

## **Dienstanweisung**

**für**

**Ausbildung und Einsatz von Sicherungsposten**

## Inhaltsübersicht

<b>1 Allgemeines</b>	<b>3</b>
<b>2 Aufgaben der Sicherungsposten</b>	<b>3</b>
<b>3 Eignung und Schulung</b>	<b>3</b>
3.1 Persönliche Voraussetzungen	3
3.2 Schulung, Prüfung, Nachuntersuchung	4
3.3 Nachweis	4
<b>4 Ausrüstung</b>	<b>4</b>
4.1 Warnkleidung, Signalmittel	4
4.2 Prüfung der Signalmittel	4
<b>5 Durchführung der Sicherung</b>	<b>5</b>
5.1 Anzahl der Sicherungsposten	5
5.2 Standort des Sicherungspostens	5
5.3 Beginn der Arbeiten	5
5.4 Beendigung der Tätigkeit, Ablösung	5
5.5 Grenzsituation	6
5.6 Alkoholverbot	6
5.7 Mitteilungspflicht	6
5.8 Überwachung	6
<b>6 Rottenwarn- und Nothaltsignale</b>	<b>6</b>
6.1 Zeitpunkt der Signalgebung	6
6.2 Wiederholung von Rottenwarnsignalen	6
6.3 Anhalten von Schienenfahrzeugen	7
6.4 Signalpfeife	7
6.5 Rottenwarnsignale	7
6.6 Nothaltsignale	8
<b>Anlage 1 Ausbildungsplan für Sicherungsposten</b>	<b>9</b>
<b>Anlage 2 Anmeldeformular</b>	<b>11</b>

## 1 Allgemeines

Diese Dienstanweisung regelt den Einsatz sowie die Ausbildung und Nachschulung von Sicherungsposten. Sie dient dem Zweck, im Gleisbereich Beschäftigte vor den Gefahren aus dem Schienenverkehr zu schützen.

Grundlage dieser Dienstanweisung sind die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) VBG 38 a »Arbeiten im Bereich von Gleisen«, die Dienstanweisung für das Verhalten im Bereich von Gleisen (DAGleis) der SSB sowie die VDV Schrift 610 "Ausbildung von Sicherungsposten für den Einsatz bei Bahnen nach BOStrab und Bahnen des regionalen Verkehrs (außer der DB AG)" des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

## 2 Aufgaben der Sicherungsposten

Sicherungsposten haben die Aufgabe, im Gleisbereich Beschäftigte vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb zu warnen und Schienenfahrzeuge ggf. anzuhalten.

Sicherungsposten dürfen während ihres Einsatzes keine anderen Tätigkeiten ausüben.

*Anm.: Sie dürfen nur dann als Warnposten eingesetzt werden, wenn sie dafür besonders unterwiesen sind und ihre Tätigkeit als Sicherungsposten nicht erforderlich ist,- d.h. es finden keine Arbeiten im Gleisbereich statt oder die Sicherung erfolgt auf andere Weise (z.B. Sh 12 und Sh 2).*

*Über den Einsatz als Warnposten entscheidet der Aufsichtführende.*

## 3 Eignung und Schulung

### 3.1 Persönliche Voraussetzungen

Als Sicherungsposten dürfen nur Personen eingesetzt werden, die

- das 18. Lebensjahr vollendet haben,
- durch eine arbeitsmedizinische Untersuchung ihre körperliche und geistige Eignung nachgewiesen haben (mindestens alle 3 Jahre),
- mindestens vier Wochen praktische Tätigkeit im Bereich von Gleisen nachweisen können,
- in der Bedeutung und Anwendung der Rottenwarn- und Nothaltsignale sowie über den Bahnbetrieb in ihrem Sicherungsbereich unterwiesen sind,
- erwarten lassen, daß sie die ihnen übertragene Aufgabe zuverlässig erfüllen,
- die deutsche Sprache in Wort und Schrift soweit beherrschen, daß eine ausreichende Verständigung und Informationsaufnahme möglich ist.

### **3.2 Schulung, Prüfung, Nachuntersuchung**

Sicherungsposten werden unterwiesen, geprüft und mindestens jährlich nachgeschult. Zuständig hierfür ist die SSB-Stabsstelle "Arbeitsschutz" -AVx-. Inhalt und Dauer der Schulung, Prüfung und Nachschulung regelt Anlage 1.

Sicherungsposten mit Ausbildung durch einen von der DB-AG anerkannten Ausbildungsträger oder durch einen anderen Verkehrsbetrieb auf Basis der VDV Schrift 610 erhalten eine Unterweisung im Umfang der Nachschulung.

Die Anmeldung zur Schulung erfolgt über den Unternehmensbereich Gleisbau, Dienststelle Gk, mit dem Anmeldeformular nach Anlage 2.

Die Anmeldungen zur Nachschulung und Nachuntersuchung hat der Sicherungsposten über sein Unternehmen rechtzeitig zu veranlassen.

### **3.3 Nachweis**

Die Zulassung als Sicherungsposten wird bei der Stabsstelle "Arbeitsschutz" registriert. Sicherungsposten erhalten einen Ausweis, damit die Zulassung vor Ort nachgewiesen werden kann. Dieser Ausweis ist nur gültig in Verbindung mit einem amtlichen Ausweisdokument.

## **4 Ausrüstung**

### **4.1 Warnkleidung, Signalmittel**

Sicherungsposten müssen genormte Warnkleidung (DIN EN 471, mindestens Westen, fluoreszierendes Orange-Rot, Reflexmaterial Klasse 2) tragen und mit Mehrklanghorn, Signalpfeife und weiß-rot-weißer Signalfolge sowie bei Dunkelheit, schlechter Sicht und im Tunnel mit einer rot abblendbaren Laterne ausgerüstet sein. Diese Signalmittel müssen stets griffbereit getragen werden.

### **4.2 Prüfung der Signalmittel**

Sicherungsposten müssen die Funktionsfähigkeit der Signalmittel sowohl vor Beginn der Arbeiten als auch unter Arbeitsbedingungen prüfen und deren Funktionsfähigkeit aufrechterhalten.

## **5 Durchführung der Sicherung**

### **5.1 Anzahl der Sicherungsposten**

Zahl und Standorte der Sicherungsposten werden von der Sicherungsaufsicht im Benehmen mit dem Aufsichtführenden festgelegt. Die Sicherungsaufsicht nimmt auch die Einweisung vor. Die Anpassung der Sicherungsmaßnahmen an geänderte Verhältnisse erfolgt durch den Aufsichtführenden.

Jeder Sicherungsposten darf in der Regel nur zur Sicherung einer Fahrtrichtung eingesetzt werden. Das Sichern mehrerer Gleise durch einen Sicherungsposten ist nur zulässig, wenn vom Standort eine ausreichende Übersicht gegeben ist.

Können nicht alle unter 5.2 genannten Bedingungen durch Aufstellung eines Postens erfüllt werden, so müssen zusätzliche technische Sicherungen vorgesehen oder weitere Sicherungsposten aufgestellt werden.

### **5.2 Standort des Sicherungspostens**

Der Sicherungsposten soll in einem solchen Abstand zur Arbeitsstelle stehen, daß die besonderen Sicht-, Strecken- und Umgebungsverhältnisse (z. B. Gefälle, Schienenzustand, Kfz-Verkehr), die zulässige Geschwindigkeit und der Bremsweg der Schienenfahrzeuge sowie die Arbeits-, Verkehrs- und sonstigen Umgebungsgeräusche berücksichtigt sind.

Der Sicherungsposten steht grundsätzlich neben dem befahrenen Gleis im Sicherheitsraum.

Von seinem Standort muß der Sicherungsposten:

- so gute Sicht auf herannahende Schienenfahrzeuge haben, daß er die Beschäftigten rechtzeitig warnen kann,
- die Arbeitsstelle übersehen können,
- mit seinen Warnsignalen die Geräusche bei der Arbeit übertönen können,
- im Gefahrenfall Nothaltsignale so rechtzeitig geben können, daß der Fahrzeugführer das Signal wenigstens im Bremswegabstand vor der Gefahrenstelle wahrnehmen kann.

### **5.3 Beginn der Arbeiten**

Mit den Arbeiten im Bereich von Gleisen darf erst begonnen werden, wenn die Sicherungsposten ihre Plätze eingenommen haben und durch Hörproben die akustische Wahrnehmbarkeit der Warnsignale unter den örtlichen Betriebs- und Umgebungsverhältnissen bestätigt wurde.

### **5.4 Beendigung der Tätigkeit, Ablösung**

Der Sicherungsposten darf seinen zugewiesenen Standort erst wieder verlassen, wenn das Gleis geräumt ist oder sein Dienst von einem anderen Sicherungsposten übernommen wurde. Über das Verlassen des zugewiesenen Standorts ist der Aufsichtführende zu informieren.

## 5.5 Grenzsituation

Glaukt der Sicherungsposten, infolge sich verschlechternder Verhältnisse (z.B. Nebel, Schneetreiben, anderer auftauchender Sichthindernisse oder durch Lärm) seine Aufgabe nicht mehr erfüllen zu können, so muß er Rottenwarnsignal Ro 2 »Arbeitsgleise räumen« geben und dem Aufsichtführenden den Grund mitteilen. Der Aufsichtführende entscheidet im Einvernehmen mit dem Sicherungsposten, ob und wann die Arbeiten wieder aufgenommen werden können.

## 5.6 Alkoholverbot

Sicherungsposten ist es untersagt, während des Dienstes und der Dienstbereitschaft alkoholische Getränke oder andere die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigende Mittel zu sich zu nehmen oder den Dienst anzutreten, wenn sie unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel stehen.

## 5.7 Mitteilungspflicht

Fühlt sich ein Sicherungsposten seiner Aufgabe nicht mehr gewachsen, hat er das sofort dem Aufsichtführenden mitzuteilen.

## 5.8 Überwachung

Erkennt der Aufsichtführende oder ein anderer Vorgesetzter, daß ein Sicherungsposten seinen Dienst nicht ordnungsgemäß versehen kann, muß er ihn sofort durch einen anderen Sicherungsposten ablösen.

# 6 Rottenwarn- und Nothaltsignale

## 6.1 Zeitpunkt der Signalgebung

Sicherungsposten müssen Rottenwarnsignale so rechtzeitig geben, daß die Beschäftigten das Gleis ohne Hast räumen können. Beim Einsatz von Maschinen und Geräten sind dabei die Räumzeiten zu berücksichtigen. Rottenwarnsignale sind auch dann zu geben, wenn die Arbeitenden die Annäherung eines Fahrzeuges selbst sehen können oder bereits gesehen haben.

Bei allen Arbeiten im Bereich von Haltestellen ist mit der Durchfahrt von Fahrzeugen ohne Halt zu rechnen.

## 6.2 Wiederholung von Rottenwarnsignalen

Rottenwarnsignale -ggf. das Signal Ro 3- sind so oft zu wiederholen, bis die Befolgung eindeutig erkennbar ist.

### 6.3 Anhalten von Schienenfahrzeugen

Stellt ein Sicherungsposten fest, daß der Gleisbereich nicht rechtzeitig geräumt wurde oder andere Gefahrensituationen bestehen, hat er den Fahrzeugführer durch Nothaltsignale zum Halten aufzufordern.

### 6.4 Signalpfeife

Bei Ausfall des Mehrklanghorns sind Warnsignale mit der Signalpfeife zu geben.

### 6.5 Rottenwarnsignale

Nähert sich ein Fahrzeug, so hat der Sicherungsposten entsprechend den Gegebenheiten rechtzeitig folgende Rottenwarnsignale (Ro) mit dem Signalhorn zu geben:

- **Signal Ro 1**      Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge!



Mit dem Horn ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschieden hohen Tönen

oder

- **Signal Ro 2**      Arbeitsgleise räumen!



Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage

oder

- **Signal Ro 3**      Arbeitsgleise schnellstens räumen!



Mit dem Horn mindestens fünfmal je zwei kurze Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.

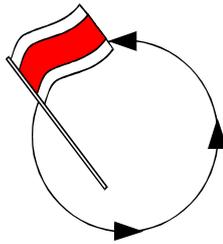
## 6.6 Nothaltssignale

### akustisches Signal Sh 3a



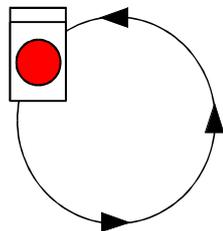
Mindestens 3 kurze akustische Zeichen schnell hintereinander.

### Tagessignal Sh 3b



Eine weiß-rot-weiße Fahne oder der Arm im Kreis bewegt.

### Nachtsignal Sh 3c



Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand im Kreis bewegt.

Dezember 97  
Der Betriebsleiter

Bonz  
Technischer Vorstand

## Anlage 1 Ausbildungsplan für Sicherungsposten

\*) Dauer der Ausbildung in Stunden. 1. Spalte = Erstausbildung, 2. Spalte = Nachschulung

1	Theorie		Dauer *)	
1.1	Allg. Einführung	Bedeutung und Aufgaben des Sicherungspostens allg. Schilderung der Gefahren im Gleis, insbesondere das Arbeiten unter Betrieb (Bezug auf aktuelle Ereignisse, Unfälle) allg. Darstellung des Netzes und Betriebes Bremsverhalten der Fahrzeuge, Bremswege sowie Gefährdungen - auch der Fahrgäste - bei Bremsungen im Gefahrenfall	1,0	0,5
1.2	Allgemeine Grundlagen und Rechtsvorschriften	Begriffserklärungen straßenbündige, besondere, unabhängige Bahnkörper Gleis-/Fahr-/Fahrleitungsbereich Sicherheitsräume, Sicherheitsabstände, Verkehrswege UVV Einführung in die UVV Schwerpunkt VBG 38a, VBG 11, §§ 5, 6, 8, 17, StVO, § 35 (6), RSA 95 Dienst-, Betriebs- und Arbeitsanweisungen	0,5	0,5
<b>Zwischenprüfung</b>				
1.3	Ausrüstung	Signalmittel (Mehrklanghorn, Pfeife, Signalfahne, Handleuchte) Schutzhalttafel Sh2 -ggf. ferngesteuert (Funkschranken) persönliche Schutzausrüstung (Warnkleidung, Sicherheitsschuhe, u.U. Gehörschutz, Kopfschutz)		
1.4	Signalkunde	Signalordnung der BOStrab und des eigenen Betriebes Rottenwarnsignale Schutzsignale Geschwindigkeitssignale/Langsamfahrsignale		
1.5	Grundzüge des Betriebsablaufs	Sichtfahrbetrieb Teilnahme am Individualverkehr Zugsicherung Betrieb auf eingleisigen Strecken/planmäßiger Falschfahrbetrieb Abstellanlagen	1,5	0,5
<b>Zwischenprüfung</b>			<b>0,5</b>	

1.6	Sicherungsmaßnahmen Organisation der Sicherung	Zuständigkeiten von Sicherheitsaufsicht, Bauaufsicht, Bauleitung und Koordinator für Arbeitssicherheit Anzahl und Standorte der Sipo persönliche Voraussetzung (körperliches/geistiges Befinden) für die Aufnahme des Dienstes Lage der Sicherheitsräume und Ausweichstellen Wege zu und von der Arbeitsstelle Abstimmung der Verhaltensmaßregeln bei Veränderung der Bedingungen Sichtverhältnisse (vorübergehende Sichthindernisse wie Baugeräte, andere Verkehrsteilnehmer, Wetter) akustische Verhältnisse (Baulärm, Verkehrslärm - Wiederholung der Hörproben) Arbeitsabläufe (Aufteilung der Kolonne auf mehrere Arbeitsstellen, wandernde Arbeitsstellen) Verlassen des Standorts Verhalten als Einzelgänger Sicherung von Kleingruppen Lagerung von Material und Geräten Verhalten in Sonderfällen (Unfälle/Erste Hilfe, u.ä.) Bau- und Betriebsanweisungen Baustellenbeschilderung Geschwindigkeitsbeschränkungen / Langsamfahrstellen Besonderheiten bei Arbeitsstellen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen (Warnposten gem. RSA) besonderen Bahnkörper unabhängigen Bahnkörper (auch mit Zugsicherungsanlagen) Tunnel, Brücken, Unterführungen Bereich von Oberleitungen (auch mit Turmwagen)		
	Durchführung der Sicherung		2,0	1,0
<b>Zwischenprüfung</b>			<b>0,5</b>	
<b>2</b>	<b>Praxis</b>			
2.1	Handhabung der Ausrüstung	Prüfung von Funktion und Wirksamkeit Demonstration der akustischen/optischen Wirkung bei unterschiedlichen Entfernungen unterschiedlichen Abstrahlrichtungen		
	Durchführung von Sicherungsmaßnahmen	Hörprobe / Sichtprobe Abgabe von Warnsignalen Abgabe von Notsignalen	1,5	0,5
2.2	Besichtigung von Baustellen	Gesamtsituation Baustelle, Streckenbesonderheiten Baustelle aus der Sicht eines Triebfahrzeugführers (Mitfahrt auf Fahrerstand)	4,0	
<b>Zusammenfassung und Abschlußprüfung</b>			<b>1,5</b>	
<b>Ausbildungsdauer</b>			<b>13,0</b>	<b>3,0</b>

**Anlage 2 Anmeldeformular**

Stuttgarter Straßenbahnen AG  
 Unternehmensbereich Gleisbau  
 Dienststelle Gk  
 Schockenriedstraße 50

Faxnr.: 07 11 / 78 85 - 22 33

70565 Stuttgart

**Anmeldung**

Erstausbildung zum Sicherungsposten

Nachschulung

*Zum Sicherungsposten können Personen ausgebildet werden, die*

1. *das 18. Lebensjahr vollendet haben,*
2. *geistig und körperlich geeignet sind (Nachweis durch arbeitsmedizinische Untersuchung),*
3. *erwarten lassen, daß sie die ihnen übertragenen Aufgaben zuverlässig erfüllen,*
4. *die deutsche Sprache in Wort und Schrift soweit beherrschen, daß eine ausreichende Verständigung und Informationsaufnahme möglich ist und*
5. *mindestens vier Wochen praktische Tätigkeit im Bereich von Gleisen nachweisen können.*

Name \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_ Staatsangehörigkeit \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_

PLZ / Wohnort \_\_\_\_\_

beschäftigt bei Firma \_\_\_\_\_

Bisherige Tätigkeiten  
 im Bereich von Gleisen  
 (Gleispraxis) \_\_\_\_\_

Sipo-Ausbildung vorhanden  
 durch Verkehrsunternehmen \_\_\_\_\_ DB \_\_\_\_\_

Letzte Tauglichkeitsuntersuchung  
 durch (Nachweis beifügen) SSB \_\_\_\_\_ DB \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
 Datum/Firmenstempel / Unterschrift