

Bahn *Praxis*

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



12 · 2008

- FIT-Themen Bahnbetrieb 2009
- Änderungen im Signalbuch (Ril 301)
- Die Bekanntgabe 07 zu den Regeln in Richtlinie 408.01 – 09 (Züge fahren und Rangieren)
- Regelmäßige Fortbildung 2009 für Sicherungspersonal
- 15 Jahre Gefahrgutschulung der DB Netz AG

Liebe Leserinnen und Leser,

FIT steht im Allgemeinen ja für Fitness und damit für das Vermögen, leistungsfähig zu sein und Belastungen standzuhalten. Bei der Bahn steht FIT für „Fachliche Information & Training“, letztendlich aber mit der gleichen Intention, nämlich im Beruf leistungsfähig und belastbar zu sein, um gerade auch in schwierigen, in außergewöhnlichen Situationen, auch unter Stress handlungssicher zu reagieren.

Es gibt kaum eine andere Qualifizierungsmaßnahme bei der Bahn, in der so viel Bewegung ist, wie im FIT. Jedes Jahr werden für die einzelnen Funktionen relevante und aktuelle neue Themen zusammengetragen. Die Vorbereitungen für die Themenfindung beginnen unter enger Zusammenarbeit der Zentrale mit den Regionen bereits Anfang des Vorjahres. Pflichtthemen und Themen für den Angebotskatalog werden ausgewählt, zusammengestellt, priorisiert und in den Gremien abgestimmt. Die Unterrichtsinhalte werden vorbereitet, geprüft, ggf. ergänzt und korrigiert, so dass mit Beginn des neuen Jahres die Unterrichte mit der geforderten Qualität stattfinden können.

Aber gute Vorbereitung allein genügt dem Unternehmen nicht. Es werden Feedbacks von den Teilnehmern eingeholt, um Qualitätsmängel aufzuspüren und auf dieser Basis stetig an der weiteren Optimierung zu arbeiten. Damit hat jeder Teilnehmer die Möglichkeit, nicht nur auf die Qualität des FIT einzuwirken, sondern auch Impulse für aus seiner Sicht wichtige weitere Inhalte zu geben. Diese Chance sollte sich niemand entgehen lassen! Die Auswertungen der Feedbackbögen haben gerade beim FIT bereits zu weit reichenden Maßnahmen geführt und damit nachweislich bereits deutlich zur Verbesserung der Qualität und damit der Handlungssicherheit der Teilnehmer geführt. Gleichzeitig ist auch die Zufriedenheit mit den Inhalten und dem Ablauf der Unterrichte gestiegen.

Die Intensität, mit der sich die Verantwortlichen seit mehreren Jahren dieses wichtigen Themas annehmen, zeigt deutliche Erfolge, auf die auch die Teilnehmer am FIT sozusagen als „Impulsgeber“ stolz sein können.

Für Mitarbeiter in sicherheitsrelevanten Funktionen bei Eisenbahnunternehmen, also auch bei der Bahn AG ist die regelmäßige Teilnahme am FIT gesetzliche „Pflicht“. Man kann aber auch sagen, diese Mitarbeiter haben den Vorteil, dass ihr Recht auf regelmäßige Aktualisierung ihres Wissens und ihrer Handlungssicherheit im Umgang mit immer neuen Techniken und Arbeitsgrundlagen, in sich immer wieder verändernden Organisationsformen verbrieft ist. In einer wirtschaftlich eher schwierigen Situation wie der derzeitigen wird gerne zuerst auch an Qualifizierungsmaßnahmen gespart; der FIT allerdings ist für den Rotstift tabu.

Ein Beitrag dieses Heftes stellt die FIT-Themen 2009 für die Mitarbeiter im Betrieb vor. Wir sind sicher, dieser findet – wie auch die übrigen – Ihr Interesse.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr 2009

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



Unser Titelbild:
H/V-Signal,
Sonderbauform mit
Kompaktsignalschirm.
Foto: DB AG/
Wolfgang Klee.

THEMEN DES MONATS

FIT-Themen Bahnbetrieb 2009

Welche Themen die Mitarbeiter im Betrieb im FIT 2007 erwarten können, wird in diesem Beitrag berichtet. Gleichzeitig werden die Schwerpunktthemen des Trainings mit Ergebnisfeststellung für Fdl vorgestellt.

Seite 3

Änderungen zum Signalbuch (Ril 301)

Endlich ein gemeinsames Signalbuch – lesen Sie hier Näheres!

Seite 5

Die Bekanntgabe 07 zu den Regeln in Richtlinie 408.01 – 09 (Züge fahren und Rangieren)

Der Beitrag beschäftigt sich mit den wesentlichen Änderungen der Ril 408.01-09 zum 14.12.2008.

Seite 7

Regelmäßige Fortbildung 2009 für Sicherungspersonal

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

Seite 9

15 Jahre Gefahrgutschulungszug der DB Netz AG

Was mit und im Gefahrgutschulungszug der DB Netz AG geübt werden kann, erfahren Sie hier!

Seite 11

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 Euro 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.

Regelmäßige Fortbildung
für Mitarbeiter im Betrieb

FIT-Themen Bahnbetrieb 2009

**Anita Hausmann, DB Netz AG, Leiterin I.NPB 2,
Betriebsprozesse, Notfallmanagement,
Fachliche Qualifizierung, Frankfurt am Main**

Nach viel positiver Resonanz aus unserem Leserkreis setzen wir auch in diesem Jahr bereits zum vierten Mal die „Tradition“ fort, die FIT-Themen für das kommende Jahr in unserer Dezemberausgabe zu veröffentlichen.

Auch im Jahr 2009 teilt sich die regelmäßige Fortbildung in drei Themenblöcke mit teilweise gleichen Themen für unterschiedliche Tätigkeitsgruppen, teilweise mit unterschiedlicher inhaltlicher und zeitlicher Ausprägung. Die Themen für die jeweiligen Funktionen mit den vorgesehenen Zeitvorgaben für 2009 veranschaulichen die nachstehenden Abbildungen:

Pflichtthemen 2009

Nachdem in 2008 mit Unterstützung eines Flyers (Abbildung 2) ein allgemeiner Überblick über das Programm ProNetz vermittelt worden ist und über konkrete Baumaßnahmen in der jeweiligen Region informiert wurde, heißt es im FIT 2009 zu ProNetz: Rückblick – Ausblick – Zusammenarbeit. Im Mittelpunkt steht hierbei die „Zusammenarbeit bei planmäßigen Bauarbeiten mit technischen Fachkräften“. Damit dieses Thema auch unter regionalen Gesichtspunkten betrachtet werden kann, wird es ausschließlich durch Unterrichtende der DB Netz AG (z.B. BezL B) behandelt (Abbildung 1).

Ein weiteres Pflichtthema dreht sich um die Meldewege bei gefährlichen Ereignissen, also die Kommunikation zwischen

Fahrdienstleiter (Fdl) und Triebfahrzeugführer und zwischen Fdl und Betriebszentrale einschl. der Notfalleitstelle. Die Rolle des Notfallmanagers als Fachberater der (externen) Hilfskräfte wird kurz beleuchtet. Auch der Einsatz von Bundes- bzw. Landespolizei wird angesprochen. Im Fokus der Praxisbeispiele stehen gefährliche Ereignisse aufgrund von Unwetter, wie z.B. Aufprall auf einen Baum.

Außerdem wird auf die Sperrung aus Gründen der Unfallverhütung eingegangen. Besonders bei diesem Thema wird jeder FIT-Teilnehmer sei-

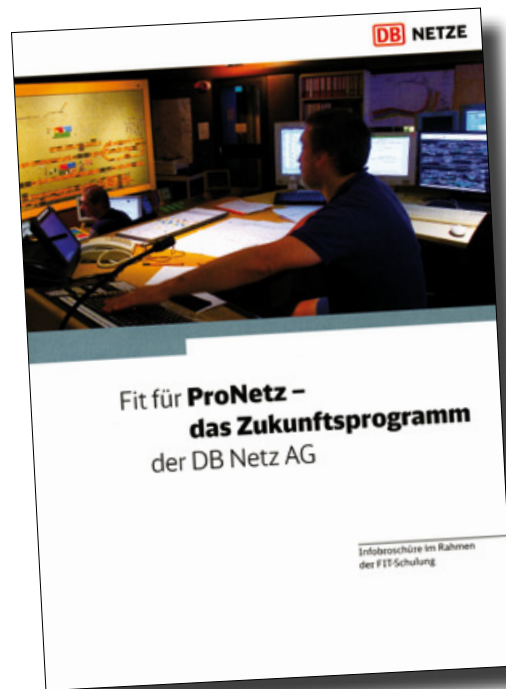


Abbildung 2:
Fit für ProNetz
– das Zukunftsprogramm der
DB Netz AG.

ne eignen Erfahrungen aus den unterschiedlichsten außergewöhnlichen Ereignissen einbringen können. Für die Weichenwärter wird ein Fall einer Entgleisung mit Gefahrgutaustritt behandelt.

Pflichtthema bei Schrankenwärtern und Bahnübergangsposten ist das neue Verfahren „Benachrichtigen über Zugfahrten“ mit GSM-R.

Themen aus dem Angebotskatalog 2009

Neben den Pflichtthemen wurde eine breite Palette weiterer relevanter Themen für

die unterschiedlichen Funktionen und auch hier wieder in teilweise unterschiedlicher Ausprägung ausgewählt und in einem Angebotskatalog zusammengefasst, so dass die Regionalbereiche je nach den Schwerpunkten ihres Bereichs die geeigneten Themen für Ihre Mitarbeiter auswählen können (Abbildung 3, Seite 4).

Regionale Themen 2009

Auch im kommenden Jahr ist vorgesehen, insbesondere für unser Stellwerkspersonal, etwa die Hälfte des FIT-Stunden-

Abbildung 1: Pflichtthemen 2009 für MA Betrieb.

Thema	Minuten			
	Fdl	Ww	Schw	BÜP
Zusammenarbeit bei planmäßigen Bauarbeiten mit Technischen Fachkräften	90			
Gefährliches Ereignis im Bahnbetrieb (aufgrund von Unwetterauswirkungen)	90			
Gefährliches Ereignis im Bahnbetrieb		45		
Zusammenarbeit bei planmäßigen Bauarbeiten		90	45	
Benachrichtigung über Zugfahrten mit GSM-R			45	45
	180	135	90	45

Abkürzungen:
Fdl
Fahrdienstleiter
Ww
Weichenwärter
Schw
Schrankenwärter
BÜP
Bahnübergangsposten

solls Themen zu widmen, die aufgrund der Auswertungen des regionalen Betriebsgeschehens ausgewählt werden, örtlich besondere Bedeutung und besonderen Bezug haben und deshalb in den einzelnen Bereichen unterschiedlich sein werden. Selbstverständlich können die Unterrichtenden der DB Netz AG dabei auf Themen aus dem Angebotskatalog zurückgreifen und diese ggf. mit örtlichen Besonderheiten „würzen“. Es können aber auch Themen aus dem Regionalbereich sein, die zu speziell sind, um übergreifende Bedeutung zu haben (z.B. Arbeiten/Störungen an Signalanlagen spezieller Bauformen, Störungen an HOA).

Die regionalen Themen werden von den Fachbeauftragten Betrieb eingesteuert, die in einem gemeinsamen Workshop mit BezL B und MA der Zentrale der DB Netz AG Folgendes empfohlen haben:

- HOA/ FBOA-Alarm,
- Ril 456 – Anderweitige Sicherung einer BÜSA,
- Unregelmäßigkeiten an Weichen, insb. Auffahren von Weichen/Auffahrmeldung inkl. Anlegen eines Handverschlusses,
- Örtliche Besonderheiten bei Reisendeninformation/-warnung,
- Zusammenarbeit BZ-Fdl.

Abbildung 3: Angebotskatalog 2008 für MA Betrieb.

Abkürzungen:
Fdl Fahrdienstleiter
Ww Weichenwärter
Schw Schrankenwärter
BÜP Bahnübergangsposten
Zd Zugdisponent
Bd Bereichsdisponent
Nk Netzkoordinator

Thema	Minuten				
	Fdl	Ww	Schw	BÜP	Zd, Bd, Nk
Änderungen Ril 420	45				
Durchführung von außergewöhnlichen Sendungen, Zügen und Fahrzeugen	45		45		
Liegenbleiben von Zügen, Zugtrennung	90				
Räumungsprüfung	135				
Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung; PZB-Störungen	45				
Geschwindigkeiten im Einfahrkreis begrenzen	45				
Verständigung beim Rangieren	45	45			
Durchführung der Zugbeobachtung	45	45	90	90	
Rangieren mit außergewöhnlichen Fahrzeugen		45			
Fahrwegprüfung, Fahrwegsicherung		90			
Gruppenrufverbindungen bei/ über GSM-R				45	
Soll/Ist-Vergleich unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte - Praxisfall - Störung am BÜ - Ersatzweise Sicherung von BÜSA - Einsatz weiterer Mitarbeiter			135	135	
Gespräche im Bahnbetrieb führen (Sprechdisziplin)				45	
Neuherausgabe der Ril 420 zum 13.12.2009					90
Rolle der Disponenten/Netzkoordinatoren als Kundenmanager					90
Aufgaben und Kompetenzen der Bundesnetzagentur					45

Die regionalen FIT-Unterrichte werden insbesondere von den BezL Betrieb durchgeführt, weil diese – im Gegensatz zu DB Training – die örtlichen Besonderheiten, auf die es hier besonders ankommt, bestens kennen. Außerdem haben diese regionalen Unterrichte den Vorteil, dass gezielt spezielle

Zielgruppen (z.B. Fdl mit unterschiedlichen Zusatzeinrichtungen) zusammengefasst werden können und auf deren spezielle örtliche Besonderheiten eingegangen werden kann.

Bei ESTW-Fdl hat sich in einigen Bereichen das Training an ESTW-Simulationsanlagen etabliert, das von ESTW-Praxistrainern der DB Netz AG durchgeführt wird, die sich im Rahmen eines Piloten bewährt haben.

Training mit Ergebnisfeststellung – TmE 2009

Für die Fahrdienstleiter wird im zweijährigen Turnus im Rahmen des FIT auch ein TmE durchgeführt. Die Schwerpunktthemen, die im Jahr 2009 behandelt werden, enthält die Abbildung 4.

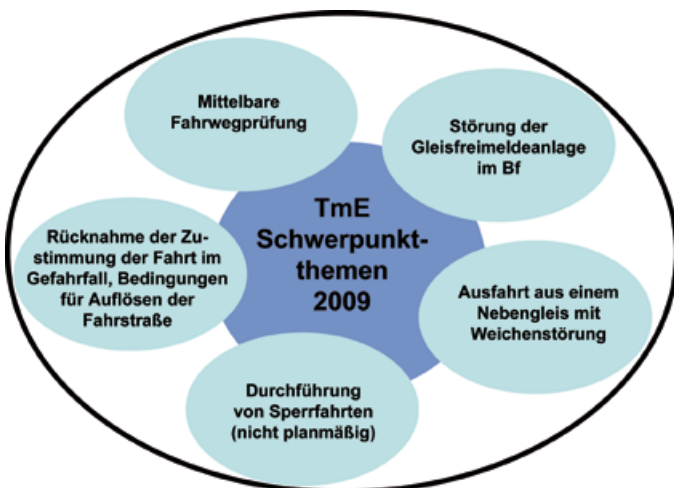
Das Feedback seitens der Trainer DB Training, die das

TmE jeweils im Rahmen des FIT durchführen, zeigt, dass die Handlungssicherheit in den meisten Fällen gewährleistet ist.

Selbstverständlich gilt nach wie vor, dass die persönlich zugeordneten Regelwerke (beispielsweise Ril 408 und Ril 301 für Fdl) zum FIT mitzubringen sind. Diese sind auch als Arbeitsmittel beim TmE zugelassen.

Wir glauben, dass es uns auch in diesem Jahr gelungen ist, aus der breiten Palette möglicher und wichtiger Themen die auszuwählen, die insbesondere für die Erhaltung der Handlungssicherheit des Betriebspersonals derzeit Priorität haben. Sollten Sie diese Einschätzung nicht teilen, sollten Sie sich andere oder ergänzende Themen wünschen, zögern Sie nicht: Wenden Sie sich an uns oder sprechen Sie mit Ihrem Fachbeauftragten Betrieb. Unser Ziel ist, dass der FIT auch für Sie interessant und für Ihre Arbeit nützlich ist. ■

Abbildung 4: TmE-Themen 2009.



Die neue Richtlinie 301 – Signalbuch

Volker Behrendt, DB Netz AG, Zentrale, I.NPB 4

Das Signalbuch der Deutschen Bahn wird in neuer Form als Richtlinie 301 herausgegeben. Die Richtlinie 301 ist gültig ab 14.12.2008. Es entfallen somit die bisherigen Signalbücher DS 301 – gültig für den Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn, DV 301 – gültig für den Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und 301 DS/DV – Gemeinsames Signalbuch. Damit ist der letzte Schritt hin zu einem bundesweit einheitlich gefassten Signalbuch vollzogen.

Richtlinie 301 (Ril 301)

Die einheitliche technische und betriebliche Entwicklung seit der Wiedervereinigung führte dazu, dass es nun möglich ist, die Regeln für die Signalanwendungen in einem Signalbuch zusammenzufassen und als Richtlinie 301 für die Anwendung auf allen Strecken der bundeseigenen Eisenbahnen herauszugeben. Die Nutzung der Ril 301 bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist weiterhin möglich.

Die Ril 301 ist modular aufgebaut. Daraus ergibt sich, dass die bisherige Gliederung der DS 301 nach Absätzen der ESO und nach AB sowie der DV 301 nach Paragraphen und Absätzen nicht aufrecht erhalten werden kann. Die Richtlinie gliedert sich neu in die Module 301.0001 bis 301.1501 sowie das Modul 301.9001, die in Abschnitte und Absätze unterteilt sind.

Die Ril 301 richtet sich vor allem an die Mitarbeiter im Bahnbetrieb, die an der unmittelbaren Vorbereitung und Durchführung der Zug- und Rangierfahrten beteiligt sind. Die gesamte ESO sowie die dazu erlassenen Anweisungen zu ihrer Durchführung sind in einer Unterlage des Eisenbahn-

Bundesamtes zusammengestellt. Diese Unterlage ist auf den Internet-Seiten des EBA abrufbar.

Die unterschiedliche technische Entwicklung der ehemaligen DB und DR erzwingt auch heute noch an einigen Stellen, dass Regeln zu Signalen gegeben sind, die nur in dem Bereich der bisherigen DS 301 oder der bisherigen DV 301 gelten.

Beispielhaft wird hier auf die Regeln zu den HI-Signalen aus der DV 301 verwiesen. Diese unterschiedlichen Regeln sind entweder im Modultitel (soweit für das gesamte Modul zutreffend), in der Abschnittsüberschrift (soweit für den gesamten Abschnitt zutreffend) oder bei der jeweiligen Regel durch den Vermerk „(DS 301)“ oder „(DV 301)“ gekennzeichnet.

Im Modul 301.0001 sind nun die Geltungsbereiche einzeln nach Bundesländern dargestellt.

Innerhalb der Module 301.0101 bis 301.1501, die die Regeln zu den jeweiligen Signalen beinhalten, ist – soweit möglich – eine bestimmte Abfolge in der Gliederung gewählt worden:

- Modul dargestellten Signalen, z.B. für Hauptsignale (Modul 301.0101) oder für Vorsignale (Modul 301.0201) usw.
- In einigen Fällen ist ein ganzes Modul für allgemeine Bestimmungen zu einer Gruppe eingefügt worden (z.B. Modul 301.0700 – Signale für den Rangierdienst – Allgemeines).
- Zu jedem Signal wurde

ein Abschnitt gebildet. Innerhalb dieses Abschnittes stellt der Absatz 1 die Signalbedeutung und der Absatz 2 die Signalbeschreibung gemäß ESO dar. Daran anschließend ist das Signal abgebildet. Die beiden Absätze sind mit dem Randstichwörtern „Bedeutung“ und „Beschreibung“ versehen (Abbildung 1).

- Im Anschluss daran werden – soweit zutreffend – weitere Regeln zum Signal aufgeführt.

Zusatzsignale

Signale der DV 301 Zs 4 – Richtungsanzeiger, Zs 7 – Gegengleisanzeiger und Zs 11 – Vorsichtsignal, die bislang im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn angewendet wurden, werden im Signalbuch nicht mehr erwähnt. An ihre Stelle treten die bisher im Geltungsbereich der DS 301 angewendeten Signale Zs 2 – Richtungsanzeiger, Zs 6 – Gegengleisanzeiger und Zs 7 – Vorsichtsignal. Die Regeln hierzu sind im Modul 301.0301 enthalten. Auch die

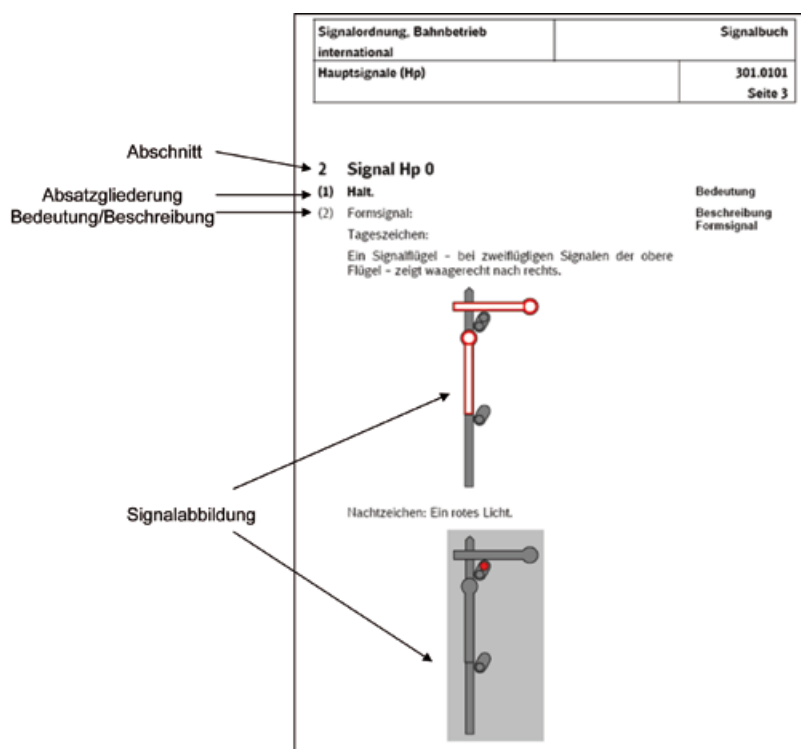


Abbildung 1: Die Gliederung des Signalbuchs, Quelle: Ril 301.

9 Signal Wn 7

- * (1) **Die Gleissperre ist abgelegt.** **Bedeutung**
- * (2) Ein senkrechter, schwarzer Streifen in einer runden, weißen Scheibe auf schwarzem Grund. **Beschreibung**



- * (3) Durch das Signal Wn 7 wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt.
- * (4) Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund. **Rückseite des Signals**
- * (5) An Stelle des Signals Wn 7 darf bis auf weiteres auch das Signal Sh 1 (Formsignal) verwendet werden.

Abbildung 2:
Das Signal Wn 7, Quelle: Ril 301.

Vereinfachung der Regeln der bisherigen DS 301 AB 36 bzw. DV 301 § 7 (1), neu Modul 301.0301 Abschnitt 1 war damit möglich.

Signal Wn 7

Das Signal Wn 7 ist neu eingeführt worden (Abbildung 2). Es bedeutet, dass die Gleissperre abgelegt ist und stellt einen senkrechten schwarzen Streifen in einer runden weißen Scheibe auf schwarzem Grund dar.

Im Geltungsbereich der DS 301 wird das Signal künftig bei Instandsetzungsarbeiten und Neubauten an Gleissperren angebracht. Das bisher in dem Bereich angewendete Signal Sh 1 (Formsignal) wird

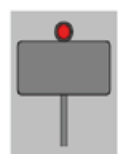
Abbildung 3:
Das Signal Sh 2, Quelle: Ril 301.

4 Signal Sh 2

- Bedeutung** (1) **Schutzhalt.**
- Beschreibung** (2) **Tageszeichen:**
Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.



Nachtzeichen:
Ein rotes Licht am Tageszeichen oder am Ausleger des Wasserkrans.



- Verwendung** (3) Das Signal wird verwendet als
 - Wärterhaltscheibe,
 - Abschlussignal eines Stumpfgleises.

so lange an Gleissperren weiterverwendet, bis es durch das Signal Wn 7 ersetzt wird. Die Signale Sh 1 an Gleissperren werden spätestens nach Ablauf der Nutzungsdauer gemäß Ril 250.0210 durch Signale Wn 7 ersetzt.

Im Geltungsbereich der DV 301 entfällt das Signal Gsp 2. Es wird daher in der Ril 301 nicht mehr erwähnt. An seine Stelle tritt das Signal Wn 7.

Die Zuordnung des Signals erfolgt zu den Weichensignalen, da durch das Signal Wn 7 der Zustand eines Fahrwegelements (abgelegte Gleissperre) angezeigt wird. Mit diesem Signal wird keine Zustimmung des Wärters zum Ingangsetzen von Fahrzeugen gegeben. Daher wird auch die bisherige Regel der DS 301 AB 82 neu im Modul 301.0601 Abschnitt 3 Absatz 4, fortgeführt.

Ist die Gleissperre aufgelegt, wird weiterhin das Signal Sh 0 (Formsignal) gezeigt.

Abschlussignal an Stumpfgleisen

Das Signal Sh 2 wird künftig einheitlich als Abschlussignal an allen Stumpfgleisen anwendbar sein. Die entsprechenden Regeländerungen sind im Modul 301.0601 Abschnitt 4 Absatz 3 (zweiter Anstrich) und Absatz 9 (neuer letzter Satz) zu finden (Abbildung 3).

Jedoch gilt auch hier wie beim Signal Wn 7, dass zeitweilig noch Signale Sh 0 (Formsignal) an Gleisabschlüssen angewendet werden bis sie durch Signale Sh 2 ersetzt sind. Die hierauf bezogene Regel der DS 301 AB 76 bzw. DV 301 § 24 (4) wird nun im Modul 301.0601 Abschnitt 1 Absatz 6 abgebildet.

Rangiersignale Ra 1 bis Ra 5

Die Regeln für das Geben der sichtbaren Zeichen der Ran-

giersignale Ra 1 bis Ra 5 sind vereinfacht worden. Die bisher in der DS 301 AB 108 bzw. DV 301 § 37 (2) gegebene Regel, wonach für das Geben der Signale am Tage eine Signalfahne verwendet werden darf und die Nutzung von Scheinwerfern hierfür untersagt ist, ist gestrichen. Diese Regel richtete sich an den Weichenwärter, der nun aber keine Rangiersignale mehr gibt. Damit konnte nun die Regel im Modul 301.0701 Abschnitt 1 Absatz 2 dahingehend vereinfacht werden, dass für das Geben der oben genannten Signale eine weißleuchtende Laterne verwendet wird.

Signal Zp 1

Die bisherige Regel der DS 301 AB 132 und DV 301 § 30a (3) und (4) zum Geben des Signals Zp 1 bei Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen ist konkretisiert worden. Im Modul 301.0901 Abschnitt 2 Abs. 3 ist ein neuer Anstrich mit der Regel eingefügt, dass das Signal Zp 1 zu geben ist, wenn ein Bahnübergang nicht ausreichend oder nach Ausfall der technischen Sicherung nicht gesichert ist. Das setzt voraus, dass der Triebfahrzeugführer über die genannten Sachverhalte mit Befehl 9 bzw. Befehl 8 oder durch das Signal Bü 0 informiert ist.

Die Regeln der Ril 408.0671 sind von den Anpassungen der Regeln in 301.0901 nicht berührt.

Fazit

Mit der Einführung der Richtlinie 301 – Signalbuch – wird es im Bereich der bundeseigenen Eisenbahnen nur noch ein Signalbuch geben, auch wenn noch einige Schritte bis zur vollständigen Harmonisierung zu machen sind. ■

Die Bekanntgabe 07 zu den Regeln in Richtlinie 408.01 – 09 (Züge fahren und Rangieren)

Dirk H. Enders, DB Netz AG, Zentrale, Grundsätze Betriebsverfahren (I.NPB 4), Frankfurt am Main

Am 14.12.2008 tritt die Bekanntgabe 07 zu den Regeln in Richtlinie 408.01 – 09 „Züge fahren und Rangieren“ in Kraft. Welche Änderungen sich hierbei ergeben, soll der folgende Beitrag allen Anwendern zusammenhängend erläutern.

Allgemeines

- Die Änderungen des Signalbuches zum 14.12.2008 haben auch Auswirkungen auf die Regeln in Richtlinie 408.01 – 09: Verweise in Ril 408.01 – 09 auf das Signalbuch fallen weg oder wurden auf die neue Struktur des Signalbuches ausgerichtet.
- Harmonisierte Signalbezeichnungen wurden übernommen, wie z.B. die einheitliche

Bezeichnung des Signals Zs 7 in Ril 301 (früher in DV 301: Zs 11) und die damit verbundene einheitliche Bezeichnung des Gegengleisanzeigers Zs 6 (Früher in DV 301: Zs 7).

- Beim Signal Sh 1 als Formsignal wird künftig nicht mehr nach DS und DV 301 unterschieden.

Weitere wichtige Änderungen in Ril 408.01 – 09 aus anderen Gründen werden nachfol-

gend erläutert. Im Allgemeinen empfiehlt es sich auch die Erläuterungen zu den jeweiligen Bekanntgaben in Ril 408 nachzulesen und aufzuheben, damit diese auch später nachvollzogen werden können.

Modul 408.0311 – Wagenliste führen

In Modul 408.0311 Abschnitt 6 Absatz 7 d) wurden die Regeln zum Aufrechnen der Bremsgewichte präzisiert. Die bisherigen Regeln sahen vor, in den Fällen nach Modul 408.0721 Abschnitt 2 das nächstniedrigere Bremsgewicht nach Spalte R weiß anzurechnen. Anstelle dieses Bremsgewichtes ist jedoch die Spalte P aufzurechnen, wenn die Bremsstellungswechsel der Fahrzeuge in Bremsstellung P einzustellen sind. Spalte P ist jedoch die übernächste niedrigere Spalte. Daher die Änderung.

In Modul 408.0311 Abschnitt 6 Absatz 7 e) wurde die pauschale Anrechenbarkeit des halben Bremsgewichtes bei Ausfall eines Bremsapparates an Fahrzeugen mit mehr als einem Bremsapparat präzisiert. Da die Bremsausstattungen der

betr. Fahrzeuge unterschiedliche technische Ausführungen aufweisen, sind die an der Wagenanschrift angegebenen Werte einer anteiligen Anrechenbarkeit der Bremsgewichte zu verwenden. Diese Werte werden dem Zugvorbereiter über diese Anschriften bekannt gegeben.

Eine Änderung im Zuge der Einführung der sog. Verbundstoffbremsklotzsohlen nach UIC-Merkblatt 545 ergibt sich in Modul 408.0311 Abschnitt 6 Absatz 10 m). Diese Sohlentypen machen eine zusätzliche Einführung der Kennzeichnung „L“ und „LL“ erforderlich. Diese Änderung ist auch in Modul 408.0312 sowie im Vordruck „Bremszettel“ nach Modul 408.0312V01 nachvollzogen.

Modul 408.0341A01, 408.0341A02 und 408.0342A01 – Erläuterungen zu „Fahrplänen“

In den Erläuterungen zu den Fahrplänen hat es Änderungen gegeben, die wir in Abbildung 1 zusammengefasst haben.

Modul 408.0435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

In Abschnitt 3 Absatz 2 a) war bislang lediglich ein Hinweis auf die Gültigkeit der angeordneten Beförderungsbedingungen der freien Strecke im anschließenden Bahnhof für den Bereich zwischen Bahnhofsgrenze und erster Weiche gegeben. Da dies zu Irritationen im Hinblick auf die Gültigkeit dieser Bedingungen für den Bereich innerhalb eines Bahnhofes vor Beginn der freien Strecke aufwarf, wurde diese Regel präzisiert. Es ist nunmehr von den die freie Strecke begrenzenden Bahnhöfen und den Abschnitten zwischen letzter Weiche und Bahnhofsgrenze bzw. Bahnhofsgrenze und erster Weiche die Rede. Abbildung 2 verdeutlicht diese Bereiche.

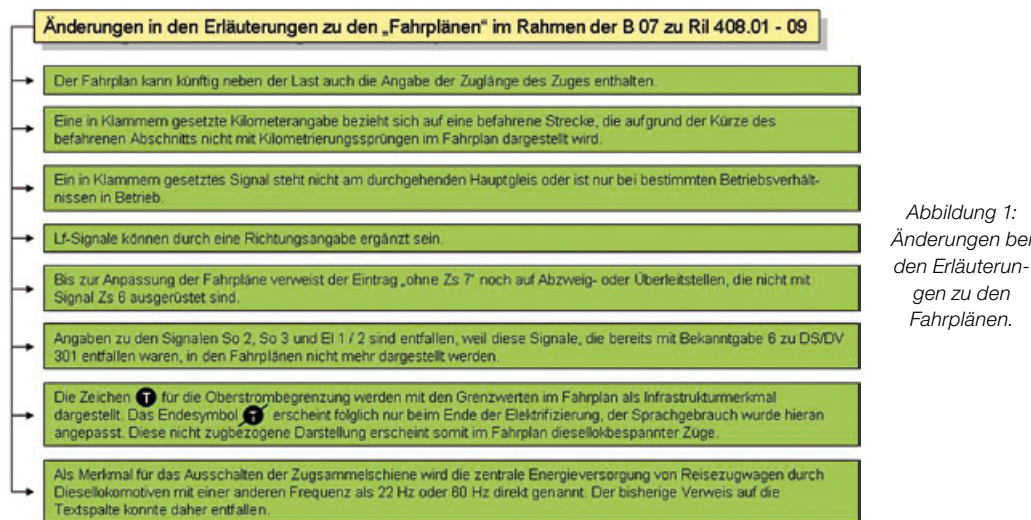


Abbildung 1: Änderungen bei den Erläuterungen zu den Fahrplänen.

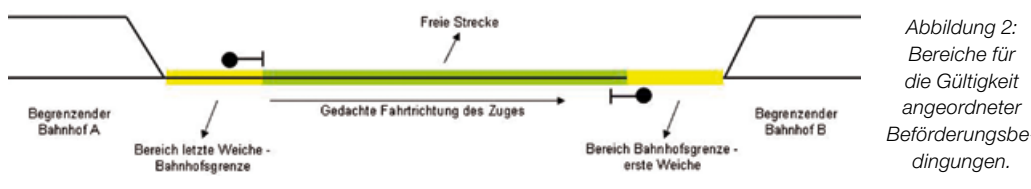


Abbildung 2: Bereiche für die Gültigkeit angeordneter Beförderungsbedingungen.

Modul 408.0456 – Halten, Weiterfahrt nach Halt, Fahrt mit besonderem Auftrag

Die Änderungen in Abschnitt 1 Absatz 1 beinhalten den Umstand, wonach insbesondere bei langen Zügen der zur Verfügung stehende Fahrweg bis möglichst nahe an Halt zeigende Signale bzw. LZB-Halte ausgefahren werden soll. In der Vergangenheit sind wiederholt Fälle aufgetreten, bei denen ein zu großer Halteabstand von Zügen vor Halt zeigenden Signalen bzw. LZB-Halten dazu geführt hat, dass rückwärtig gelegene Fahrstraßenelemente noch belegt waren und nicht aufgelöst werden konnten. Die Folge waren unnötige zugfolgebedingte Verzögerungen im Betriebsablauf. Auch wurden durch diese Verhaltensweisen Bahnübergänge unnötig lange „blockiert“ oder sogar rückwärtig eingeschaltet.

Modul 408.0463 – Auf dem Gegengleis fahren – Regeln für Fahrdienstleiter, Zugmelder und Bediener von Stellwerken

In Abschnitt 10 Absatz 3 c) wurde der Befehl 2 bei LZB-geführten Zügen gestrichen, da neben dem Befehl 2 auch andere Befehle erteilt werden können.

In Abschnitt 15 wurden die Begriffe „Betriebsstellen“ sowie „Arbeitsstellen“ analog der Regel in Abschnitt 1 Absatz 2 über das Einführen in den Begriff der „Stellen“ geändert und damit allgemein gefasst.

Modul 408.0482 – Sperrfahrten durchführen – Regeln für Triebfahrzeugführer und Zugführer

In Abschnitt 7 ist der letzte Satz entfallen. Die darin geforderte Zustimmung des Fahrdienstleiters an den Zugführer über die Weiterfahrt ist jetzt bereits im ersten Satz enthalten. Die

neue Formulierung drückt aus, dass zur Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt in jedem Fall die Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich ist. Kann der Fahrdienstleiter nicht erreicht werden, darf der Triebfahrzeugführer so lange auf Sicht fahren, bis der Zugführer den Fahrdienstleiter erreicht und dieser der Rück- oder Weiterfahrt zugestimmt hat.

Modul 408.0601 – Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen

Bislang sahen die Regeln in Modul 408.0601 Abschnitt 3 Absatz 2 lediglich vor, dass das Befahren von Weichen, deren Signalabhängigkeit aufgehoben ist, mit nur 50 km/h erlaubt ist, wenn dies in einem Befehl 9 oder in einer La angeordnet ist. Da es möglich ist die Geschwindigkeit von Zügen beim Befahren von Weichen mit aufgehobener Signalabhängigkeit mit anderen Mitteln auf 50 km/h zu begrenzen, wurde die zusätzliche Regel aufgenommen, über die Örtlichen Richtlinien zuzulassen, dass auf das Erteilen des Befehls 9 Grund Nr. 35 in bestimmten Fällen verzichtet werden kann. Beispielsweise, wenn Fahrten über solche Weichen auf Signal Hp 2 mit 40 km/h möglich sind (Alternativfahrstraße).

Modul 408.0701 – Allgemeine Regeln für das Bilden von Zügen

In Ril 420.0105 besteht die Forderung, wonach Eisenbahnverkehrsunternehmen

(EVU) gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) Abweichungen von der bestellten Zugcharakteristik bei der Betriebszentrale (BZ) beantragen müssen, wenn dies operativ erfolgt.

In Modul 420.0105 Abschnitt 4 Absatz 2 heißt es:

„Wenn betriebliche Maßnahmen einzuleiten sind, erhalten die Bereichsdisponenten von den EVU Meldungen über Abweichungen von den Zugbildungsplänen, z.B. umgekehrte Reihung, abweichende Kurswagenführung, fehlende Wagen (Steuerwagen, Wagen ohne Notbremsüberbrückung (NBÜ)).“

Hierzu gehört beispielsweise auch die Zuglänge. Nach den bisherigen Regeln in Modul 408.0701 Abschnitt 5 war es bei Reisezügen möglich, ein Fahrzeug zusätzlich im Wagenzug mitzuführen, ohne eine gesonderte Weisung der BZ einzuholen. Nach der neuen Regel ist bei jeder Überschreitung einer im Fahrplan angegebenen Last oder Länge eines Zuges die Weisung der BZ einzuholen. Somit entfällt auch die allgemeine Erlaubnis, die Last bei Güterzügen um bis zu 5% zu überschreiten, wenn im Fahrplan keine Grenzlast angegeben ist.

Modul 408.0721 – Bremsen im Zug, Bremsen einstellen

Entgegen der bisherigen Regel dürfen künftig abweichend von

der im Fahrplan angegebenen Bremsstellung Züge in bestimmten Fällen auch in einer höheren Bremsstellung fahren. Dies betrifft Züge, die nach Fahrplan in Bremsstellung „P“ verkehren sollen und künftig auch in der Stellung „R“ oder „R + Mg“ fahren dürfen und Züge, die nach Fahrplan in Bremsstellung „R“ verkehren sollen und künftig auch in der Stellung „R + Mg“ fahren dürfen.

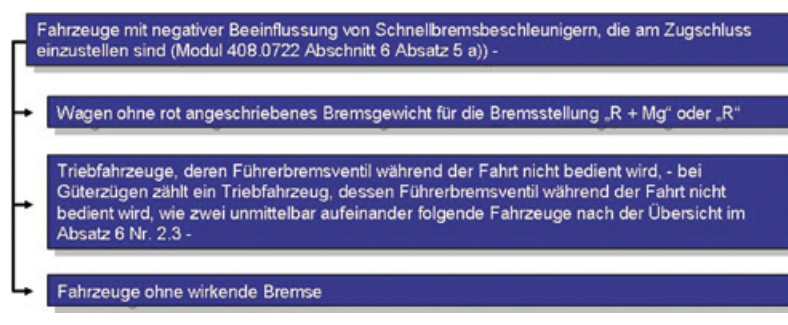
Modul 408.0722 – Bremsleistung

In Abschnitt 6 Absatz 5 sind Angaben über diejenigen Fahrzeuge enthalten, welche die Wirksamkeit des Schnellbremsbeschleunigers negativ beeinflussen. Für das Ansprechen des Schnellbremsbeschleunigers ist entscheidend, wie schnell die Hauptluftleitung entlüftet wird. Wenn Fahrzeuge, die die Wirksamkeit des Schnellbremsbeschleunigers beeinträchtigen, am Schluss des Zuges eingestellt sind, müssen sie in der Tabelle in Modul 408.0722 Abschnitt 6 Absatz 6 nicht mehr berücksichtigt werden, weil sie die Entlüftungsgeschwindigkeit weiter folgender Fahrzeuge nicht mehr negativ beeinflussen. Dies berücksichtigt der neue Absatz 5 b), der bisherige Absatz 5 wurde Unterabsatz 5 a). In Abbildung 3 sind diejenigen Fahrzeuge aufgeführt, die nach den Regeln des Moduls 408.0722 abschnitt 6 Absatz 5 a) wegen Beeinträchtigung des Schnellbremsbeschleunigers künftig am Zugschluss eingestellt werden müssen.

Aufbrauchen von Vordrucken

Aufgrund dieser Bekanntgabe gibt es Änderungen in den Vordrucken nach Modul 408.0321V01 sowie 408.0421V11. Die noch vorliegenden alten Vordrucke können aufgebraucht werden. ■

Abbildung 3: Fahrzeuge mit Beeinträchtigung von Schnellbremsbeschleunigern, die künftig am Schluss von Zügen eingestellt werden müssen.





Regelmäßige Fortbildung für Sicherungspersonal 2009

Themen und Durchführung

Die Sicherheitsaufsicht Dietmar W. weist die Verantwortlichen auf der Baustelle ein und lässt die Sicherungsposten den ihnen zugewiesenen Platz beziehen.

Alle Beteiligten bestätigen nach der Wahrnehmbarkeitsprobe, dass die Warnsignale gut aufgenommen werden.

Die Bauarbeiten können beginnen.

Ein ganz normaler Beginn für das Sicherungspersonal, aber... !?

Plötzlich ändert sich die Situation und die Fahrt ist wegen plötzlichen Nebels nicht mehr am Beginn der Annäherungsstrecke erkennbar.

Der Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonal informierte sich auf seiner 27. Sitzung im Juli 2008 bei den Bildungsträgern über den Sachstand und den bisherigen Verlauf des FIT 2008 für Sicherungsposten, Sicherheitsaufsichten, Selbstsicherer und Sicherungsüberwacher.

Der Schwerpunkt des FIT 2008, in dem auf die akustischen Zusammenhänge beim Einsatz von Automatischen Warnsystemen (AWS) eingegangen wurde, nahm einen bedeutenden Teil in der Auswertung ein, denn es war das Ziel, die Sicherheitsaufsichten und Sicherungsüberwacher, insbesondere im Zusammenhang mit dem Einsatz von AWS, fachlich noch besser zu qualifizieren.

Die Themen für die regelmäßige Fortbildung 2009 hat die DB Netz AG in Abstimmung mit der Eisenbahn-Unfallkasse (EUK), der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft sowie der DB Fahrwegdienste festgelegt. Die Bildungsträger hatten ihre Themenvorschläge eingebracht.

Mit der Trainingsentwicklung wurde DB Training, Learning & Consulting beauftragt. Die Trainingsunterlagen wurden mit aktiver Unterstützung der DB Netz AG und der EUK erstellt.

Auch im Jahr 2009 hat jede Sicherheitsaufsicht und jeder Sicherungsposten die Möglichkeit, sein Wissen in einer Kenntnisfeststellung zu überprüfen. So wird zu Beginn der regelmäßigen Fortbildung 2009

ein weit gefächertes Fragen-spektrum von fachlichem und praktischem Wissen von den Teilnehmern bearbeitet.

Zum Einen bietet die Kenntnisfeststellung für jeden Teilnehmer die Möglichkeit, den Wissensstand auch von Themen zu überprüfen, die im FIT 2009 nicht angesprochen werden können, zum Anderen haben die Teilnehmer die Möglichkeit zu erkennen, wo ihre Wissensdefizite liegen.

Die Trainer können bei der Durchsicht der Antworten, die sie während der Vorführung eines Films, der die Aufarbeitung und Ursachenforschung von schweren Unfällen zum Inhalt hat, vornehmen können, vorhandene Wissensdefizite erkennen und in der nachfolgenden Auswertung die korrekten Antworten erläutern sowie auftretende Unklarheiten beseitigen.

Das Ergebnis der Kenntnisfeststellung bleibt selbstverständlich anonym.

Ein wesentliches Ziel der Abfrage ist die Feststellung häufig auftretender Fehler, die z.B. durch zusätzliche Bildungsmaßnahmen ausgeglichen oder als Themen in einem der nächsten FIT behandelt werden können.

Die Neufassung des Moduls 132.0118, *Arbeiten im Gleisbereich*, zum Arbeitsschutz-Management-Handbuch soll am 13.12.2009 in Kraft gesetzt werden. Die neuen Regelungen werden im FIT 2009 für Sicherungspersonale unterrichtet.

Es ist beabsichtigt, über die Regelungen des Moduls 132.0118 in BahnPraxis zu berichten.

FIT 2009 für Sicherungsposten

Wie schon eingangs erwähnt, muss es Ziel einer jeden Fortbildungsveranstaltung sein, erkannte Wissensdefizite und

Unklarheiten zu beseitigen sowie über Neuerungen zu informieren.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung FIT 2009 für Sicherungsposten:

1. Auch bei den Sicherungsposten ist die Kenntnisfeststellung eines der Themen.

Durch die Vielfalt der gestellten Fragen hat jeder Teilnehmer die Möglichkeit, seinen Wissensstand zum gesamten Aufgabengebiet zu überprüfen.

Die Sicherungsposten sollen sich ihrer hohen Verantwortung immer wieder bewusst werden und erkennen, wie sie durch ihr vorschriftsmäßiges Handeln Unfälle vermeiden können. Ist es jedem Sicherungsposten bewusst, dass er nur durch eine qualitätsgerechte Ausführung seiner Arbeit zur Unfallverhütung beitragen kann?

Die gemeinsame Auswertung des anonymen Wissenstests ermöglicht dem Teilnehmer die individuelle Ermittlung seiner Wissensdefizite.

2. Wir erinnern uns an gravierende Gefährdungen von Sicherungspersonalen, die im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen auftreten, falls die erforderlichen Verhaltensregeln außer Acht gelassen werden:

Dabei handelt es sich um:

- Gefährdungen auf dem Weg zur und von der Arbeitsstelle.
- Probleme beim sicheren Erkennen der Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke.
- Nicht vorschriftsmäßige Standorte.
- Auf- und Absteigen von Maschinen und Fahrzeugen von bzw. zu befahrenen Gleisen hin.
- Faktoren, die die Wahrnehmbarkeit der Warnsignale beeinträchtigen.

Im FIT 2009 für Sicherungspersonale befassen sich die Teilnehmer ausführlich mit dem Erkennen der Fahrt im Zusammenhang mit dem Thema „Sicherung bei unsichtigem Wetter“.

Anhand praktischer Beispiele, mit Unterstützung von digitalem Bildmaterial, können die Teilnehmer testen, ob die Fahrt noch zu erkennen ist. Die häufig gestellte Frage nach dem „markanten Punkt“ wird in diesem FIT ebenso behandelt, wie die Thematik: Erkennen des Beginns der Annäherungsstrecke.

Eine plötzlich eintretende Verschlechterung der Sichtverhältnisse verlangt vom Sicherungsposten schnelles Handeln, um Unfälle zu verhindern. Im FIT 2009 werden die Kenntnisse über die notwendigen Maßnahmen bei schlechter Sicht abgefragt und die erforderliche Vorgehensweise erläutert. Die Sicherungsposten müssen die Verfahrensweisen, wie z.B. die Sicht- und Hörverbindung wieder hergestellt werden kann, lückenlos beherrschen.

3. Leider werden immer wieder Wissensdefizite bei der Abgrenzung der Aufgaben eines Sicherungspostens zu den Aufgaben eines Absperrpostens festgestellt. Nicht alle Sicherungsposten waren bisher auch schon als Absperrposten eingesetzt. Das notwendige Wissen wird deshalb nicht abgefordert und kann in Vergessenheit geraten mit der Folge, dass bei einem plötzlichen Einsatz als Absperrposten Unklarheiten bestehen.

Im FIT 2009 für Sicherungsposten werden die Themen Einsatzbedingungen, Ausrüstung, Standort sowie Verhalten bei der jeweiligen Tätigkeit als Sicherungsposten und als Absperrposten ausführlich mit den Teilnehmern besprochen.

4. Häufig wird die Frage nach dem möglichen Höchstalter eines Sicherungspostens gestellt. Ist ein Mitarbeiter eines Sicherungsunternehmens mit

58 Jahren noch „total fit“ für die Sicherung, also geeignet für diese Tätigkeit?

In erster Linie entscheidet eine medizinische Untersuchung über die körperliche Tauglichkeit. Doch letztlich ist auch jeder Mitarbeiter selbst verantwortlich, dass er sich beim Einsatz in einem guten körperlichen und geistigen Zustand befindet. Zu diesem Thema erörtern die Teilnehmer die Fähigkeiten und Eigenschaften, die ein Sicherungsposten für seine Tätigkeit bei jedem Einsatz nachweisen muss.

Die Sicherungsposten müssen während ihrer Sicherungstätigkeit strikt alle inneren und äußeren Ablenkungen vermeiden. Die Teilnehmer tauschen im FIT 2009 untereinander ihre Erfahrungen aus, wie die disziplinierte Durchführung der Sicherungsleistung gelingen kann.

5. Außerdem werden die für die Tätigkeit des Sicherungspostens relevanten Regelungen des Moduls 132.0118 unterrichtet.

FIT 2009 für Sicherungsaufsichten

Im letzten Jahr wurde verstärkt auf die Einsatzmöglichkeiten der Automatischen Warnsysteme eingegangen. Die Warnung direkt auf bzw. an besonders lärmintensiven Maschinen wurde ebenso ausführlich behandelt wie die notwendigen akustischen Gesetzmäßigkeiten.

Um das Erlernte des letzten Jahres zu festigen und nochmals zu vervollkommen, werden auch im Jahr 2009 die akustischen Zusammenhänge beim Einsatz von AWS ein Schwerpunktthema sein. Die Faltkarte „Handlungshilfe zum Einsatz von AWS unter Berücksichtigung akustischer Gesetzmäßigkeiten“ der EUK sollte zur Standardausrüstung einer jeden Sicherungsaufsicht gehören.

Folgende Aspekte spielen im Zusammenhang mit dem Einsatz von AWS eine wesentliche Rolle:

- Störschallpegel, Schalldruckpegel der Warnsignalgeber und die Entfernung zu den Beschäftigten stehen in einem engen Zusammenhang und wirken sich auf die Intensität des Warnsignals „am Ohr des Beschäftigten“ aus, das dort erheblich lauter als der Störschall ankommen muss.
- Die akustischen Warnsignale müssen an jedem Arbeitsplatz der Arbeitsstelle nicht nur deutlich hörbar, sondern auch wahrnehmbar sein! Denn die Beschäftigten können nur bestimmungsgemäß auf Warnsignale reagieren, wenn sie diese auch wahrnehmen und richtig deuten können.

Es sei hier nochmals daran erinnert, dass gemäß Richtlinie 479 – Einsatzrichtlinie für Automatische Warnsysteme (AWS) – im Modul 479.0001, Abschnitt 4, Abs. (1) z.B. festgelegt ist: „Die Sicherungsaufsicht nimmt an der technischen Funktionsabnahme der AWS teil.“

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung 2009 für Sicherungsaufsichten sind:

1. Auch für Sicherungsaufsichten wird zu Beginn des FIT eine Kenntnisfeststellung durchgeführt.

Die Fragen spiegeln das breite Spektrum der Arbeitsaufgaben einer Sicherungsaufsicht wider. Nach dem Ausfüllen der Fragebögen findet die gemeinsame Auswertung statt. Die Trainer werden anschließend auf die erkannten Fehlerschwerpunkte besonders eingehen.

Die Kenntnisfeststellung erfolgt selbstverständlich anonym.

2. Die Sicherungsaufsicht trägt für die ordnungsgemäße Aus-

führung der Sicherungsmaßnahmen die Verantwortung.

Wie schätzt die Sicherungsaufsicht das aktuelle geistige und körperliche Befinden der Sicherungsposten vor Beginn der Arbeiten ein? Ist es der Sicherungsaufsicht überhaupt möglich, dies einzuschätzen? Nachdem im Rahmen der Einweisung Angaben zur Annäherungsstrecke erfolgt sind und auf den „markanten Punkt“ hingewiesen wurde, kann die Sicherungsaufsicht von einer regelkonformen Sicherungsleistung durch den Sicherungsposten ausgehen. Trotzdem können Fragen bleiben: Kann der Sicherungsposten überhaupt den Beginn der Annäherungsstrecke erkennen?

Was wird der Sicherungsposten tun, wenn die Sicht schlechter wird?

Zur Klärung solcher Fragen werden im FIT 2009 auch bei den Sicherungsaufsichten die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem sicheren Erkennen der Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke angesprochen. Anhand praktischer Beispiele können die Teilnehmer sich selbst testen, ob ein ausgewählter „markanter Punkt“ ausreichend erkennbar ist.

Außerdem werden die Sicherungsaufsichten im FIT 2009 Voraussetzungen zusammentragen, auf die bei den Sicherungsposten zu Dienstbeginn zu achten ist. So müssen z.B. Anzeichen von Übermüdung, Alkoholgenuß, seelische Belastung usw. rechtzeitig vor Dienstbeginn erkannt werden und der betreffende Sicherungsposten gegebenenfalls ausgetauscht werden, um die zu sichernden Beschäftigten nicht zu gefährden.

3. In diesem Themenschwerpunkt werden in Anlehnung an:

- die Inhalte des FIT 2008 und
- an die Faltkarte der EUK, die als Handlungshilfe zum

Einsatz von AWS unter Berücksichtigung akustischer Gesetzmäßigkeiten dient, akustische Zusammenhänge beim Einsatz von AWS erläutert.

Die Sicherungsaufsicht ist, wie schon häufig erwähnt, für die ordnungsgemäße Warnung, auch beim Einsatz von AWS verantwortlich. Fehler bei der Projektierung müssen letztlich von der Sicherungsaufsicht im Rahmen der Abnahme der AWS erkannt werden.

Dazu ist ein solides Grundwissen über die akustischen Gesetzmäßigkeiten dringend notwendig.

Stellen Sie sich vor: Das AWS wird beim Überfahren des Einschaltkontaktes ausgelöst. Die Warnung erfolgt akustisch mit einer optischen Erinnerung. Aber niemand hört das Signal an der Maschine, weil offenbar das AWS falsch projektiert ist und entsprechend fehlerhaft aufgestellt wurde. Möchten Sie in diesem Fall die verantwortliche Sicherungsaufsicht sein?

4. Außerdem werden die für die Tätigkeit der Sicherungsaufsicht relevanten Regelungen des Moduls 132.0118 unterrichtet.

Sichern auch Sie sich durch Ihre aktive Teilnahme an den Fortbildungsseminaren den Erfolg in der Praxis!

Denn nur eine vorschriftsmäßige und regelwerkskonforme Sicherungstätigkeit bildet die sichere Grundlage für unfallfreies Arbeiten! ■

Und denken Sie bitte stets daran:



15 Jahre Ausbildungszug Gefahrgut der DB Netz AG

Horst Fechner, DB Netz AG, Leiter Gefahrgutausbildungszug, I.NPB 2 (N), Fulda

Der Ausbildungszug Gefahrgut der DB Netz AG reiht sich ein in die Angebote der Bahn zur Schulung und Information der externen Rettungskräfte.

Die heutige Konzeption wurde auf der Versuchsanlage Schlauroth bei Görlitz entwickelt, wobei die Erfahrungen der Vorgänger (ehemals BZA Minden) mit einfließen. 1993 stand der Ausbildungszug in der heutigen Variation auf der Schiene und kam erst im Bereich der DR und ab 1994 deutschlandweit zum Einsatz.

Am Anfang sollten bahninterne Kräfte der aktiven Gefahrenabwehr (Bahnfeuerwehren, Hilfstrupps) geschult werden. Mit Gründung der DB AG und der damit veränderten Rechtslage wurden die öffentlich-rechtlichen Feuerwehren zum Träger der Gefahrenabwehr auf dem Bahngelände. Damit änderte sich die Zielgruppe, die mit den Notfällen konfrontiert wurden. Deshalb wurde der Ausbildungszug Gefahrgut ab dieser Zeit zur Schulung der Feuerwehren eingesetzt.

Mit dem Bekanntheitsgrad des Ausbildungszuges wuchs auch das Interesse daran, so dass heute eine flächendeckende Ausbildung stattfindet, flankiert mit Anforderungen der Chemischen Industrie und der Mineralölwirtschaft zur Schulung deren Mitarbeiter.

Hierbei stehen drei Wagen für die Ausbildung zur Verfügung:

- Unterrichtswagen,
- Armaturenkesselwagen,
- Leckagekesselwagen.

Im Unterrichtswagen, der mit moderner Kommunikationstechnik ausgerüstet ist, werden den Teilnehmern die Grundlagen vermittelt, die notwendig sind, damit deren Einsätze sicher und effektiv abgewickelt werden können. Das beinhaltet die Struktur der DB AG und des Notfallmanagements, die Zusammenarbeit mit der DB AG, die Kesselwagentypen und deren Ventile und Armaturen, die Kennzeichnung der Gefahrguttransporte am Wagen und die Beförderungspapiere, die Leckagen im Kesselwagen und deren Abdichtungsmöglichkeiten und auch artfremd das Eindringen in Fahrzeuge zur Personenrettung.

Der technische Teil der Schulung beinhaltet die Vorbereitung auf die anschließende Unterrichtseinheit, den Armaturenkesselwagen. Da die beförderten Gefahrgüter sehr unterschiedliche chemische und physikalische Eigenschaften haben, muss es auch unterschiedliche Kesselwagentypen geben, deren Aufbau den Teilnehmern vermittelt wird. Zu jedem der unterschiedlichen Kesselwagentypen gibt es noch eine Vielzahl unterschiedlicher Armaturen und Sicherheitseinrichtungen, deren Grundprinzipien erläutert werden.

Die Möglichkeiten der Identifizierung von Gefahrguttransporten werden dargestellt. Das beinhaltet die gefahrgutrechtliche Kennzeichnung der Kesselwagen und die Mitführung von Beförderungspapieren. Die Aufgaben der Notfallleitstellen bei der Informationsbereitstellung zum Gefahrguttransport werden dargestellt. Im Bezug auf den Leckagekesselwagen werden die vorhandenen Leckagen daran und die Abdichtungsmöglichkeiten dazu aufgezeigt.



Abbildung 1: Der Leckagekesselwagen.



Abbildung 2, oben: Das Anlegen eines Dichtkissens wird geübt.
Abbildung 3, unten: Einsatzübung unter Extrembedingungen.



Auf Wunsch werden auch andere Themen vermittelt wie das Eindringen in Fahrzeuge und die Personenrettung daraus. Aus Sicht der Notfallmedizin ist hierbei die Größe der Rettungsöffnungen besonders interessant.

Die Bedeutung der Anschriften an den Kesselwagen (Wagennummer, Länderzugehörigkeit, Revisionsfristen, Prüf Fristen und Tankschilder) wird gezeigt.

Dabei muss natürlich der Wissensstand der Teilnehmer und die technische Ausrüstung der jeweiligen Feuerwehren berücksichtigt werden, da auch Führungskräfte, medizinische Rettungskräfte und Leitungskräfte bis hin zu Vertretern der Innenministerien der Länder daran teilnehmen.

Daran anschließend wird das vermittelte Wissen am Armaturenkesselwagen vertieft, wobei die Wirkungsweise der Armaturen und Sicherheitsventile erklärt wird. Dabei werden die Zusammenhänge der einzelnen Baugruppen (außen, innen und oben) erläutert. Schnittmodelle zeigen Detaildarstellungen, die das Verständnis der Wirkungsweise erleichtern.

Der Leckagekesselwagen ermöglicht das praxisgerechte Abdichten von Leckagen. Die Lage der Löcher ist so gewählt, dass sie den realen Bedingungen, die während des Transportes auftreten, entsprechen.

Der Leckagekesselwagen ist ein umgebauter Mineralölkesselwagen, in den 10 verschiedene Löcher eingebaut wurden. Über einen feuerwehrtypischen C-Anschluss erfolgt die Wasserversorgung der Leckagen. Durch einen Druckminderer wird der statisch Druck einer Flüssigkeitshöhe von 2 m (0,2 bar) eingestellt. Über Ventile können die Leckagen einzeln angesteuert werden. Durch die Variabilität der unterschiedlichen Leckagen können die Feuerwehren die gesamte Palette der technischen Mög-

lichkeiten einer Abdichtung einsetzen. Das fängt an mit einem einfachen Holzkeil und geht über Leckdichtpasten bis hin zu pneumatischen Leckdichtkissen. Bei schwer zugänglichen Stellen erfolgt das Auffangen mit Behältern und Planen. Die Nutzung der fahrzeugspezifischen Möglichkeiten (Konstruktionsunterschiede) kann trainiert werden.

Dabei lernt die Feuerwehr auch den Umgang mit Situationen, die in der Realität eine große Herausforderung sind.

Die gesamte Technik die bei Gefahrgutfreisetzungen zum Einsatz kommt (Auffangmittel, Abdichtmittel, persönliche Schutzausrüstung) kann eingesetzt werden, wobei die Ausrüstung der einzelnen Feuerwehren sehr unterschiedlich ist, und das unter sehr realitätsnahen Bedingungen. Das sind einfache Praxisübungen bis hin zur Großübung mit 300 Teilnehmern. Die gefahrgutrechtliche Beschilderung des Leckagekesselwagens wird entsprechend des zur Übung gewünschten Gefahrgutes vorgenommen. Die Wasserversorgung für die Übungen wird durch die Feuerwehren sichergestellt, da pro Übung max. 2 m³ Wasser benötigt werden.

Die Übungsinhalte werden mit den Führungskräften der jeweiligen Zielgruppe geplant und mit den Teilnehmern nach der Übung in einer „Einsatznachbesprechung“ behandelt.

Der Zeitrahmen erstreckt sich bei Berufsfeuerwehren auf den ganzen Tag, bei den Freiwilligen Feuerwehren, die verstärkt am Abend zum Einsatz kommen, auf maximal vier Stunden.

Die Planung der Einsätze erfolgt durch I.NPB 2(N) in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr und dem örtlichen Notfallmanagement. Hierbei werden auch die Rahmenbedingungen wie z.B. Gleisperrung, Abschalten der Oberleitung oder Wasserversorgung abgestimmt. ■