



Selbst sichern im Gleisbereich – aber sicher

Dreharbeiten für ein Video der Eisenbahn-Unfallkasse abgeschlossen

Im Rahmen der präventiven Öffentlichkeitsarbeit erstellt die EUK ein Medienpaket mit dem Titel:

„Selbst sichern im Gleisbereich – aber sicher“.

Teil dieses Medienpaketes ist ein ca. 20-minütiges Video, das durch die Firma „VISIONE Film- und Fernsehproduktion Berlin“ in der 34. und 35. Kalenderwoche 2002 in Gemünden (Main) gedreht wurde.

Im folgenden Beitrag berichtet **Dipl.-Chem. Gisela Günnel**, Mitglied im Sachgebiet „Arbeiten im Gleisbereich“ der Fachgruppe Bundeseisenbahnen, über die Dreharbeiten sowie über das Anliegen, die Adressaten und die im Video dargestellten Regelungen.

Das Anliegen des Medienpakets

Das Video „Selbst sichern im Gleisbereich – aber sicher“ wurde in Absprache mit der DB Netz AG erstellt. Es berücksichtigt den zum jetzigen Zeitpunkt aktuellen Stand der Unfallverhütungsregelungen (UV-Regelungen), insbesondere der:

- ▶ Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV 5.7,
- ▶ der Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz (RSG) „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“, GUV 15.2, sowie
- ▶ der Konzernrichtlinie (KoRil.) „Grundsätze der Gesundheitsförderung, des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung; Arbeiten im Gleisbereich“, 132.0118, der DB Netz AG.

Neben dem Video und einem Filmbegleitheft wird ein Plakatsatz – bestehend aus mehreren Plakaten, – der Themen des Videos bzw. der UV-Regelungen aufgreift, zur Verfügung stehen.

Das dreiteilige Medienpaket ist Teil der präventiven Öffentlichkeitsarbeit der EUK.

Anhand eines Beinaheunfalls eines „Alleinarbeiters“ werden die relevanten Regelungen aufgearbeitet. Es wird z.B. dargestellt, welche Arbeiten ausgeführt werden können und welche nicht bzw. unter welchen Voraussetzungen dies möglich ist. Situationen, wie beispielsweise Sicht einschränkung durch Nebel, Vegetation sowie eine Fahrt im Nachbargleis werden ins Bild gesetzt. Es ist nicht Inhalt des Videos, spezielle betriebliche oder arbeitstechnische Regelungen der DB Netz AG darzustellen. Deshalb wird z.B. der Eintrag ins Arbeits- und Störungsbuch lediglich allgemein angesprochen. Dies eröffnet aber die Möglichkeit, in ▶



Das Filmteam bei den Dreharbeiten außerhalb des Gleisbereichs.

Unterweisungen die unterschiedliche sicherheitsrelevante Bedeutung solcher Einträge anzusprechen.

Wir werden im Herbst diesen Jahres in einem weiteren Artikel in der Zeitschrift BahnPraxis auf das „Selbst sichern im Gleisbereich“ eingehen.

Hinweise zur Sprachregelung in diesem Beitrag:

Der Begriff „Alleinarbeiter“ existiert in den UV-Regelungen nicht, und er soll auch nicht eingeführt werden. Gleiches gilt für den Begriff „Selbstsicherung“. Zum besseren Verständnis werden diese Begriffe jedoch neben den Formulierungen „sich selbst sichern“ in diesem Artikel und im Video benutzt.

Ähnliches gilt für das „Warnerverfahren“, das in den UV-Regelungen als „Verfahren zur Benachrichtigung von Arbeitsstellen über Zug- und Rangierfahrten mit Bestätigung der Benachrichtigung vor Zulassung der Fahrt“ bzw. in den Regelungen der DB Netz AG als „Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“ bezeichnet wird.

In den UV-Regelungen wird von „Versicherten“ gesprochen. Versicherte im Sinne dieses Artikels bzw. des Videos sind Be-

schäftigte der Unternehmen einschließlich der zugewiesenen Beamten, für die die EUK zuständig ist und die Arbeiten an Bahnanlagen im Gleisbereich von Eisenbahnen ausführen. Im weiteren Text dieses Artikels und des Videos wird hierfür auch der Begriff „Beschäftigte“ benutzt.

Die Adressaten des Medienpakets

Das Video soll den Unternehmer bei der Unterweisung derjenigen Beschäftigten unterstützen, die bei Arbeiten gemäß § 2 Nr. 1 der UVV GUV 5.7 von bis zu drei Versicherten im Gleisbereich tätig werden und sich selbst sichern sollen.

Es richtet sich selbstverständlich auch an die Beschäftigten, um aus gegebenem Anlass erneut die UV-Regelungen bekannt zu machen, damit diese strikt und kompromisslos umgesetzt werden können.

Die dargestellten Regelungen

Beschäftigte, die Arbeiten im Gleisbereich ausführen, müssen vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb geschützt werden. Es handelt sich dabei neben den Gefahren aus Fahrleitungsanlagen insbesondere um die Gefahren, die von sich bewegenden Schienenfahrzeugen ausgehen.

Die Regelungen des § 6 (1) der UVV GUV 5.7 sowie des Abschnittes 5.6 der RSG GUV 15.2, die bis zu einer Geschwindigkeit von 200 km/h gelten, lassen es unter bestimmten Voraussetzungen – es ist also keinesfalls die Regel – zu, dass sich bis zu drei Beschäftigte „selbst sichern“. Hierbei ist zu unterscheiden, ob es sich um

- ▶ die Ausführung einer Tätigkeit einer einzelnen, besonders unterwiesenen Person handelt, im Weiteren Alleinarbeiter genannt, oder um
- ▶ die Ausführung einer kurzfristigen Tätigkeit geringen

Umfanges, die durch höchstens drei Beschäftigte ausgeführt wird, von denen einer die Sicherung übernimmt.

Die Entscheidung, ob sich bis zu drei Beschäftigte im Gleisbereich „selbst sichern“ dürfen und können, trifft der Unternehmer aufgrund einer Gefährdungsbeurteilung, die insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen hat:

- ▶ die Art der Tätigkeit,
- ▶ die Möglichkeit der Selbstsicherung am Ort der Tätigkeit,
- ▶ die Eignung, die Kenntnisse und die Fähigkeiten der Beschäftigten.

Die aus der Gefährdungsbeurteilung resultierenden Maßnahmen **müssen in jedem Fall** in einem Sicherungsplan dokumentiert werden, der an der Arbeitsstelle vorliegen **muss**.

Die Art der Tätigkeit

Die Tätigkeit eines Alleinarbeiters muss so beschaffen sein, dass sie es zulässt, sich neben der Arbeitsausführung selbst zu sichern. Dies sind in der Regel einfache, unkomplizierte Tätigkeiten,

- ▶ die nicht davon ablenken, auf gefährdende Fahrten zu achten,
- ▶ in aufrechter Haltung ausgeführt werden können (einfache Orientierung) und
- ▶ jederzeit unterbrochen werden können (der Gleisbereich kann jederzeit verlassen werden).

Außerdem müssen die betrieblichen Verhältnisse möglichst „einfach“ sein.

Im Gegensatz dazu sind komplizierte bzw. komplexe Tätigkeiten oder in gebückter oder knien-der Haltung auszuführende Tätigkeiten, selbst bei einfachen betrieblichen Verhältnissen, aufgrund der Ablenkung und der Orientierungsschwierigkeiten in der Regel nicht geeignet, allein

ausgeführt werden zu können. Diese Tätigkeiten können in einer Gruppe von bis zu drei Beschäftigten durchgeführt werden, wenn einer, der namentlich benannt werden soll, die Sicherung der Gruppe übernimmt.

Alle Beschäftigten haben ordnungsgemäße Warnkleidung zu tragen. Wesentlich ist, dass die Warnwirkung jederzeit gewährleistet ist, denn dadurch erhöht sich die Chance, im Notfall durch den Triebfahrzeugführer noch rechtzeitig erkannt zu werden. Für die regelmäßige Reinigung der Warnkleidung ist der Unternehmer verantwortlich.

Die Möglichkeiten der Selbstsicherung am Ort der Tätigkeit

Als „klassische Selbstsicherung“ sind folgende Möglichkeiten gegeben:

- *Die gefährdende Fahrt kann am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkannt werden.*

Die Länge der Annäherungsstrecke ist abhängig von der Geschwindigkeit der Fahrt, der Zeit zum Verlassen des Gleisbereichs und eines zusätzlichen Sicherheitszuschlages. Die RSG GUV 15.2 enthält Tabellen, aus denen die Annäherungsstrecken ermittelt werden können. Beispielsweise bei unsichtiger Witterung (z.B. Nebel), bei Dunkelheit (mögliche Fahrt mit vollständig erloschenem Dreilicht-Spitzensignal), bei örtlicher Lage des Beginns der Annäherungsstrecke im Bogen oder bei verdeckter Sicht (z.B. durch einen abgestellten Wagenpark, Vegetation oder eine Fahrt im Nachbargleis) kann diese Maßnahme nicht angewendet werden.

- *Die Anzeichen der Annäherung einer Fahrt können sicher und rechtzeitig gedeutet werden.*

Ein solches Anzeichen könnte z.B. ein technisch gesicherter

Bahnübergang sein. Sind die Schranken geöffnet, droht keine Gefahr. Sind die Schranken geschlossen, nähert sich eine Fahrt, sodass der Gleisbereich verlassen werden muss. Auch ein Signalbild kann ein Anzeichen der Annäherung einer Fahrt sein, wobei zu berücksichtigen ist, dass z.B. auf schriftliche Anweisung (Befehl) an einem haltzeigenden Signal vorbeigefahren werden darf. Das Geräusch einer herannahenden Fahrt oder das Wahrnehmen der Veränderung des Luftdruckes in einem Tunnel sind keine Mittel, eine Fahrt sicher und rechtzeitig zu deuten.

Sind die Möglichkeiten der klassischen Selbstsicherung nicht gegeben, müssen andere Maßnahmen ergriffen werden. Die Beschäftigten sichern sich dann z.B. durch das Sperren des Arbeitsgleises oder durch das Anwenden des Verfahrens zur Benachrichtigung von Arbeitsstellen über Zug- und Rangierfahrten mit Bestätigung der Benachrichtigung vor Zulassung der Fahrt, umgangssprachlich Warnverfahren genannt. Für den Bereich von Bahnhöfen steht ein solches Verfahren derzeit bei der DB Netz AG nicht zur Verfügung.

Die Eignung, die Kenntnisse und die Fähigkeiten der Beschäftigten

Die Beschäftigten müssen *körperlich und geistig geeignet* sein, d. h. sie müssen sich in einem guten körperlichen Zustand befinden. Von Bedeutung sind hierbei u. a. das Sehen, das Hören, das Herz- und Kreislaufsystem. Hinweise zur körperlichen Eignung können dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 25 „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeit“ entnommen werden. Die Beschäftigten müssen auch in der Lage sein, einen Sicherungsplan zu verstehen und die darin enthaltenen Weisungen vor Ort umzusetzen.

Die Beschäftigten müssen *über Orts- und Streckenkenntnis verfügen*. Da auch Gefährdungen auf dem Weg zu und von der Arbeitsstelle auftreten können, ist Ortskenntnis gefordert. Die Streckenkenntnis ist im Sinne von „Kenntnis über die eisenbahnbetrieblichen Gegebenheiten“ zu verstehen, d. h. in welchen Gleisen wird gefahren, wo ist der betriebliche Ansprechpartner, wie kann man ihn erreichen, wo sind die Signale aufgestellt, wie schnell wird gefahren?

Die Beschäftigten müssen *die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen*. So soll sichergestellt werden, dass nur erfahrene Beschäftigte tätig werden, die mit den Gefahren aus dem Bahnbetrieb umgehen können.

Alle Alleinarbeiter, auch diejenigen mit einer Zusatzausbildung oder anderen Qualifikationen, **müssen besonders unterwiesen sein**.

Diese Unterweisung, die zusätzlich zu weiteren in den UVV geforderten Unterweisungen mindestens jährlich durchzuführen ist, muss dem Alleinarbeiter u.a. die Fähigkeit vermitteln, Arbeit und eigene Sicherung aufeinander abzustimmen bzw. in Einklang zu bringen. Der Begriff ►

Feste Absperrung, sichtbare Abgrenzung der Arbeitsgrenzen, freigeschaltet und bahngeerdet: Das Filmteam war immer sicher untergebracht.





Dreharbeiten von einem erhöhten Standort aus.

„besondere Unterweisung“ bedeutet: „besonders sorgfältig“ bzw. „besonders intensiv“. Dafür kann neben einer theoretischen Unterweisung auch eine praktische Unterweisung, also ein Training vor Ort, notwendig sein.

Der Sicherungsplan

Vor dem Betreten des Gleisbereichs muss ein schriftlicher Sicherungsplan erstellt sein und von den Beschäftigten mitgeführt werden. Dieser Sicherungsplan muss mindestens folgende Angaben enthalten:

Wie sichere ich mich bzw. wir uns jetzt, an dieser Stelle, bei dieser Witterung, bei diesen Arbeiten

- ▶ vor Fahrten im Arbeitsgleis?
- ▶ Falls erforderlich, vor Fahrten im Nachbargleis?

Wohin gehe ich bzw. wir, wenn eine Fahrt kommt?

Die Austrittsstelle

Im Sicherungsplan sind Regelungen über die Austrittsstelle zu treffen. Die Austrittsstelle ist abhängig von den örtlichen Verhältnissen und schließt sich an den Gleisbereich an. Vorzugsweise sind feldseitige Austrittsstellen zu wählen. Im Bahnhof beträgt der Gleisabstand in der Regel 4,5 m. Eine Austrittsstelle zwischen solchen Gleisen ist nur dann gestattet, wenn in **beiden Gleisen** die zulässige Geschwindigkeit **höchstens 40 km/h** beträgt. Ist dies nicht gegeben, ist stets eines der Gleise als Austrittsstelle zu sperren!

Die Erste Hilfe

Auch für Alleinarbeiter und bis zu drei Beschäftigte sind durch den Unternehmer Regelungen zur Ersten Hilfe und zur Rettung aus Gefahr für Leben und Gesundheit zu treffen. Es ist sicherzustellen, dass unverzüglich die notwendige Hilfe herbeigerufen und an den Einsatzort geleitet werden kann. Dies gilt auch für Tätigkeiten im Rahmen der Störungsbeseitigung. Hinweise enthält Abschnitt 3.4 der RSG GU 15.2 sowie die UVV „Erste Hilfe“, GU 0.3.

Die zusätzlichen Regelungen des Bahnbetreibers

Der verkehrssicherungspflichtige Bahnbetreiber, in der Regel die DB Netz AG, kann weitere Regelungen erlassen. Diese Regelungen müssen nach ihrer Wertigkeit mindestens den UV-Regelungen entsprechen. Die DB Netz AG hat in der KoRil. 132.0118 hiervon Gebrauch gemacht. Neben den UV-Regelungen sind deshalb auch die Regelungen des jeweils verkehrssicherungspflichtigen Bahnbetreibers stets zu beachten.

Die Dreharbeiten

Die Dreharbeiten wurden im Bereich des Bahnhofs Gemünden (Main), an verschiedenen anderen Orten im Umkreis sowie beim Netzbezirk Gemünden (Main) durchgeführt.

Für die Dreharbeiten im Gleisbereich war es erforderlich, jeweils das Arbeitsgleis zu sperren und wegen der Tonaufnahmen die Oberleitung freizuschalten und bahnzuerden.

Dies war für die Dreharbeiten im Gleisbereich nur an Wochenenden möglich.

Zum Schutz gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb durch Fahrten im Nachbargleis war eine Feste Absperrung installiert, und die Arbeitsstelle wurde zusätzlich durch Sicherungsposten gesichert. Außerdem wurden die Arbeitsgrenzen

durch sichtbare Abgrenzungen kenntlich gemacht.

Bei Dreharbeiten an der freien Strecke hielt sich das Filmteam stets außerhalb des Gleisbereichs auf, und die Gefahr des unbeabsichtigten Betretens des Gleisbereichs bestand nicht. Trotzdem wurde stets die Fahrt gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung ausgeschlossen, die Arbeitsstelle durch Sicherungsposten gesichert sowie der Gleisbereich sichtbar abgegrenzt. Wegen der Gefahren aus dem elektrischen Strom wurde bei eingeschalteter Oberleitungsanlage der Ton stets durch Funk übermittelt und nicht durch Mikrofone, die ansonsten an langen Stangen installiert sind (der Ton wird „geangelt“).

Die mitunter schwierigen Texte und Spielhandlungen wurden von drei Schauspielern, dem Alleinarbeiter, dem Netzbezirksleiter und der Fachkraft für Arbeitssicherheit, umgesetzt.

Wir danken den Mitarbeitern der DB Netz AG, Netzbezirk Gemünden (M), insbesondere dem 1. Bezirksleiter Fahrbahn, Herrn Jürgen Weber, ohne deren Unterstützung die Dreharbeiten für das Video so nicht möglich gewesen wären!

Wann kann das Video bzw. das Medienpaket angefordert werden?

Das Video muss nun geschnitten und kopiert werden, außerdem wird das „Cover“ entworfen. Das Filmbegleitheft muss geschrieben und gedruckt werden. Die Motive für die Plakate sind auszuwählen. Es ist also noch eine Menge Arbeit notwendig. Wir gehen aber davon aus, dass zumindest das Video im November 2002 zur Verfügung steht. Wir werden Sie dann informieren, wie das Video bzw. das Medienpaket an die Unternehmen, für die die EUK zuständig ist, verteilt wird bzw. angefordert werden kann. ◀

