Leser,

Schwerpunkt der Oktober-Ausgabe waren die Vorbereitungen auf den kommenden Winter, den wir nun mit einem weiteren Beispiel im Sinne Best Practice aus dem Regionalbereich Süd der DB Netz AG fortsetzen. Der Artikel erläutert das Regelwerk, unternehmerische Vorgaben und die möglichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Möglichkeiten von Sicherungsmaßnahmen für bis zu drei Beschäftigte, von denen einer bei Schneeräumarbeiten die Sicherung übernimmt. Praktische Beispiele machen die jeweiligen Arbeitsabläufe transparent und zeigen auf, dass bei Beachtung aller Vorgaben die Sicherheit aller Beteiligten jederzeit gewährleistet ist.



Unser Titelbild:

In Geltendorf ist Endstation der S-Bahn-Linie S4 der S-Bahn München GmbH, bis hier ist die Strecke in Richtung Allgäu elektrifiziert.

Foto: DB AG/Uwe Mieth

Seit dem 1.10.2014 ist die Richtlinie 423 – Notfallmanagement der DB Netz AG – in Kraft. In dieser Richtlinie sind netzspezifische Regelungen, die bisher in verschiedenen Richtlinien enthalten waren (insb. Ril 123, 423 und 420) in einem Regelwerk modular zusammengefasst. Zielgruppen sind je nach Modul in erster Linie Notfallmanager, Notfallleitstellenbediener, Kraneinsatzleiter, Aufgleisleiter und Fahrdienstleiter. Der Beitrag einer der Fachautoren der Richtlinie behandelt die Meldewege im Notfallmanagement. Zentrale Drehscheiben der Kommunikation im Notfallmanagement der Deutschen Bahn sind dabei die sieben Notfallleitstellen der DB Netz AG, vergleichbar mit den kommunalen Rettungsleitstellen, mit denen sie im Ereignisfall eng und strukturiert zusammenarbeiten. Der Artikel erläutert die Beteiligten und deren Kommunikationsbeziehungen und zeigt auf, wie wichtig es ist, die vorgeschriebenen Meldewege und Zuständigkeiten zu beachten und dabei gleichzeitig immer unverzüglich, präzise und verständlich vorzugehen. Das vorgegebene Meldeschema soll die Qualität der Meldungen und dadurch auch schnellst- und bestmögliche Hilfe sicherstellen. Die

eindeutige Kommunikation kann im Ernstfall Leben retten. Sie muss deshalb von allen am Notfallmanagement Beteiligten stets sicher beherrscht werden.

Die beiden Artikel zeigen einmal mehr auf, wie wichtig es ist, die Gefahren des Eisenbahnbetriebs zu kennen, daraus Maßnahmen zur größtmöglichen Sicherheit aller Beteiligten abzuleiten und auf gefährliche Ereignisse optimal vorbereitet zu sein.

Wir wünschen Ihnen Spaß beim Lesen... und bleiben Sie in Ihrem Umfeld aufmerksam und vorbereitet, Gefahren zu vermeiden... zu Ihrer eigenen Sicherheit.

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam

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

Dr. Jörg Bormet, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Uwe Haas, Anita Hausmann, Markus Krittian, Steffen Mehner, Niels Tiessen, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPB 4, Theodor-Heuss-Allee 7, D-60486 Frankfurt am Main, Fax (069) 265-20506, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

Erscheinungsweise und Bezugspreis

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

Verlag

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

Druck

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

Gefährdungsbeurteilung und Sicherungsmaßnahme

bei Arbeiten von bis zu drei Beschäftigten, von denen einer die Sicherung übernimmt (Selbstsicherung), bei Schneeräumarbeiten



Foto: Klaus Wann

Abbildung oben:
Arbeiten von bis zu drei
Beschäftigten unter
Uv-Sperrung

Hans Niefanger, DB Netz AG, Leiter Arbeitsgebiet Regionale Betriebsplanung im Regionalbereich Süd, München.

Beobachten wir Schneeräumarbeiten im Gleisbereich der DB Netz AG, sehen wir oft Trupps von bis zu 3 Beschäftigten, von denen einer offensichtlich mit Sicherungsaufgaben betraut ist. In vielen Regionen Deutschlands ist diese mit der Sicherung beauftragte Person eine Sicherungsaufsicht. Bei bis zu drei Beschäftigten könnten für diese Tätigkeit bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen auch so genannte Selbstsicherer eingesetzt werden. Mit dem nachfolgenden Beitrag wollen wir die Möglichkeiten der Einsätze von Selbstsicherern im Winterdienst aufzeigen.

Grundlagen und Vorschriften für Arbeiten unter Selbstsicherung

Die Eisenbahn-Unfallkasse gibt mit der (UVV) GUV-V D 33 die Regeln für das „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ heraus. Ergänzt und erläutert werden diese Regeln gerade in Hinblick auf die Sicherung dieser Arbeiten durch die GUV-R 2150 „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“. Zusätzlich richtet sich die GUV-I 781 „Sicherheitshinweise für Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ insbesondere an den die Arbeiten ausführenden Unternehmer, unterstützt ihn bei der Gefährdungsbeurteilung und der Beurteilung der angeordneten Sicherungsmaßnahme.

§ 6 Abs. 1 der GUV-V D 33 enthält Regelungen, unter welchen Bedingungen auf die Vorgaben in § 4 Abs. 5 und 7 sowie § 5 Abs. 1 verzichtet werden darf, soweit nicht besondere Gefährdungen, wie zum Beispiel der Eisabwurf, berücksichtigt werden müssen. ^[1]

Die Vorschrift erlaubt, dass bei bis zu drei Beschäftigten in Verbindung mit dem Nachweis entsprechender Eignung und dem Vorliegen gewisser Voraussetzungen einer dieser drei Beschäftigten die Sicherung übernimmt.

In den Erläuterungen zu § 6(1) erwähnt die Vorschrift auch das Schneeräumen grundsätzlich als Beispiel für Tätigkeiten, bei denen das Verfahren der Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen angewandt werden kann. Die Einzelfallbetrachtung bleibt davon unberührt (Abbildung 1).

Diese hier angesprochenen Regeln gelten grundsätzlich.

Was aber in jedem Einzelfall betrachtet werden muss, sind die jeweiligen Einsatzvoraussetzungen sowie die Eignung und Qualifikation der Beschäftigten. Das Vorliegen des „besonderen Falls“ nach § 6(1) betrachtet also nicht nur die Tätigkeit als solche, sondern auch die vorhandenen Rahmenbedingungen.

1 § 5 (1) Sicherung der Beschäftigten vor bewegten Schienenfahrzeugen durch organisatorische oder technische Maßnahmen oder durch Sicherungspersonal

§ 4(5) Arbeiten nur zulässig bei Warnung vor Fahrten im Nachbargleis

§ 5 (7) Arbeiten nur zulässig bis zu maximal 120 km/h im Nachbargleis

Als erstes ist zunächst die Entscheidung zu treffen, ob das gängige Arbeitsverfahren unter Ansatz einer Sicherungsmaßnahme nach GUV-V D 33 § 5 oder eine Sicherungsmaßnahme bei Vorliegen eines besonderen Falls nach § 6 angesetzt werden kann.

Wer prüft, ob das Verfahren nach § 6 (1) angewendet wird, regelt die GUV-R 2150 in § 5.6:

„Der Unternehmer entscheidet im Einzelfall auf Grundlage einer Sicherungsanweisung, ob sich bei kurzfristigen Arbeiten geringen Umfangs bis zu drei Versicherte, von denen einer die Sicherung übernimmt, selbst sichern dürfen.“

Das heißt aber auch, dass die Entscheidung, ob unter Selbstsicherung gearbeitet wird, nicht Aufgabe des Bahnbetreibers bzw. der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) ist.

Allerdings wird die von der BzS bei Beantragung in Abschnitt 2 des Sicherungsplans für Arbeiten gemäß § 6 (1) GUV-V D 33 (Sicherungsplan in besonderen Fällen) vorgegebene Sicherungsmaßnahme die maßgebliche Grundlage für die Gefährdungsbeurteilung durch den Unternehmer sein. Die BzS muss nämlich entscheiden, welche Sicherungsmaßnahme vor Ort machbar ist und diese anordnen. Mit

der dokumentierten Entscheidung des Unternehmers in Abschnitt 3 des Sicherungsplans bestätigt der Unternehmer ausdrücklich, dass die Arbeiten gemäß diesen Vorgaben der BzS durchgeführt werden.

Gehen wir einen Schritt zurück: Vor der Beantragung eines Sicherungsplans für Arbeiten gemäß § 6(1) GUV-V D 33 hat der Unternehmer bereits mehrere Fragen zu klären, die er als erfüllte Vorbedingungen bei der Beantragung in Abschnitt 1 des Sicherungsplans bestätigt.

Hier werden in mehreren Vorschriften und Richtlinien Auflagen gemacht, die wir hier der Reihe nach auflisten.

1. GUV-V D 33 § 6 (1)

Alle Beschäftigten müssen körperlich und geistig geeignet sein

Einen Nachweis dieser Eignung kann der Unternehmer nur führen, wenn ihm anerkannte ärztliche Atteste vorliegen. In einem Hinweis zu § 11 (8) fordert das Modul 132.0118 (gilt als anerkannte Regel der Technik auch für Externe) explizit:

„Für Beschäftigte, die Arbeiten im Gleisbereich in einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten ausführen und dabei keine Sicherungsaufgaben wahrnehmen, wird

Abbildung 1

Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen

§ 6. (1) Sicherungsmaßnahmen nach § 4 Abs. 5, 7 und § 5 Abs. 1 sind nicht erforderlich

- 1. für einzelne besonders unterwiesene Personen, die sich im Gleisbereich aufhalten, und**
 - 2. für die Ausführung kurzfristiger Arbeiten geringen Umfangs durch höchstens 3 Versicherte, von denen einer die Sicherung übernimmt, wenn die sich im Gleisbereich aufhaltenden Personen**
 - körperlich und geistig geeignet sind,
 - über Orts- und Streckenkenntnisse verfügen,
 - die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen,
 - herannahende Schienenfahrzeuge rechtzeitig wahrnehmen oder vor ihnen gewarnt werden können
- und**
- den Gleisbereich ohne Hast räumen oder vorhandene Nischen oder Sicherheitsräume gefahrlos aufsuchen können.

Zu § 6 Abs. 1:

Derartige einzelne besonders unterwiesene Personen können z.B. sein: Streckenbegeher, Streckenwärter, Weichenreiniger, Weichenschmierer, Schneeräumkräfte, Aufsichtskräfte.

Kurzfristige Arbeiten geringen Umfangs, die von bis zu höchstens 3 Versicherten ausgeführt werden, können z.B. sein: Beseitigung von Störungen, Besichtigungs-, Kontroll- und Prüftätigkeiten.

die Tauglichkeit durch eine arbeitsmedizinische Untersuchung (Grundsatz G 25) nach den Regeln des Handbuchs 10700 festgestellt, sofern die Eignung nicht bereits bei einer aus anderem Anlass durchgeführten Untersuchung hinreichend festgestellt wurde (z. B. verkehrsmedizinische Untersuchung für Selbstsicherer/Sichernden)“

Alle Beschäftigten müssen über Orts- und Streckenkenntnisse verfügen

Ortskenntnis einschließlich Topographie, Lage der Weichen, Gleise, Bahnsteige und Signale, Erreichbarkeit der Arbeitsstellen und Lage von Austrittsflächen kann nur durch den Hausherrn vermittelt werden. Die Vermittlung dieser Kenntnis kann dabei an einen Verantwortlichen des Unternehmers erfolgen, der diese Ortskenntnis anschließend an seine Mitarbeiter weitergibt. Sowohl die Kenntnisvermittlung durch die Bahnbetreibende Stelle (funktional nicht deckungsgleich mit der BzS) als auch die Weitergabe der Ortskenntnis an das eigene Personal müssen jederzeit nachweisbar sein. Daraus ergibt sich, dass der Selbstsicherer vor Ort immer über die notwendige Orts- und Streckenkenntnis verfügen muss und dann die eventuell weiteren Beschäftigten informiert.

Alle Beschäftigten müssen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb kennen

Die Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind grundsätzlich Bestandteil von Funktionsausbildungen. Letztlich kann man aber die Gefahren aus dem Bahnbetrieb nur ausreichend einschätzen, wenn man den Bahnbetrieb in der Praxis kennengelernt hat. Also müssen auch bei „Neueinsteigern“ gewisse Grundkenntnisse vorhanden sein. Hier muss die Regel „Vom Einfachen zum Schwierigen“ gelten. Und gerade im Winterdienst bei erschwerten Boden- und Witterungsbedingungen muss Erfahrung bei Arbeiten im Gleisbereich nachgewiesen werden. Insbesondere bei dem mit der Sicherung Beauftragten muss eine den örtlichen und betrieblichen Bedingungen angepasste ausreichende Erfahrung zwingend nachgewiesen werden.

2. GUV.V D 33 § 6 (10) und (11)

Gefährdung durch Eisabwurf im Nachbargleis

Absatz 10 legt fest, dass bei Gefahr des Eisabwurfs Arbeiten nicht ausgeführt werden dürfen. Absatz 11 ergänzt dies mit der Maßgabe, dass bei Arbeiten im gesperrten Gleis und Fahrten im Nachbargleis

der Sicherheitsraum aufgesucht werden muss.

Wenn Schneeräumarbeiten angesetzt werden, kann man davon ausgehen, dass die Gefahr von Eisabwurf bei einer Vorbeifahrt im Nachbargleis existiert. Es ist daher grundsätzlich zu regeln, dass die Beschäftigten immer eine gleisfreie Seite am gesperrten Arbeitsgleis haben, bzw. bei Arbeiten im Innengleisbereich immer ein Nachbargleis als möglicher Sicherheitsraum mit gesperrt wird.

3. GUV-R 2150 § 5 (6)

Die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse lassen eine Sicherung zu

Hier ist im Vorfeld zu prüfen, ob eine angedachte Sicherungsmaßnahme für eine Umsetzung geeignet ist. Der Ansatz einer generellen Uv-Sperrung bei hoher Zugdichte ist zumindest fraglich, solange nicht flankierende betriebliche Maßnahmen mit angeordnet sind. Konkret bedeutet das, dass bei Arbeiten unter Uv-Sperrung Züge vom Fahrdienstleiter in angemessenem Umfang zurückgehalten werden dürfen, Gleisänderungen angesetzt werden oder Züge unter vereinfachten Bedingungen umgeleitet werden. Die Belastbarkeit des Fahrdienstleiters spielt bei dieser Betrachtung ebenso eine Rolle. Zum Beispiel könnte in bestimmten Stellbereichen die Zahl der Räumtrupps, die gleichzeitig Uv-Sperrungen beantragen, begrenzt werden.

Die Umgebungsbedingungen (zum Beispiel Witterung) lassen eine Sicherung zu

Wenn ein Unternehmer im Vorfeld einer Einsatzperiode entscheidet, Arbeiten unter Selbstsicherung durchzuführen, kann er besondere Umgebungsbedingungen, insbesondere aber die aktuellen Wetterverhältnisse nicht kennen. Die Entscheidung, ob die Arbeiten wie in der Sicherungsanweisung vorgesehen stattfinden können, muss der Unternehmer zwangsläufig auf den an diesem Tag beauftragten Selbstsicherer delegieren. Die Auswahl einer Sicherungsmaßnahme durch die BzS, die von Witterungseinflüssen und örtlichen Besonderheiten autark funktioniert, ist dabei Voraussetzung.

Die Art der Arbeiten lässt eine Sicherung zu

In der GUV-V D 33 ist das Schneeräumarbeiten als Tätigkeit genannt, die das Arbeiten unter Selbstsicherung erlaubt. Grundsätzlich kann man als mögliche Tätigkeit wohl die Arbeiten einstufen, bei

denen die Beschäftigten weitgehend aufrecht arbeiten und nur leichtes Werkzeug (hier z.B. Schneebeesen und Schaufel) verwenden.

Das Modul 132.0118 § 4 (5) erlaubt keine Uv-Sperrung, wenn durch den Einsatz von Maschinen und Geräten ein Gleis unbefahrbar werden könnte. Hier ist eine technische Sperrung des Gleises erforderlich mit abschließender Befahrbarkeitsmeldung an den Fahrdienstleiter.

4. Modul 132.0118 § 11

Die Person, die sichert, muss die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse kennen.

Die Person, die in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernimmt, muss die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse kennen und die Beschäftigten darüber informieren.

Verbot der Anwendung bestimmter Sicherungsmaßnahmen bei Geschwindigkeiten > 200 km/h

Auf Strecken mit Geschwindigkeiten über 200 km/h dürfen die Sicherungsmaßnahmen „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“ und „Anzeichen der Annäherung von Fahrten sicher und rechtzeitig deuten“ nicht angewendet werden

Ausbildung des Selbstsicherers auf Grundlage der Ril 046.2134

Die bestandene Prüfung zum Selbstsicherer und der Besuch der jährlich vorgeschriebenen Fortbildung muss nachgewiesen werden. Erst so ist sichergestellt, dass der Selbstsicherer

- die durch die BzS festgelegte Sicherungsmaßnahme versteht und entsprechend umsetzen kann.
- die Befähigung zur Durchführung einer Gleissperrung aus Uv-Gründen hat und
- die Situation vor Ort einschätzen kann und die entsprechenden Konsequenzen aus dieser Einschätzung zieht.

Aufgaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS)

Wird vom Unternehmer die Entscheidung, unter Selbstsicherung zu arbeiten getroffen, stehen nach GUV-R 2150 § 5.6 folgende Sicherungsmaßnahmen zur Verfügung:

- Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt!).

- Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke.
- Die Anzeichen der Annäherung von Fahrten werden sicher und rechtzeitig gedeutet.
- Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt.

Die in Abschnitt 3 Absatz 3 des Moduls 132.0118 geforderte Gefährdungsbeurteilung der BzS bei der Festlegung von Sicherungsmaßnahmen beschränkt sich bei Arbeiten nach GUV-V D 33 § 6 (1) auf die Auswahl einer dieser vier genannten Möglichkeiten.

Angewandt auf die Schneeräumfähigkeit unter Selbstsicherung bleibt der BzS in der Regel nur die Uv-Sperrung zur Festlegung als Sicherungsmaßnahme.

Das Beobachten der Annäherungsstrecke ist nachts, bei Schneefall oder Schneetreiben nicht möglich.

Das Verfahren der Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke darf in Bahnhöfen nicht angewandt werden.

Die sichere und rechtzeitige Deutung von Anzeichen der Annäherung von Fahrten wäre nur in wenigen Ausnahmefällen möglich und ist als generelle Regelung ungeeignet.

Fazit

Eine kategorische Ablehnung der Arbeiten unter Selbstsicherung durch die BzS ist nur dann möglich, wenn eine der oben angesprochenen Voraussetzungen durch den Unternehmer nicht nachgewiesen werden kann.

Mit der Entscheidung, die Arbeiten unter Selbstsicherung auszuführen, übernimmt der Unternehmer wesentlich mehr Verantwortung als im Regelfall bei Sicherung nach § 5. Die BzS muss sich auf die vom Unternehmer in Ziffer 1 des Sicherungsplans gemachten Angaben verlassen.

Die Verpflichtung der BzS, die Unternehmer auf Ihre Verantwortung hinzuweisen; Ihnen die Besonderheiten der Arbeiten unter Selbstsicherung aufzuzeigen und sie in der Gefährdungsbeurteilung zu unterstützen bleibt davon unberührt.

Es ist sicher hilfreich – wie im Regionalbereich (RB) Süd praktiziert – den Unternehmer mit Hilfe der oben angesprochenen Zusammenstellung auf seine Verantwortung hinzuweisen.

Daneben muss klar sein, dass die generelle Sicherungsmaßnahme der Uv-Sperrung des Arbeitsgleises bei entsprechender Verkehrsbelastung der Betriebsstellen und Strecken zu Konflikten führen kann. Dem Fahrdienstleiter muss die Dringlichkeit der Arbeiten bewusst sein und er muss die entsprechenden genannten Kompetenzen haben, die Uv-Sperrung zu ermöglichen.

Wenn es die besondere Situation auf einer Betriebsstelle verhindert, dass die Arbeiten in angemessener Zeit begonnen werden können oder die Uv-Sperrung nicht ausgesprochen werden kann, muss sichergestellt sein, dass die Beschäftigten (hier der Selbstsicherer) nicht von sich aus eine andere Sicherungsmethode, die oben kategorisch ausgeschlossen wurde, wählen und im nicht gesperrten Gleis oder ohne Sicherheitsraum arbeiten.

Hier kommt der Sicherungsüberwachung (hier grundsätzlich die Organisationseinheit, die auch die BzS repräsentiert) eine entscheidende Bedeutung zu, indem sie der Forderung des Moduls 132.0118 Abschnitt 6, die Durchführung der Sicherungsmaßnahme vor Ort zu überwachen, gerecht wird.

Vorbereitung der Einsätze von Schneeräumkräften im RB Süd für die Saison 2014/15

Beim Vergleich der Qualifikationen Sicherungsaufsicht und Selbstsicherer befällt auch so manchen erfahrenen Planer bzw. Anlagenverantwortlichen zunächst Skepsis. Grund dafür ist, dass a) die Ausbildung nach Ril 046.2131 für die Sicherungsaufsichten länger ist und b) im Modul 132.0118 § 7 (6) als Zugangsvoraussetzung für die Funktionsausbildung zur Sicherungsaufsicht der Nachweis von 80 Schichten als Sicherungsposten oder AWS-Bediener gefordert ist, während die Ausbildung zum Selbstsicherer keine derartigen Praxisnachweise fordert.

Zweifelsohne dürfen wir also im Durchschnitt bei der Sicherungsaufsicht mehr eisenbahn-affine Praxis unterstellen als bei einem Selbstsicherer.

Wägen wir diese unterschiedlichen Erfahrungswerte gegeneinander ab, muss der Einsatz von Selbstsicherern unter identischen Bedingungen zweifelsohne als risikoreicher eingestuft werden.

Eine Risikoanalyse in Form einer FMEA (englisch Failure Mode and Effects

Analysis, dt. „Fehlermöglichkeits- und -einflussanalyse“ oder kurz „Auswirkungsanalyse“) bestätigte diese Vermutung.

Im Ergebnis wurden die Bedingungen für den Einsatz von Schneeräumkräften unter Selbstsicherung geschärft und durch den RB Süd ergänzende Regelungen zu den Vorgaben der Vorschriften und Richtlinien gefordert:

- die von der BzS in Abschnitt 2 des Sicherungsplans für Arbeiten gemäß § 6 (1) GUV-V D 33 vorzugebende Sicherungsmaßnahme wird vereinheitlicht und auf die generelle Uv-Sperrung des Arbeitsgleises reduziert.
- Verbot, die dem Nachbargleis zugewandte Schiene zu überschreiten. Falls dies arbeitstechnisch erforderlich wird, ist das Nachbargleis zu sperren.
- Der aufzusuchende Sicherheitsraum ist für die Gefahr des Eisabwurfs bei der Gleissperrung zu berücksichtigen.
- Für die BzS werden Mustersicherungspläne erarbeitet.
- Abhängig von der Komplexität der Betriebsstelle (Bst) wird der Nachweis praktischer Erfahrung im Bahnbetrieb gefordert.
- Auf Betriebsstellen mit Geschwindigkeiten über 160 km/h im Nachbargleis wird das Verfahren nach GUV-V D 33 § 6 (1) nicht zugelassen und Sicherungspläne nach 132.0118V04 werden von der BzS nicht angenommen.

Umsetzung der Kategorisierung

In der Leistungsübersicht Winter (LÜW) wurden alle Bst kategorisiert und im Rahmen dieser Kategorisierung auch Bst genannt, auf denen das Verfahren nach GUV-V D 33 § 6 (1) nicht zugelassen wird.

- Kat 1
Bst mit bis zu 4 Weichen und Bahnübergängen i.d.R. mit zwei durchgehenden Hauptgleisen und zwei Überholgleisen (Arbeiten mit Uv-Sperrung eines Arbeitsgleises mit Austrittsfläche immer Feldseitig).
- Kat 2
Bst mit mehreren Innengleisen, bei denen neben der Sperrung des Arbeitsgleises die Sperrung eines Innengleises als Austrittsfläche erforderlich wird.
- Kat 3
Bst wie Kat 2 jedoch mit Streckenverzweigungen.
- Kat 4
Großknoten mit mehr als 40 Weichen.

- Kat 5
Einzeln definierte Bst, die aufgrund ihrer Ausdehnung eine besondere Ortskenntnis verlangen. Bst mit Geschwindigkeiten über 160 km/h Einsatz von Geräten, die eine Uv-Sperrung ausschließen.

Vorgeschriebene Erfahrungszeiten an den Selbstsicherer:

- Kat 1
Einsatz von 60 Stunden als Selbstsicherer oder Arbeiter im Gleisbereich (GUV-V D 33 § 2) nachgewiesen.

- Kat 2
Einsatz von 120 Stunden als Selbstsicherer oder Arbeiter im Gleisbereich (GUV-V D 33 § 2) nachgewiesen.
- Kat 3
Einsatz von 240 Stunden als Selbstsicherer oder Arbeiter im Gleisbereich (GUV-V D 33 § 2) nachgewiesen.
- Kat 4
Einsatz von 480 Stunden als Selbstsicherer oder Arbeiter im Gleisbereich (GUV-V D 33 § 2) nachgewiesen.
- Kat 5
Keine Arbeit unter Selbstsicherung zugelassen.

Wie funktioniert das jetzt in der Praxis?

Zusammen mit DB Fahrwegdienste (FWD) wurden nach Abschluss der Vertragsverhandlungen für die Unternehmen, die ein Arbeiten unter Selbstsicherung unter Einhaltung der oben angesprochenen Bedingungen in Erwägung ziehen, mögliche Einsatzorte definiert. Für diese Einsatzorte existieren ab 1. November Sicherungspläne nach 132.0118V04.

FWD erhält als Generalunternehmer für die Steuerung des Winterdienstes von

Sicherungsplan für Arbeiten gemäß § 6 (1) GUV-V D33 (außer Bahnsteigpflegearbeiten)

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

In Kraft ab 01.11.2014 um 0:00 Uhr Außer Kraft ab 30.04.2015 um 24:00 Uhr

1. Angaben des ausführenden Unternehmers zur Arbeitsstelle

1.1 Ausführender Unternehmer:
Maschinenringe A-Dorf DSB

1.2 Art der Arbeiten
Schneeräumarbeiten/Winterdienst an Weichen und höhengleichen Bahnsteigzugängen ohne Einsatz von Maschinen
Schneeräumarbeiten/Winterdienst in Rangierwegen ohne/mit Einsatz von Maschinen

1.3 Lage der Arbeitsstelle
 Bahnhof: Adorf
alle Gleise, Weichen, Rangierwege und höhengleiche Bahnsteigzugänge gem. beigefügtem Lageplan

Räumzeit:
entfällt wegen vorgeschriebener Gleissperrung

1.4 Dauer der Arbeiten
zu jedem Zeitpunkt innerhalb des Gültigkeitszeitraums

Anlagen: Lageplan mit Zugangswegen zu den Arbeitsstellen
Die Art der Arbeit entspricht den Vorschriften des § 6 (1) GUV-V D33 i. V. m. Abschnitt 5.6 GUV-R 2150.
Die Auswahl der/des Beschäftigten erfolgt unter Berücksichtigung der Voraussetzungen nach § 6 (1) GUV-V D33 i. V. m. Abschnitt 5.6 GUV-R 2150, des Abschnittes 11 Modul 132.0118 und der Einsatzbedingungen Selbstsicherer des RB Süd
Die Arbeit wird unter Beachtung der in diesen Vorschriften aufgeführten Voraussetzungen ausgeführt durch eine:
 Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten, von denen ein Beschäftigter die Sicherung übernimmt
 Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine
- einfache, wenig ablenkende, also unkomplizierte,
- eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und
- jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.

Die Person, die in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernimmt wird nach Bedarf und bei Änderung der bahnbetrieblich bedingten Gefahrensituation unverzüglich über neue Gefahren unterrichtet.

Maschinenringe Adorf, Max Mustermann
(Ausführender Unternehmer: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr.)

0175-4711
(Datum)

Mustermann
(Unterschrift)

Abbildung 2
zum Praxisbeispiel:
Sicherungsplan
Schneeräumarbeiten
A-Dorf,
Seite 1

DB Netz, RB Süd vor jeder Saison die aktuellen Räumpläne der Betriebsstellen.

Diese Pläne werden den Unternehmen als Anlage für die Sicherungspläne und – speziell laminiert – als Hilfsmittel für den operativen Einsatz zur Verfügung gestellt.

Ein derartiger Sicherungsplan für eine Betriebsstelle A-Dorf könnte dann final nach Bearbeitung durch den Unternehmer (Abschnitt 1), die BzS (Ziffer 2) und wieder durch den Unternehmer (Abschnitt 3) wie in den Abbildungen 2 bis 5 dargestellt aussehen.

Praxisbeispiel

Ausgestattet mit diesem Sicherungsplan und der erforderlichen Ausrüstung erscheinen am Einsatztag um 05:00 Uhr 3 Mitarbeiter vom Maschinenring A-Dorf beim Fahrdienstleiter.

Der FdI A-Dorf befindet sich vor Ort und erwartet den avisierten Trupp bereits.

Fdl: Guten Morgen die Herren, Sie sind der Schneeräumtrupp von den Maschinenringen? Huber mein Name, ich bin der Fahrdienstleiter.

Selbstsicherer: Guten Morgen Herr Huber, mein Name ist Meier, ich bin von Maschinenringe A-Dorf und meine Kollegen und ich sollen bei Ihnen Schneeräumen. Ich werde dabei die Sicherung des Trupps übernehmen. Wo sollen wir denn anfangen, Herr Huber?

Fdl: Am besten überall; wir haben 15 cm Schnee und da kann ich nicht sicher sein, dass mir die Weichen immer in Endlage kommen. Aber am wichtigsten sind die Weichen 4, 5, 6, 36 und 41. Fangen Sie bitte Richtung B-Stadt mit den Weichen 36 und 41 an und dann schauen wir weiter.

Abbildung 3 z um Praxisbeispiel: Sicherungsplan Schneeräumarbeiten A-Dorf, Seite 2

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

2a Arbeiten an Weichen/höhengleiche Bahnsteige

Die maximale Geschwindigkeit auf der Betriebsstelle beträgt 160 km/h. Arbeiten im Uv-gesperrten Arbeitsgleis bei nicht gesperrtem Nachbargleis sind nur zulässig bei Beachtung der Vorgaben nach Anlage 2 und 3.

Bei Arbeiten an höhengleichen Bahnsteigzugängen sind die betroffenen Gleise (ggf. abschnittsweise) Uv- zu sperren nach Maßgabe der Anlage 3

Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet:

- Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt!)

Darüber hinaus wird angeordnet: (z. B. Sicherungsmaßnahme für das Nachbargleis)

Die Innenschiene eines gesperrten Arbeitsgleises darf bei den Arbeiten in Richtung eines nicht gesperrten Nachbargleises nicht überschritten werden (siehe Anlage 2 u. 3).

Wird das Überschreiten der Innenschiene erforderlich, ist das unmittelbar benachbarte Gleis (Nachbargleis) aus Uv-Gründen zu sperren.

Bei Arbeiten an den Weichen in den Innengleisen wird zur Schaffung des Sicherheitsraumes ein Nachbargleis zusätzlich UV-gesperrt.

Zum Erreichen von Weichen in den Innengleisen (Arbeitsstelle) sind alle zum Überschreiten notwendigen Gleise aus Uv-Gründen zu sperren.

Solange die Gleise (aus Uv-Gründen) nicht gesperrt sind, darf nicht gearbeitet und die Gleise dürfen nicht überschritten werden

Vor Beginn der Arbeiten muss die Gleissperrung im Fernsprechbuch (Arbeitsstelle) mit Beginn und Umfang dokumentiert sein.

2b Arbeiten an Rangierwegen

Die maximale Geschwindigkeit auf der Betriebsstelle beträgt 160 km/h. Bei Arbeiten in Rangierwegen sind beide Nachbargleise aus UV-Gründen zu sperren. (siehe Anlage 3). Zum Erreichen von Weichen in den Innengleisen (Arbeitsstelle) sind alle zum Überschreiten notwendigen Gleise aus Uv-Gründen zu sperren.

Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet: (Es darf nur eine Sicherungsmaßnahme angeordnet werden.)

- Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt!)

Zuständiger Fahrdienstleiter (Bf, Stw, Tel.-Nr.):

Fdl Adorf, Tel 089-4711-122345

Sicherungsüberwachung erfolgt durch (OE/Firma, Anschrift, Tel.-Nr.):

PD C Stadt, I.NP-NW-D(C) IF Anschrift

Anlagen: Anweisung zur Sperrung eines Nachbargleises (Schemaplan)

Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich:		
I.NP-NW-D(C) IF (die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle: OE, Name in Druckbuchstaben)	25.10.2014 (Datum)	Meier..... (Unterschrift)

Selbstsicherer: O.K. Bei der Weiche 36 haben wir eine feldseitige Austrittsfläche und bei der Weiche 41 auch. Dann fangen wir mit der Weiche 36 an. Das Gleis 3 erreichen wir über den Bahnsteig. Können Sie uns dann die Weiche 36 sperren, dann fangen wir sofort an.

Fdl: Lassen Sie mich das schnell ins Fernsprechtagebuch eintragen. >>Trägt im Fernsprechtagebuch für häufig gegebene Meldungen ein <<. Also: Die Weiche 36 ist mit 5:12 Uhr aus Uv-Gründen gesperrt zwischen Spitze der Weiche 40 und Ausfahrtsignal (ASig) N 2/N3. Sehen Sie

bitte zu, dass Sie sich um 5:50 Uhr wieder melden, da habe ich eine Zugfahrt. Wenn Sie an der Weiche seid, führen wir ein Probegespräch.

Selbstsicherer: Ich wiederhole: Weiche 36 mit 5:12 Uhr gesperrt. Fdl Huber >> trägt in sein Fernsprechtagebuch ein <<. Gut, Herr Huber, dann melde ich mich noch einmal, wenn wir an der Weiche sind und in spätestens 30 Minuten sind wir mit der ersten Weiche fertig.

Im Laufe der nächsten 2 Stunden haben die Schneeräumer so die kritischen

Weichen der Betriebsstelle Adorf geräumt. Weitere Weichen stehen noch zum Räumen an. Um 7:15 meldet sich Herr Meier mit seinem GSM-R-Handy wieder beim Fdl Huber.

Selbstsicherer: Hallo Herr Huber, Meier hier vom Maschinenring A-Dorf, wir stehen jetzt am Bahnsteigende Gleis 3 in Richtung Weiche 23. Können wir mit dem Räumen der Weiche 23 fortfahren?

Fdl: Hallo Herr Meier, ja das wäre gut. In Gleis 3 habe ich zwar in Kürze eine

3. Entscheidung des ausführenden Unternehmers

Die Arbeiten gemäß Abschnitt 1 werden unter Einhaltung der in Abschnitt 2 angeordneten Sicherungsmaßnahme(n) durchgeführt.

Mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme(n) ist beauftragt: **Norbert Meier oder Christoph Müller oder Irene Schmid**

(Name in Druckbuchstaben)

Wenn die angeordnete(n) Sicherungsmaßnahme(n) nicht durchführbar ist (sind), muss in Abstimmung mit der Sicherungsüberwachung eine Anpassung der Sicherungsmaßnahme durchgeführt werden. Dies ist zu dokumentieren.

Ausführender Unternehmer:

Maschinenringe Adorf, Max Mustermann (0175-4711) 26.10.2014 *Mustermann*

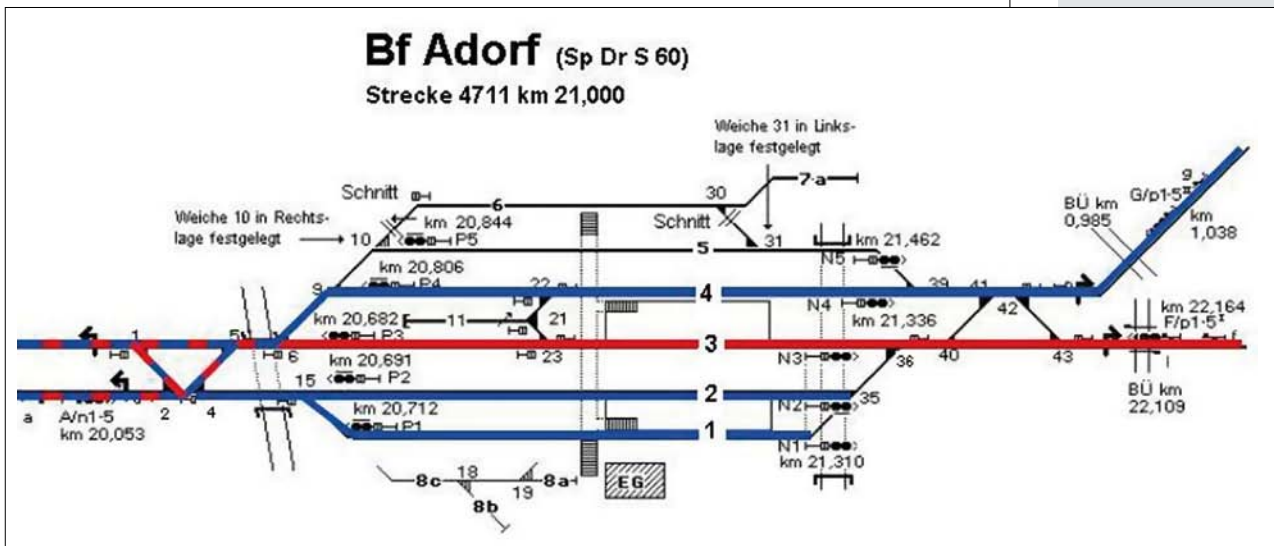
Ausführender Unternehmer: Name in Druckbuchstaben, Telefon-Nr. (Datum) (Unterschrift)

Anlage 1: Lageplan

Bf Adorf Strecke 4711 km 21,000



Abbildung 4 zum Praxisbeispiel: Sicherungsplan Schneeräumarbeiten A-Dorf, Seite 3, Anlage 1



Zugfahrt, die kann ich aber auch abweichend durch Gleis 4 fahren.

Selbstsicherer: Herr Huber, Gleis 4 hätten wir in diesem Fall als Sicherheitsraum gerne mit sperren lassen. Könnten Sie denn den Zug auch abweichend durch Gleis 2 fahren? Wenn ja würden wir nämlich dann gleich die Weichen 21 und 22 mit räumen und die Sperrung der Gleise 3 und 4 beantragen.

Fdl: Gut, dann fahre ich durch Gleis 5. Um 7:40 brauche ich das Gleis 4 für eine Zugfahrt von C-Burg, da müssten Sie dann

eben die Arbeiten unterbrechen und auf den Bahnsteig zurück.

Selbstsicherer: Einverstanden.

Fdl: Moment, lassen Sie mich das eintragen: >> *Fdl trägt die Gleissperrungen Gleis 3 und 4 in das Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen ein* <<. So Herr Meier, die Gleise 3 und 4 sind aus Uv-Gründen gesperrt zwischen ASig N 4 und ASig P 4 bzw ASig N 3 und ASig P 3.

Selbstsicherer: Ich wiederhole, Gleis 3 und 4 zwischen ASig N 4 und ASig P 4 bzw.

ASig N 3 und ASig P 3. gesperrt, Moment, ich trag das noch in mein Fernsprechbuch >> *Selbstsicherer trägt in Fernsprechbuch ein* <<. Melden Sie sich, wenn wir die Arbeiten einstellen müssen. ■

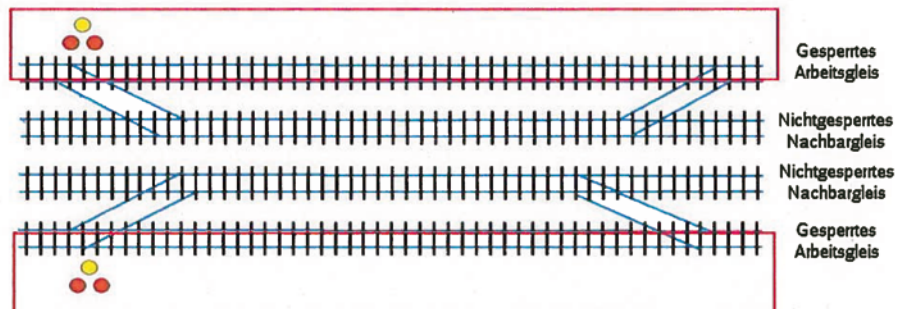
Abbildung 5
zum Praxisbeispiel:
Sicherungsplan
Schneeräumarbeiten
A-Dorf,
Seite 4, Anlagen 2 und 3

Anlage 2 des Sicherungsplans



AUFENTHALTSBEREICH BEI ARBEITEN FELDSEITIG

Bei Arbeiten an den Weichen in den Außengleisen ist die Austrittsfläche zum Erreichen des Sicherheitsraumes feldseitig. Die Innenschiene zum nicht gesperrten Nachbargleis darf zu keinem Zeitpunkt übertreten werden.
Bei Vorbeifahrt eines Zuges im Nachbargleis sind die Arbeiten zu unterbrechen und der Sicherheitsraum feldseitig ist aufzusuchen.

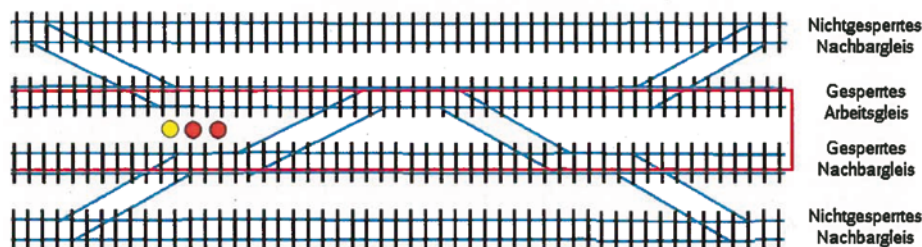


Anlage 3 des Sicherungsplans



AUFENTHALTSBEREICH BEI ARBEITEN IN DEN INNENGLEISEN

Um der Gefährdung von Eisabwurf bei Vorbeifahrt von Zügen im nicht gesperrten Nachbargleis gerecht zu werden, wird folgende Anordnung getroffen:
Bei Arbeiten an den Weichen in den Innengleisen wird ein Nachbargleis zusätzlich aus UV-Gründen gesperrt. Die Innenschiene zum jeweiligen nicht gesperrten Nachbargleis dürfen zu keinem Zeitpunkt übertreten werden.
Bei Vorbeifahrt eines Zuges im Nachbargleis sind die Arbeiten zu unterbrechen und der Sicherheitsraum ist aufzusuchen.



Notfallmanagement bei der DB Netz AG

Meldewege im Notfallmanagement

„Sichere Meldewege und elektive Kommunikation“

Lars Kluttig, DB Netz AG, Fachautor Ril 423, Notfallmanagement der DB Netz AG, Aufbau/Betrieb Betriebszentralen, Frankfurt am Main

Mit Neuherausgabe der Ril 423 werden die Konzernvorgaben der Ril 123 „Notfallmanagement, Brandschutz“ für die Mitarbeiter der DB Netz AG festgeschrieben. Ein wichtiger Teil des Notfallmanagement umfasst die Kommunikation, Meldewege zur Alarmierung und das Aufrufen von Hilfe.

Kommunikationspartner im Notfallmanagement

Notfallmanager

Der Notfallmanager nimmt als Funktionsträger und Aufsichtführender die erforderlichen operativen Aufgaben des Notfallmanagements im Ereignisfall wahr.

Notfalleitstelle (NFLS)

Die Notfalleitstellen sind die für die DB Netz AG definierten Stellen für das Aufrufen von Hilfe bzw. die Verständigung der zuständigen Stellen für die Gefahrenabwehr im Bahnbetrieb. Sie organisieren Maßnahmen eigenverantwortlich oder im Auftrag des Notfallmanagers.

Fahrdienstleiter (Fdl)

Der Fdl führt selbstständig die Maßnahmen bei drohender Gefahr durch bzw. wird sofort nach Verständigung im erforderlichen Umfang tätig.

Notruf 112 – Rettungsleitstelle (RLS)/Integrierte Leitstelle (ILS)

Über die RLS/ILS werden die durch die Notfalleitstelle angeforderten Fremdreteungskräfte¹ alarmiert.

Bundespolizei

Die Bundespolizei wird unter anderem im Rahmen der Polizeilichen Gefahrenabwehr² verständigt, wenn insbesondere der Verdacht besteht, dass Ereignisse

vorsätzlich herbeigeführt wurden oder Personen getötet wurden.

Kommunikationsbeziehung im Notfallmanagement

Dreh- und Angelpunkt im Notfallmanagement ist die Notfalleitstelle. In Abstimmung mit den Bundesländern wurden 1998 sieben Notfalleitstellen bei der DB Netz AG eingerichtet, die die Aufgabe als zentraler Ansprechpartner für die Mitarbeiter im Notfallmanagement sowie für die externen Behörden und Organisationen übernommen haben. Mit Einführung der Notfalleitstellen wurden grundsätzliche Meldewege festgelegt, um eine schnelle Weitergabe der Meldungen sicherzustellen.

Wer hat was zu tun?

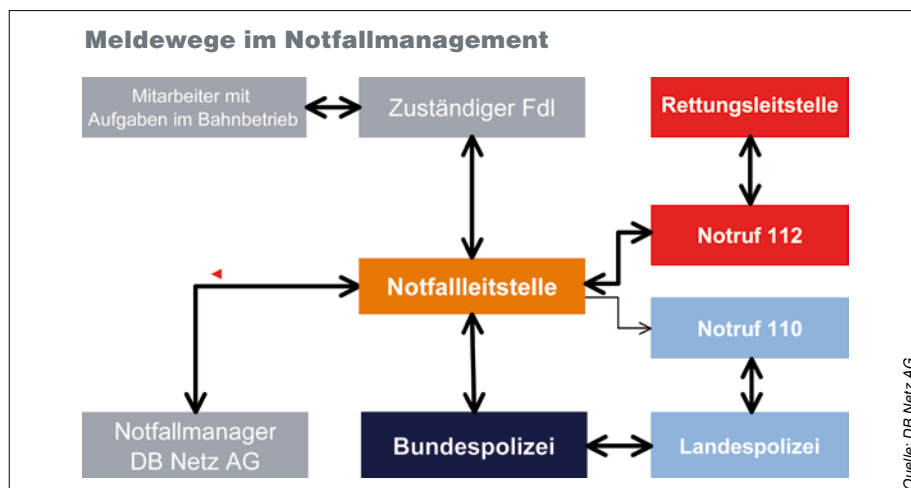
Bei gefährlichen Ereignissen läuft der grundsätzliche Meldeweg vom Fahrdienstleiter zur Notfalleitstelle, die wiederum den zuständigen Notfallmanager und ggf. die Rettungsleitstelle informiert.

Der Notfallmanager überprüft die durchgeführten Maßnahmen und ordnet ggf. Ergänzungen bzw. fordert weitere Kräfte an.

Bitte beachten: Je nach Qualität der Meldungen müssen zum Teilerst einmal „großflächige Maßnahmen“ angeordnet bzw. durchgeführt werden, bis sich der Ereignisort genauer eingrenzen lässt. Sicherheit geht hier vor Betrieb!

Trotz der definierten Meldewege kommt es vor, dass die Beteiligten auf unterschiedlichsten Wegen Kenntnis von einem Ereignis bekommen. Grundsätzlich sind unaufgefordert alle Maßnahmen durchzuführen, die das Ereignis verhindern oder, sofern das Ereignis schon eingetreten ist, die Auswirkungen für die betroffenen Personen bzw. für die Eisenbahnen abmildern.

1 vgl. Ril 423: Unter dem Begriff Fremdreteungskräfte werden alle Angehörigen von BOS zusammengefasst, die Maßnahmen der Fremdreteung ergreifen. Fremdreteung umfasst alle Maßnahmen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS), die gemäß gültigem Landes- oder Bundesgesetz mit Aufgaben des Brand- und Katastrophenschutzes betraut sind, um ein eingetretenes Ereignis in seinen Ausmaßen zu begrenzen bzw. zu beseitigen.
2 Abwehr gegen Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, die keine Maßnahmen der Fremdreteung umfassen.



**Was muss gemeldet werden?
Die Qualität der Meldungen ist das „A“ und „O“**

Für die Alarmierung der richtigen Stellen und die Einleitung der erforderlichen Maßnahmen ist eine Meldung mit klaren Inhalten und Aussagen unabdingbar. Folgendes Schema sollte bei der Abgabe der Meldung verwendet werden:

- **Wer meldet das Ereignis?**
Name, Betriebsstelle, Funktion.
- **Wo?**
Ereignisort mit Streckennummer und Kilometer, ggf. mehrere Ereignisstellen.
- **Was ist passiert?**
Ereignisart, Sachverhalt.
- **Wieviel?**
Zum Beispiel: Verletzte Personen.
- **Welche Maßnahmen wurden durchgeführt?**
Zum Beispiel: Sperrungen von Gleisen, als Schutz gegen Gefahren für Personen aus dem Bahnbetrieb.
- **Welche Besonderheiten gibt es?**
Gefahrgut, Tunnelbereich.

Natürlich soll mit der Meldung nicht gewartet werden, bis „alle“ Information vorliegen. Je nach Ereignis ist eine sofortige Meldung durchzuführen und ggf. die fehlenden Informationen nachzureichen.


Bitte beachten: Benötigen Personen medizinische Hilfe, entscheidet nicht die Notfalleitstelle sondern die Rettungsleitstelle über das richtige „Rettungsmittel“ (zum Beispiel Rettungswagen oder Rettungshubschrauber). Eine präzisere Schilderung des Zustandes der betroffenen Person vermeidet unnötige Nachfragen durch die Notfalleitstelle!

**Rückfallkonzept
Notfalleitstelle**

Die Erreichbarkeit der NFLS hat oberste Priorität. Hierzu wurde verschiedene technischen Maßnahmen realisiert. Jede Notfalleitstelle verfügt über redundante Rechnersysteme und ist mindestens über zwei Telefondienstleister angebunden.

Sollte dennoch die NFLS nicht erreichbar sein, ist durch den Fahrdienstleiter der zuständige Notfallmanager zu verständigen. Dieser entscheidet über die weiteren Maßnahmen und übernimmt ggf. die Aufgaben der Notfalleitstelle, bis diese wieder erreichbar ist.

Vordruck
123.0140V04



Notfalleitstelle der DB AG: Datum:

Ereignisnummer oder Störfallnummer:

Fax an die Leitstelle:

1. Angaben zum Ereignis sowie Ereignisort:

Art des Ereignisses:

Bisher vorliegende Informationen:

Verletzte gemeldet Brand gemeldet

Austritt von Gefahrgut gemeldet: UN-Nr.

Zuwegekartenr.:; Streckennr.:; Streckenkilometer:

Zuwegekartenr.:; Streckennr.:; Streckenkilometer:

2. Einstellung des Fahrbetriebes

Nachfolgende Angaben werden mit Eintreffen des Notfallmanagers ungültig!

Für das Betreten des Gefahrenbereichs der Gleise würden mit Uhrzeit die nachfolgenden Gleisbereiche der DB AG gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert.

Gleise, die nicht von der DB AG betrieben werden, sind hiervon ausgenommen!

Außerhalb von Bahnhöfen

Strecke mit Gleis(en)
Von bis

Strecke mit Gleis(en)
Von bis

Strecke mit Gleis(en)
Von bis

Innerhalb des Bahnhofs

Alle Gleise

Gleise im Bereich

Gleise im Bereich

Gleise

Unterschrift Mitarbeiter Notfalleitstelle:

123.0140V04 Angaben zum Ereignisort und Bestätigung über Einstellung des Fahrbetriebes Seite 1

Fachautor: TBN, Klaus Kruse, Tel. (069) 265-54292 Gültig ab: 13.04.2010

**Einzelne Maßnahmen müssen
aufgefordert durchgeführt
werden!**

Mit den Bundesländern sind in 1998 Vereinbarungen getroffen worden, dass sobald die DB AG Fremdrengungskräfte verständigt bzw. der DB AG die Verständigung und/oder deren Einsatz bekannt wird, unaufgefordert alle Maßnahmen durchzuführen sind, die einen Schutz der Fremdrengungskräfte vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb sicherstellt. Das bedeutet, dass jeder Mitarbeiter die entsprechenden Maßnahmen einzuleiten bzw. durchzuführen hat oder deren Einleitung veranlassen muss.

Die Einstellung des Fahrbetriebes wird der Rettungsleitstelle schriftlich durch die Notfalleitstelle bestätigt. Erst mit Eintreffen des Notfallmanagers am Ereignisort wird diese schriftliche Bestätigung ungültig und durch die Abstimmung zwischen Einsatzleiter und Notfallmanager vor Ort ersetzt (siehe oben).

Für alle anderen Behörden werden die entsprechende Maßnahmen erst nach

Aufforderung durchgeführt und in der Regel mündlich bestätigt.

**Sicherheit für alle Beteiligten im
Notfallmanagement!**

Alle Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben sind aufgefordert, sich an die empfohlenen Kommunikationswege zu halten. Nur die Einhaltung der Kommunikationswege, die Weitergabe aller benötigten Informationen und die (selbstständige) Durchführung aller erforderlichen Maßnahmen im Notfallmanagement gewährleistet

- die schnellstmögliche Hilfe für betroffene Personen,
- den Schutz der Personen, die zur Fremdrengung alarmiert werden und
- ein eingetretenes Ereignis in seinen Ausmaßen zu begrenzen bzw. schnellstmöglich zu beseitigen.

Ausführliche Informationen zum Notfallmanagement der Deutschen Bahn AG können unter www.deutschebahn.com/notfallmanagement bezogen werden. ■