

Bahn*Praxis* B



Aktuell

Die Aktualisierung 04 der Richtlinie 408 (Teil 1)

Zwei neue DGUV Informationen zu Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb

Liebe Leserinnen und Leser,

zum 12. Dezember 2021 tritt die Aktualisierung 04 der Fahrdienstvorschrift in Kraft – und damit umfangreiche Änderungen der Regeln sowohl für Fahrdienstleiter als auch für Triebfahrzeugführer.

Für die Zeitschrift *BahnPraxis B* ist es Tradition, die Änderungen in diesem Regelwerk darzustellen und zu erläutern. Der Anspruch ist dabei, die neuen Regelungen nicht nur aufzuzählen, sondern auch das „Warum?“ dahinter zu erklären. So soll Ihnen ein Einblick in die Hintergründe gegeben und ein kleiner Beitrag zur Verbesserung der Arbeits- und Betriebssicherheit geleistet werden, wobei dieser den Dienstunterricht natürlich nicht ersetzen kann und auch nicht soll.

Aufgrund des Umfangs der Änderungen werden die Erläuterungen zu den Aktualisierungen in der Fahrdienstvorschrift in einer Artikelreihe veröffentlicht, die in den kommenden Ausgaben der *BahnPraxis B* erscheinen wird: In der vorliegenden Ausgabe beginnt die Reihe mit einem Beitrag zu den Änderungen der Regelwerksgruppe 408.01-06.

Ihrer Aufmerksamkeit empfohlen sei auch der zweite Beitrag in dieser Ausgabe, in dem zwei neue Schriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zu Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb vorgestellt werden. Mit diesen beiden DGUV Informationen liegen erstmals einheitliche Regelungen zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei Eisenbahnen des Bundes, Nichtbundeseigenen Bahnen und für Anschlussbahnen vor.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre, und bleiben Sie gesund!

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

Impressum

BahnPraxis B, Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG

Herausgeber
Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe.

Redaktion
Dirk Menne (Chefredakteur), Uwe Haas, Anita Hausmann, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Niels Tiessen (Redakteure).

Anschrift
Redaktion „*BahnPraxis*“, DB Netz AG, I.NBB 4, Mainzer Landstraße 185, D-60327 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-20506, E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

Erscheinungsweise und Bezugspreis
Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift

kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement EUR 15,60 zuzüglich Versandkosten.

Verlag
Bahn Fachverlag GmbH, Lottumstraße 1 B, 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 und Thorsten Breustedt

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

Sprache
In der Zeitschrift *BahnPraxis* werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt bzw. Geschlechter gleichberechtigt genannt. Wo dies aus Gründen der besseren Lesbarkeit unterbleibt, gelten die gewählten Formulierungen ausdrücklich stets für alle Geschlechter.

Unser Titelbild



Eine DB Cargo Ellok Baureihe 189 rollt zum Einsatz.

Foto: DBAG/Volker Emersleben

Inhaltsverzeichnis

- 3 Die Aktualisierung 04 der Richtlinie 408 (Teil 1)
- 7 Zwei neue DGUV Informationen zu Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb

Fahrdienstvorschrift

Die Aktualisierung 04 der Richtlinie 408 (Teil 1)

Toralf Große, DB Netz AG, Fahrdienstvorschrift und Safety, Frankfurt am Main

Am 12. Dezember 2021 treten Aktualisierungen zu den Richtlinien 408 in Kraft. Änderungen, die sich hierbei in den Richtlinien 408.01 – 06 ergeben, soll der folgende Beitrag den Anwendern erläutern.



Foto: DB AG/Volker Eimers/leben

Die Richtlinien (Ril) 408.0245 – 408.0248 sind neu. Die bisherige Richtlinie 408.0244 gilt nur noch für Strecken mit automatischem Streckenblock. Die Aufteilung in fünf verschiedene Ril gibt dem Fahrdienstleiter (Fdl) gezielte anwenderspezifische Regeln für die Räumungsprüfung auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock. Zum Beispiel sind Regeln für ETCS-Level 2 nur in Ril 408.0248 enthalten, weil ETCS-Level 2 nur in elektronischen Stellwerken (ESTW) mit Zentralblock vorkommt. Weiterhin konnten Regeln für das Anbringen von Sperren aus den, nur für ESTW gültigen Richtlinien entfallen, da sich die

Sperwirkung im ESTW aus dem Merkinweis ergibt. Verweise auf Betriebsstellenbucheinträge wurden reduziert und auf Sicht zu befahrene Zugfolgeabschnitte wegen fehlender Räumungsprüfung wurden spezifisch bestimmt. Die Ril 408.0244 gilt für alle Stellwerke. Die Ril 408.0245 und 408.0246 gelten für alle Stellwerke, außer ESTW. Die Ril 408.0247 und 408.0248 gelten nur für ESTW.

Die Richtlinientitel entsprechen den zukünftigen Richtlinientiteln der Ril 482 für das Bedienen der Signalanlagen.

Regeln für die Räumungsprüfung bei selbsttätigem Streckenblock sind neu in folgenden Richtlinien enthalten (Tabelle 1).

Mittelbares Feststellen

408.0231 – Fahrweg prüfen

In Abschnitt 3 Absatz (9) wurden die Regeln für mittelbares Feststellen neu gestaltet. Die neuen Regeln reduzieren die Komplexität des Verfahrens „Mittelbares Feststellen“, tragen zur Vereinfachung des Regelwerkes bei und erhöhen die Sicherheit. Unterschiede zwischen Gleisen mit Gleisfreimeldeanlage und Gleisen ohne Gleisfreimeldeanlage sind beim mittelbaren Treffen der Feststellungen und beim Fahren auf Sicht nicht mehr vorhanden. Es können lediglich im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln für Gleise ohne Gleisfreimeldeanlage gegeben sein.

Durch die Zusammenführung der Regeln besteht neu die Möglichkeit, Fahren auf Sicht auch für Gleise ohne Gleisfreimeldeanlage anzuordnen, wenn die Feststellungen des Freiseins nicht durch Hinsehen bzw. mittelbar festgestellt werden können (Abbildung 1).

Ursache für das Fahren auf Sicht kann z.B. sein, dass mittelbares Feststellen nicht eingeführt werden darf, weil Hinsehen bzw. Abschnittsprüfung als Voraussetzung für das Einführen des mittelbaren Feststellens nicht möglich ist. Ursache kann beispielsweise auch sein, dass während des Verfahrens „Mittelbares Feststellen“ keine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers (Tf) eingeholt werden kann.

Absatz (9) a) nennt die Voraussetzungen für das Einführen des mittelbaren Feststellens (Abbildung 2, rechts):

1. Es ist immer durch Hinsehen bzw. Abschnittsprüfung festzustellen, dass die zukünftig mittelbar zu prüfenden Abschnitte frei von Fahrzeugen sind. Der Ersatz einer Abschnittsprüfung durch Fahren auf Sicht (bei Weichen in allen Zweigen) zum Einführen des mittelbaren Feststellens ist nicht mehr vorgesehen. Wenn Hinsehen bzw. Abschnittsprüfung nicht möglich ist, muss Fahren auf Sicht angeordnet werden.
2. Das mittelbare Feststellen muss – außer für ständig nicht einsehbare Abschnitte – eingeführt werden. Hinweis: Es sind geänderte Regeln zu Nachweisführung in Ril 408.0233 Abschnitt 4 zu beachten.

Richtlinie	Richtlinientitel
408.0244	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; automatischer Streckenblock
408.0245	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock ohne ESTW
408.0246	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW
408.0247	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock im ESTW
408.0248	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock im ESTW

Quelle: Taralf Große

Tabelle 1: Neue Regeln für die Räumungsprüfung bei selbsttätigem Streckenblock stehen in nebenstehenden Ril

Abbildung 1: Auszug Ril 408.0231 – Fahren auf Sicht

Quelle: Ril 408

Fahren auf Sicht

- (10) Wenn nicht mittelbar festgestellt werden kann, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind, darf der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar
- in einem Bahnhof bis zum nächsten Hauptsignal oder Signal Ne 14, bei Ausfahrten bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Bahnhofsabschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs ohne Weichen folgt (Betriebsstellenbuch), bis zu dessen Ende („bis km...“)
 - auf einer Abzweigstelle bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage der Abzweigstelle ohne Weichen folgt (Betriebsstellenbuch), bis zu dessen Ende (bis km...“)

sind. Es ist somit selbstverständlich, dass diese Regel auch beim mittelbaren Feststellen gilt. Entfallen ist auch die Regel, den Tf nach dem Anhalten des Zuges aufzufordern, eine Zugvollständigkeitsmeldung abzugeben oder zu melden, dass der Zug grenzzeichenfrei steht, weil diese Möglichkeit grundsätzlich nach 408.0261 Abschnitt 5 Absatz (2) immer besteht.

408.0233 – Fahrweg prüfen und sichern – Mitarbeiter, Melden, Nachweis

Bisher war die Nachweisführung zum Einführen und Aufheben des mittelbaren Feststellens ohne konkrete Vorgaben über die zu führende Unterlage bzw. den einzutragenden Text im Abschnitt 4 bestimmt. Die genaue Definition des Abschnitts mit mittelbarem Feststellen ist aber von hoher Sicherheitsrelevanz und vergleichbar mit Angabe des Sperrabschnitts bei Gleissperrungen. Deshalb ist neu im Absatz (1) a) ein Muster für das Einführen und Aufheben des mittelbaren Feststellens und die Eintragung im Fernsprechbuch vorgegeben (Abbildung 4). Beim Einführen des mittelbaren Feststellens müssen die Grenzen

eindeutig festgelegt werden (Beispiel: „22.30 Uhr Bf RNK Mittelbares Feststellen von Ra 10 km 351,842 bis Asig N 1 eingeführt“).

Absatz (1) c) gibt vor, dass Ergebnis der nach Absatz (9) b) Nr. 2 durchzuführenden Nachfrage über zurückgelassene Fahrzeuge und die unveränderte Zusammensetzung des Zuges im Fernsprechbuch nachzuweisen (Beispiel einer Kombination der Einträge: „Z 4754 vollst in FCS ak. Zusammensetzung unv“).

❖ Der Beitrag wird im nächsten Heft fortgesetzt mit dem Thema Räumungsprüfung.

Abbildung 4: Auszug Ril 408.0233 – Nachweis

Quelle: Ril 408

4 Nachweis	
Mittelbares Feststellen	(1) Für das Mittelbare Feststellen gelten folgende Regeln:
Einführen und Aufheben	<p>a) Einführen und Aufheben des mittelbaren Feststellens nach 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) a) Nr. 2 und Abschnitt 3 Absatz (9) d) müssen mit Angabe der Uhrzeit nach folgendem Muster im Fernsprechbuch nachgewiesen werden:</p> <p>„ ... (Betriebsstelle) Mittelbares Feststellen von ... (Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) bis ... (Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) eingeführt“ bzw.</p> <p>„ ... (Betriebsstelle) Mittelbares Feststellen von ... (Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) bis ... (Weiche, Signal, virtuelle Blockstelle, Grenze des Prüfbezirks) aufgehoben“</p>
b) Wenn die Feststellung, dass der zuletzt gefahrene Zug den Fahrweg, Durchrutschweg bzw. bei Abschnittsprüfung den betroffenen Abschnitt vollständig durchfahren hat, durch Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung getroffen wird, ist die Meldung im Fernsprechbuch nachzuweisen.	Zug vollständig
c) Wenn der Fahrdienstleiter durch Nachfragen beim Triebfahrzeugführer des zuletzt gefahrenen Zuges feststellt, dass im Fahrweg, Durchrutschweg bzw. betroffenen Abschnitt keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden und sich die Zusammensetzung des Zuges nicht änderte, muss er im Fernsprechbuch „Zusammensetzung unverändert“ nachweisen.	keine Fahrzeuge zurückgelassen

Zwei neue DGUV Informationen

Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb – aktualisierte, einheitliche Regelungen

Dipl.-Ing. (FH) Gerhard Heres, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main

Mit den beiden DGUV Informationen 214-089 „Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb“ und 214-090 „Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb – Regelungen für Unternehmerinnen und Unternehmer sowie andere Vorgesetzte“ hat das Sachgebiet Bahnen im Fachbereich Verkehr und Landschaft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unter Federführung der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) sowie der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) ein aktualisiertes und einheitliches Regelwerk für alle Eisenbahnen in Deutschland erarbeitet. In diesem Artikel werden die wegweisenden Schritte sowie die wesentlichen Neuerungen/Änderungen bei der Erarbeitung der beiden DGUV Informationen vorgestellt.



In der Vergangenheit hat es für die Unternehmen innerhalb der Eisenbahnbranche teilweise unterschiedliche Regelungen und Regelwerke gegeben. Während die Regelungen zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der UVB insbesondere auf die Eisenbahnen des Bundes bzw. das Unternehmen „Deutsche Bahn AG“ sowie deren Tochterunternehmen ausgerichtet waren, standen bei der VBG die Schriften für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) sowie Werks- und Industriebahnen im Fokus.

Die beiden neuen DGUV Informationen gelten für Eisenbahnen des Bundes, für NE-Bahnen und für alle Anschlussbahnen (diese sind oftmals unselbstständiger Teil von großen Unternehmen, z.B. von Automobilherstellern).

Vorgehensweise

Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit verursachen den geringsten Aufwand und können am wirksamsten gewährleistet werden, wenn diese als integraler Bestandteil des Eisenbahnbetriebes betrachtet werden. Viele der im Betriebsregelwerk (BRW) enthaltenen Regelungen dienen dem sicheren Betrieb, dem Arbeitsschutz und auch der Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens. Basierend auf diesen Gedanken bestand Einvernehmen, die Regelungen zum Arbeitsschutz zu vereinheitlichen, zu aktualisieren sowie so zu gestalten, dass sie mit gleichem Inhalt und einer zielorientierten Sprache sowohl in die DGUV Informationen als auch in das BRW aufgenommen werden können.

Wer war beteiligt?

Ab Frühjahr 2018 wurden in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der Ausschüsse des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV-Ausschüsse), der UVB und der VBG auf Basis der bisherigen Regelungen zum Arbeitsschutz sowie der bestehenden Inhalte im betrieblichen Regelwerk der Unternehmen ersten Entwürfe erarbeitet. Das Fortschreiben der Regelungen führte oftmals zu Ergänzung und Anpassung von Inhalten. Die regelmäßige Beteiligung der Fachgremien des VDV hatte wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der Arbeitsgruppe.

Wichtig für die künftige Entwicklung ist, dass erforderliche Änderungen der Regelungen zum Arbeitsschutz in gegenseitiger Absprache und einheitlicher Umsetzung in den beiden DGUV Informationen sowie im BRW erfolgen. Hierzu haben der VDV und das Sachgebiet Bahnen im Fachbereich Verkehr und Landschaft der DGUV entsprechende Beschlüsse gefasst.

Welche Vorteile ergeben sich daraus?

Durch die gemeinsame Arbeit der VDV-Ausschüsse und der Unfallversicherungsträger konnten die bisherigen Regelungen zum Arbeitsschutz für die gesamte Eisenbahnbranche einheitlich und aktualisiert, aber auch praxisgerechter und anwenderfreundlicher gestaltet werden. Unterschiedliche Regelungen zu gleichen Sachverhalten – einerseits im BRW und andererseits bei den Regelungen der Unfallversicherungsträger – wurden erkannt und durch branchenweit abgestimmte Formulierungen ersetzt. Betroffen davon waren z.B. die Regelungen zum Kuppeln und Entkuppeln, zur Postensicherung oder zur Fahrwegbeobachtung. Diese Vereinheitlichungen erhöhen die Rechtssicherheit für die Unternehmen und deren Beschäftigte.

Was ändert sich?

Gegenüber dem bisherigen Regelwerk wurde eine konsequente Trennung der Regelungen vorgenommen in:

- Regelungen für die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb (DGUV Information 214-089) und
- Regelungen für Unternehmerinnen und Unternehmer sowie andere Vorgesetzte (DGUV Information 214-090).

Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb, die heute teilweise flexibel in mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) tätig sind bzw. dort eingesetzt werden, erhalten in der DGUV Information 214-089 allgemeingültige Verhaltensregeln für branchenübliche Verfahrens- und Betriebsweisen bei den Eisenbahnen. Graphische Darstellungen zu einzelnen Situationen sollen dem Anwender das Verständnis erleichtern.

Unternehmer erhalten unter den gleichen Gliederungspunkten in der DGUV Information 214-090 fachliche Hinweise und Empfehlungen, welche Sachverhalte sie beim Durchführen der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigen müssen. Dabei ist zu beachten, wann unternehmensspezifische Regelungen zwingend erforderlich sind, z.B. bei der Auswahl der erforderlichen Persönlichen Schutzausrüstung (PSA) für die jeweilige Tätigkeit.

Welche Regelungen gelten für wen?

Entsprechend der Gliederung in der DGUV Information 214-089 gelten die Regelungen

- für alle Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb oder
- nur für einzelne Funktionen bzw. für bestimmte Tätigkeitsbereiche.

Soweit Regelungen nicht für alle Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb oder nicht für alle Tätigkeitsbereiche gelten, ergibt sich der Anwendungsbereich aus dem Titel des jeweiligen Abschnitts. Führen Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb mehrere Funktionen aus, sind die jeweils geltenden Regelungen in den zutreffenden Abschnitten enthalten.

Änderungen gegenüber den bisherigen Regelungen

In den folgenden Absätzen werden die wesentlichen Änderungen gegenüber den bisherigen Regelungen im Arbeitsschutz aufgelistet. Sie können somit den jeweiligen Zielgruppen zugeordnet und vom Unternehmen insbesondere im Rahmen von Unterweisungen und Schulungen berücksichtigt werden. Die Auflistung erfolgt analog der Gliederung der Abschnitte in den DGUV Informationen.

• **Begriffsbestimmungen**

Die Begriffsbestimmungen werden umfangreich ergänzt und mit dem Glossar des BRW vereinheitlicht. Unterschieden wird zwischen „Allgemeine Begriffe“ und „Begriffe für Funkfernsteuerungssysteme“.

→ DGUV I 214-089 und DGUV I 214-090 – Abschnitt 3

• **Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit**

Die mögliche Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit sowie die Mitwirkungspflichten der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb werden entsprechend den heutigen Randbedingungen angepasst und konkretisiert. Ergänzt wird eine Regelung zur Auswahl von Medikamenten, um eine Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit auszuschließen oder zu minimieren.

→ DGUV I 214-089 und DGUV I 214-090 – Abschnitt 4.1

• **Mitwirkungs- und Unterstützungspflichten der Mitarbeiter**

Ergänzt werden Regelungen, dass Einrichtungen und Arbeitsmittel nur bestimmungsgemäß benutzt werden dürfen. Entstehen durch Mängel bei Arbeitsmitteln, Einrichtungen, Arbeitsverfahren oder Arbeitsabläufen nicht abzuwendende Gefahren, muss der Unternehmer die Tätigkeiten unterbinden, bis die Mängel behoben sind.

→ DGUV I 214-089 und DGUV I 214-090 – Abschnitt 4.4

• **Persönliche Schutzausrüstung (PSA)**

Der Unternehmer erhält umfangreiche Hinweise, was er bei der Auswahl der PSA im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigen muss, sowie eine beispielhafte Zusammenstellung der grundsätzlich bereitzustellenden PSA für die einzelnen Funktionen. Der



Lokrangierführer mit Persönlicher Schutzausrüstung

Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb muss die vom Unternehmen vorgegebene PSA benutzen.

→ DGUV I 214-089 und DGUV I 214-090 – Abschnitt 4.5

• **Sonnenbrillen und Sonnenschutzmittel**

Der Unternehmer erhält Hinweise zur Auswahl geeigneter Sonnenbrillen und zum Bereitstellen von Sonnenschutzmitteln. Der Schutz vor natürlicher UV-Strahlung ist infolge der neuen Regelungen in der Berufskrankheiten-Verordnung (BKV) und in der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV) erforderlich. Regelungen zu Sonnenschutzmitteln wurden bisher nicht speziell für diese Zielgruppe veröffentlicht.

→ DGUV I 214-090 – Abschnitt 4.5, Tabelle 2 sowie Fußnoten⁵⁾ und ⁹⁾

• **Weg zum und vom Dienst, Dienstbeginn, Dienstende**

Die bisherigen Regelungen werden zeitgemäß aktualisiert. Ergänzt wird, dass sich Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb zum Dienstbeginn und Dienstende melden müssen, wenn dieses in den Regelungen ihres Unternehmens vorgegeben ist.

→ DGUV I 214-089 und DGUV I 214-090 – Abschnitt 4.6

• **Kommunikation (Verständigung)**

Die bisherigen Regelungen werden entsprechend der heute üblichen Kommunikationsmittel ergänzt und aktualisiert. Den Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb ist vorzugeben, für welche Zwecke elektronische Endgeräte benutzt werden dürfen. Eindeutig geregelt wird, dass

bei Aufträgen ohne festgelegten Wortlaut der Empfänger die wesentlichen Angaben wiederholen muss. Bei einseitig gerichteten Verbindungen müssen Aufträge zweimal gegeben werden. Die zweite Durchsage ist mit „Ich wiederhole“ zu beginnen.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 – Abschnitt 4.7

- **Freiwerden von gefährlichen Gütern**

Die bisherigen Regelungen werden an die aktuell gültigen Regelungen im RID angepasst.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 – Abschnitt 4.10

- **Umgang mit Müll in Reisezugwagen und Führerräumen**

Die bisherigen Regelungen werden aktualisiert.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 – Abschnitt 4.11

- **Verkehrswege für Personen**

Die bisherige stringente Regel, dass Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb nur die zuvor bekannt gegebenen Verkehrswege benutzen dürfen, muss als Grundsatz erhalten bleiben. Da aber in der Praxis immer wieder Fälle vorkommen, bei denen Verkehrswege vorher nicht bekannt gegeben werden konnten, z.B. bei geänderten Abstellplätzen infolge von Streckensperrungen, oder vorhandene Verkehrswege offensichtlich nicht sicher benutzbar sind, z.B. bei defekter Beleuchtung, werden den Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb allgemeingültige Verhaltensregeln vorgegeben. Mit Zweirädern darf in Gleisanlagen nur gefahren werden, wenn dies vom Unternehmen ausdrücklich erlaubt ist.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 – Abschnitt 5.2

- **Postensicherung an Bahnübergängen und -überwegen**

Die bisherigen Regelungen werden vollständig überarbeitet und konkretisiert.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 Abschnitt 5.5

(Übernahme bei Aktualisierung der Fahrdienstvorschrift (Richtlinien 408.2341 und 408.4816))

- **Tätigkeiten außen an Eisenbahnfahrzeugen**

Der Unternehmer muss dann Maßnahmen planen, festlegen und überwachen, wenn Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb bei Tätigkeiten außen an Eisenbahnfahrzeugen durch andere Fahrten gefährdet werden können, z.B. bei Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 – Abschnitt 6.1.1

- **Aufheben von Gleissperrungen zur Sicherung von Personen aus Uv-Gründen**

Bei bestimmten Situationen wird eine Gleissperre zur Sicherung von Personen (Sperrung aus Gründen der Unfallverhütung, Uv-Sperrung) erforderlich. Ergänzend wird geregelt, dass – sobald der Anlass der

Gleissperre weggefallen ist – dies dem Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb mitzuteilen ist, der die Gleise gesperrt hat.

→ DGVU I 214-089 – Abschnitte 6.1.1 und 6.1.2

- **Erleichterungen für Lokrangierführer und Rangierbegleiter/Rangierleiter**

Mitarbeitern mit den Funktionen Lokrangierführer und Rangierbegleiter/Rangierleiter werden Arbeitsabläufe erlaubt, die allen anderen Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb untersagt sind, z.B. das Auf- und Absteigen bei Schrittgeschwindigkeit. Allerdings hat z.B. ein Zugführer, der beim Aussetzen eines Wagens in der Funktion eines Rangierbegleiters (Rb) tätig wird, nicht dieselben Fähigkeiten, wie ein täglich als Rb tätiger Mitarbeiter. Außerdem trägt er nicht die gleiche PSA, sondern z.B. anstelle knöchelhoher Schuhe in der Regel nur Halbschuhe. Daher wird klargestellt, dass der Unternehmer – soweit erforderlich – Regelungen treffen muss, welcher Mitarbeiterkreis diese erleichternden Regelungen nicht anwenden darf, und welcher Mitarbeiterkreis besondere Vorgaben hinsichtlich der zu benutzenden PSA zu beachten hat.

→ DGVU I 214-090 – Abschnitte 6.2.2, 6.4.2, 6.6.2 und 6.9.2

- **Fahren mit offenen Führerraumtüren**

Diese immer wieder aufkommende Fragestellung wird dahingehend geregelt, dass die Türen während der Fahrt grundsätzlich geschlossen zu halten sind. Abweichend darf mit geöffneten Türen nur dann gefahren werden, wenn die Türen auf seitliche Umläufe mit Absturzsicherung führen und die Türen in geöffneter Stellung arretiert sind.

→ DGVU I 214-089 – Abschnitte 6.3 und 6.6.2

- **Kuppeln und Entkuppeln**

Die Regelungen werden vollständig überarbeitet und mit dem BRW harmonisiert. Es wird eindeutig geregelt, dass nur Lokrangierführer und Rangierbegleiter bzw. Rangierleiter im BOA/EBOA-Bereich den Berner Raum bereits betreten dürfen, bevor alle Eisenbahnfahrzeuge kuppelreif zum Stillstand gekommen sind. Alle anderen Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb dürfen nur im Stillstand kuppeln und entkuppeln.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 – Abschnitt 6.4

- **Lärmgefährdung bei der Bremsprobe**

Der Unternehmer erhält Hinweise, wann eine Lärmgefährdung beim Prüfen der Hauptluftleitung (HL) auf freien Durchgang und bei der Durchgangsprüfung der Hauptluftbehälterleitung (HBL) zu erwarten ist. Bei Lärmgefährdung muss er Regelungen treffen, wann

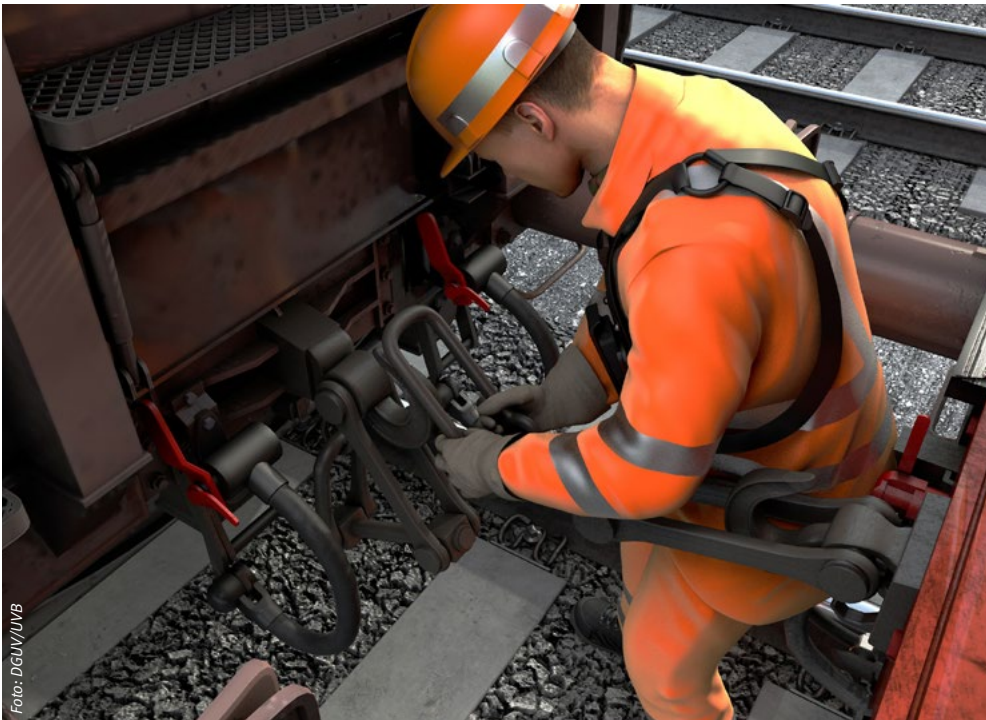


Foto: DGVU/UVB

Mitarbeiter beim Kuppeln

Rangierer beim Durchführen der Bremsprobe mit Schalldämpfer



Foto: DGVU/UVB

Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb den Gehörschutz benutzen müssen und wann sie diesen nach der Bremsprobe wieder zu entfernen haben.

→ DGVU I 214-090 – Abschnitt 6.5

• **Verzicht auf Fahrwegbeobachtung**

Der Unternehmer erhält umfangreiche Hinweise, unter welchen Bedingungen auf die Fahrwegbeobachtung verzichtet werden darf. Der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb darf darauf nur verzichten, wenn das EVU hierzu Regelungen erlassen hat.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 – Abschnitt 6.6.1

• **Standorte für die Fahrwegbeobachtung**

Es wird konkretisiert, welche Standorte für alle Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb zulässig sind bzw. welche zusätzlichen Standorte nur von Lokrangierführern und Rangierbegleitern/Rangierleitern benutzt werden dürfen.

→ DGVU I 214-089 – Abschnitte 6.6.1 und 6.6.2

• **Fahren mit Funkfernsteuerungssystemen**

Die bisher in eigenständigen DGVU Regeln enthaltenen Vorgaben sind vollständig integriert und dabei mit allen anderen Regelungen der beiden DGVU Informationen verzahnt worden. Soweit erforderlich, werden die Regelungen aktualisiert unter Berücksichtigung – der Fortschreibung der DIN EN 50239 (Ausgabe 2018-08),

– der in Vorbereitung befindlichen Aktualisierung der VDV-Schrift 211 durch die zuständige Arbeitsgruppe des VDV-Ausschusses für Eisenbahnfahrzeuge.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 – Abschnitt 6.8

• **Besondere Tätigkeiten bei Mitfahrt in Reisezugwagen**

Die bisher auf Serviceleistungen beschränkten Verhaltensregeln werden verallgemeinert. Der Unternehmer muss in allen Fällen Regelungen treffen, falls während der Fahrzeugbewegung besondere Tätigkeiten ausgeführt werden sollen, die nicht zu den Aufgaben des Mitarbeiters im Eisenbahnbetrieb gehören, z.B. für Reinigungsarbeiten.

→ DGVU I 214-089 und DGVU I 214-090 – Abschnitt 6.9.3

• **Zulässige Arbeiten an elektrischen Anlagen und Betriebsmitteln**

Die bisherige Regelung, dass Arbeiten an elektrischen Anlagen und Betriebsmitteln nur von Elektrofachkräften durchgeführt werden dürfen, schränkte übermäßig ein. Daher wird ergänzt, welche Arbeiten elektrotechnische Laien sowie welche Arbeiten elektrotechnisch unterwiesene Personen, z.B. Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer, entsprechend dem geltenden elektrotechnischen Regelwerk ausführen dürfen. Beispiele sind das Auswechseln von Leuchtmitteln durch elektrotechnische Laien bei vollständigem Schutz gegen direktes

Berühren oder geübte und unterwiesene Tätigkeiten bei der Fehlersuche nach der Entstörungsrichtlinie des jeweiligen Fahrzeugtyps durch elektrotechnisch unterwiesene Personen.

→ DGVU I 214-089 – Abschnitt 7.1

• **Unterweisungsinhalte für bahntechnisch unterwiesene Personen**

Bei der Unterweisung ist auch bekannt zu geben, welche zuständigen Stellen der Bahnstromversorgung und der elektrischen Eisenbahnfahrzeuge im Störungs- und Notfall zu verständigen sind.

→ DGVU I 214-090 – Abschnitt 7.2.1

Fazit

Mit der Erarbeitung der beiden neuen DGVU Informationen 214-089 (Mitarbeiteranteil) und 214-090 (Unternehmeranteil) wurden die bisherigen Regelungen im Arbeitsschutz für die Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb einheitlich und aktualisiert, aber auch praxisgerechter und anwenderfreundlicher für die gesamte Eisenbahnbranche in Deutschland gestaltet. Gleichzeitig mit der Veröffentlichung werden mehrere Schriften der DGVU sowie der VBG zurückgezogen (siehe Kasten links unten).

Die DGVU Information 214-089 kann den Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb als Druckstück oder elektronisch zur Verfügung gestellt werden. Adressat der DGVU Information 214-090 sind die Vorgesetzten und Führungskräfte in den Unternehmen.

Folgende Schriften werden zurückgezogen

Mit der Veröffentlichung der DGVU Information 214-089 und der DGVU Information 214-090 werden folgende DGVU Regeln, DGVU Informationen und Schriften der VBG zurückgezogen:

- DGVU Regeln 114-002 und 114-003 „Betrieb von Funkfernsteuerungen bei Eisenbahnen“

Vier DGVU Informationen der UVB:

- DGVU Information 214-052 „Rangieren sowie zugehörige Tätigkeiten“
- DGVU Information 214-053 „Führen von Triebfahrzeugen“
- DGVU Information 214-054 „Begleiten von Zügen“
- DGVU Information 214-055 „Sonstige Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb“

Zwei VBG-Schriften:

- Fachinformation „Rangieren bei Eisenbahnen“ (BGI 529)
- warnkreuz SPEZIAL Nr. 41 „Züge fahren und begleiten“

Links und Informationen

- DGVU Information 214-089 „Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb“
- DGVU Information 214-090 „Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb – Regelungen für Unternehmerinnen und Unternehmer sowie andere Vorgesetzte“

Beide Publikationen können kostenlos heruntergeladen werden unter:

- <https://www.uv-bund-bahn.de/service-und-medien/mediencenter/>
→ bei Stichwortsuche bitte 214-089 oder 214-090 eingeben!

oder

- <https://publikationen.dguv.de/regelwerk/dguv-informationen/>
→ bei Suche bitte 214-089 oder 214-090 eingeben!

