SSB

DAGleis 02/2024

Dienstanweisung

für das Verhalten im Bereich von Gleisen

Neuausgabe Dezember 2024

gültig ab 1.1.2025

SSB

DAGleis 02/2024

Dienstanweisung

für das Verhalten im Bereich von Gleisen

Neuausgabe Dezember 2024

gültig ab 1.1.2025

Inhalt

1.	Anlass für die Dienstanweisung	6
1.1.	Ziel	6
1.2.	Grundlagen	7
2.	Gültigkeit	7
2.1.	Räumliche Gültigkeit	7
2.2.	Zeitliche Gültigkeit	7
3.	Begriffsbestimmungen	8
3.1.	Gleisbereich	8
3.2.	Fahrbereich	8
3.3.	Oberleitungsbereich (Rissbereich)	9
3.4.	Stromabnehmerbereich	9
3.5.	Sicherheitsraum	9
3.6.	Ausweichmöglichkeiten	9
3.7.	Bahnanlagen	10
3.8.	Strecken- und Gleissperrungen	10
3.9.	Verkehrswege	12
3.10.	Arbeitsstätte	12
3.11.	Arbeitsstelle	12
4.	Zielgruppen	12
5.	Verantwortung für Umsetzung und Einhaltung	13
6.	Bekanntmachung (Veröffentlichung, Unterrichtung der Zielgruppen)	13
7.	Allgemeine Verhaltensregeln für den Aufenthalt im Gleisbereich	14
7.1.	Anlass und Dauer	15
7.2.	Information über Ausweichmöglichkeiten	15
7.3.	Gehen im Gleisbereich	15
7.4.	Queren von Gleisen	15
7.5.	Abstand zu Schienenfahrzeugen	15
7.6.	Haltestellen	16
7.7.	Hochbahnsteige	16
7.8.	Räumen des Fahrbereichs	16
7.9.	Wiederbetreten von Gleisen	17
7.10.	Kennzeichnung von Ausweichmöglichkeiten	17
7.11.	Nothaltsignal bei Gefahr	17
7.12.	Benutzung von Handfunkgeräten, Mobiltelefonen und anderen mobilen digitalen Kommunikationsmitteln	17
7.13.	Einzelpersonen (Selbstsicherer)	18
7.14.	Besichtigungen in Gruppen	18
8.	Zuständigkeiten und Ansprechpartner	18
8.1.	Arbeiten im oder neben dem Gleisbereich durch oder im Auftrag der SSB	18
8.2.	Arbeiten im oder neben dem Gleisbereich durch Dritte ohne Auftrag durch die SSB	18
9.	Personenbezogene Funktionen	19
9.1.	Voraussetzungen für alle	20
9.1.1.	Verantwortung	20
9.1.2.	Voraussetzungen	20
9.1.3.	Tätigkeiten	21
9.2.	Einzelne besonders unterwiesene Person (EBUP)	21

	EDUD. 14	
9.2.1.	EBUP – Verantwortung	21
9.2.2.	EBUP - Voraussetzung	21
9.2.3.	EBUP – Schulung	21
9.2.4.	EBUP - Tätigkeiten	21
9.2.5.	EBUP – Überwachung	22
9.3.	Aufsicht	22
9.3.1.	Aufsicht – Aufgaben, Verantwortung	22
9.3.2.	Aufsicht – Eignung	24
9.3.3.	Aufsicht – Ausbildung "Gelber Ausweis"	24
9.3.3.1.	Aufsicht – Vorläufige Ausbildung ("Roter Ausweis")	25
9.3.4.	Aufsicht - Wiederholungsunterweisung, Nachweis	25
9.3.5.	Aufsicht – Einsatz (Anwesenheit, Arbeiten,)	26
9.3.6.	Aufsicht – Überwachung der Sicherungsmaßnahmen	26
9.4.	Sicherungsaufsicht	26
9.4.1.	Sicherungsaufsicht – Aufgaben, Verantwortung	26
9.4.2.	Sicherungsaufsicht – Eignung und Qualifikation	26
9.4.3.	Sicherungsaufsicht – Unterweisungen (Erstausbildung, Wiederholungsunterweisung),	
	Nachweise	27
9.4.4.	Sicherungsaufsicht – Einsatz	27
9.4.5.	Sicherungsaufsicht – Überwachung der Sicherungsmaßnahmen	28
9.5.	Bauleiter nach DAGleis	28
9.5.1.	Bauleiter nach DAGleis – Rolle, Verantwortung	28
9.5.2.	Bauleiter nach DAGleis – Eignung und Qualifikation	29
9.5.3.	Bauleiter nach DAGleis – Schulung und Nachweise	29
9.5.4.	Bauleiter nach DAGleis – Einsatz und Aufgaben	30
9.5.5.	Bauleiter nach DAGleis - Überwachung der Sicherungsmaßnahmen	30
9.6.	Sicherungsposten	31
9.7.	Unterweisungen	31
9.8.	Nachweis / Dokumentation der Unterweisung	31
9.9.	Ausweise / Nachweise von Berechtigungen	32
10.	Sicherung	33
10.1.	Signale	33
10.1.1.	Rottenwarn- und Nothaltsignale	33
10.1.2.	Signalpfeife	35
10.1.3.	Schutzhaltsignale Sh2 und Sh12	36
10.1.4.	Halt mit Fahne durch sichernde Person:	37
10.1.5.	Geschwindigkeitssignale (G)	38
10.1.6.	Verwendung von Blitzleuchten	41
10.2.	Ausrüstung von Personen	41
10.2.1.	Warnkleidung	41
10.2.2.	Persönliche Schutzausrüstung	41
10.2.3.	Handleuchte	42
10.3.	Sicherungsmaßnahmen	42
10.3.1.	Allgemeine Regeln	42
10.3.2.	Sicherung durch Schutzhalt-Signale (zeitweilige Gleissperrung)	43
10.3.3.	Sicherung durch Sicherungsposten mit Geschwindigkeitsbeschränkung	44
10.3.4.	Eigensicherung von Einzelpersonen (Selbstsicherer)	45
10.3.5.	Sicherung durch Kleingruppen	45
10.3.6.	Sicherung durch Einstellen des Fahrbetriebes	46
10.4.	Ankündigungssignale	47
10.4.1.	Abstände	47
10.5.	Nachbargleis	49

10.6.	Öffentlicher Verkehrsraum	49
10.6.1.	Schutz der Verkehrsteilnehmer	49
10.6.2.	Baustellensicherung	49
10.7.	Arbeiten neben dem Gleis	49
10.8.	Arbeiten in der Nähe von Oberleitungsanlagen	50
10.8.1.	Mindestabstand	50
10.8.2.	Sonderfälle	50
10.8.3.	Bahnstromrückleitung	50
10.9.	Strecken mit Zugsicherungsanlagen oder Fahrsignalanlagen	50
10.9.1.	Abstimmung der Arbeiten	50
10.9.2.	Sicherung der Arbeiten	50
10.9.3.	Verhinderung von Signalstörungen	51
10.9.4.	Sicherung auf Gleisen mit Zweirichtungsfahrbetrieb	51
10.10.	Tunnelstrecken	51
10.10.1.	Allgemeines	51
10.10.2.	Tunnelbeleuchtung Anschluss elektrischer Maschinen	52
10.10.3. 10.10.4.	Bahn- und Tunnelerde	52 52
10.10.4.	Brandschutz	52
10.10.5.	Lagern von Material und Geräten	53
10.11.1	Mindestabstände	53
10.11.2.	Lagerung zwischen Schienen	53
10.11.3.	Fluchtwege, Verkehrswege	53
10.11.4.	Freihalten des Sicherheitsraumes	53
11.	Durchführen von Gleissperrungen	54
11.1.	Sperren der Strecke	54
11.2.	Freigeben der Strecke	54
12.	Beginn und Ende der Arbeiten	54
12.1.	Anmelden von Arbeiten	54
12.2.	Beginn der Arbeiten	55
12.3.	Ende der Arbeiten	55
13.	Dokumentation	56
14.	Mitgeltende Unterlagen	56
15.	Änderungsdienst	57
16.	Anlagen	58
Anlage 1	Anmeldeformular zur DAGleis-Unterweisung	59
Anlage 2	Schulungsnachweis Gelber / Roter / Grüner Ausweis	60
Anlage 3	Übergabeprotokoll Aufsicht / Sicherungsaufsicht	63
Anlage 4	Checkliste Bauleiter / Sicherungsaufsicht	66
Anlage 5	Übergabeprotokoll – Roter Ausweis	67
Anlage 6	Unterweisung Sh2 - Tafelbediener	68
Anlage 7	Übersicht der in der DAGleis geregelten Funktionen	69
Anlage 8	Übersicht der Unterweisungen	79
Anlage 9	Absicherung durch Fahrstromabschaltungen	81
Anlage 10	Abkürzungen	83

#### 1. Anlass für die Dienstanweisung

#### 1.1. Ziel

Diese Dienstanweisung (DAGleis) regelt die Sicherungsmaßnahmen, die beim Aufenthalt oder beim Arbeiten im Gleisbereich der SSB oder neben den Gleisen zu treffen sind. Sie ist die allgemeine Sicherungsanweisung im Sinne der DGUV-Vorschrift 77. Die DAGleis wird vom Betriebsleiter BOStrab der SSB erlassen, der gleichzeitig die "für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS)" ist. Diese Anweisung dient der Sicherheit und dem Gesundheitsschutz.

Personen, die sich im Fahrbereich von Schienenfahrzeugen aufhalten, sind einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt:

- Schienenfahrzeuge können nicht ausweichen,
- Schienenfahrzeuge haben einen vergleichsweise langen und schwer einzuschätzenden Bremsweg,
- Schienenfahrzeuge sind leise, ihr Herannahen kann leicht überhört werden,
- von den Fahrleitungen und Fahrschienen sowie von Kabelinstallationen im Gleisbereich, kann Gefahr durch elektrischen Strom ausgehen.

Aus diesem Grund ist es erforderlich, sich und andere in geeigneter Weise zu sichern, wenn man im Bereich von Gleisen arbeiten oder sich dort aufhalten muss.

Jeder, der dies beabsichtigt, muss sich zuvor mit den Regelungen dieser Dienstanweisung vertraut machen und sie einhalten, um Gefahren für sich und andere zu vermeiden.

Den Bereich von Gleisen dürfen nur Personen betreten, die zuvor im richtigen Verhalten im Gleisbereich und in den Sicherungsmaßnahmen unterwiesen wurden.

Beachte: Neben dem Selbstschutz einer Person im Gleis geht es auch um die Auswirkungen, die sich durch das Verhalten einer Person im Gleis auf den Fahrbetrieb ergeben können. Stadtbahnfahrer sind auf eindeutiges und rechtzeitig erkennbares Verhalten angewiesen, damit sie ihr Fahrzeug mit einer Betriebsbremsung anhalten können und nicht gezwungen sind, Gefahrbremsungen vorzunehmen.

#### 1.2. Grundlagen

Grundlage dieser DAGleis sind u.a.:

- das Arbeitsschutzgesetz, besonders die §§ 4, 5, 6, 7, 8 und 9,
- die BOStrab,
- die StVO,
- die Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere die
  - DGUV-Vorschrift 1 (vormals BGV A1) "Grundsätze der Prävention",
  - o DGUV-Vorschrift 73 (vormals BGV D 30) "Schienenbahnen",
  - DGUV-Vorschrift 77 (vormals BGV D33) "Arbeiten im Bereich von Gleisen",
  - o Empfehlungen für die arbeitsmedizinische Untersuchung für Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten (ehemals G25),
- VDV-Schrift 714 "Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen",
- VDV-Mitteilung 6001 "Rahmenplan für die Ausbildung zur Sicherungsaufsicht für den Einsatz bei Bahnen nach BOStrab und Bahnen des regionalen Verkehrs (außer der DB AG),"
- VDV-Mitteilung 9068 "Leitfaden für die Anwendung der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge"
- Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA),
- Technische Regeln für Arbeitsstätten (Teil Straßenbaustellen, ASR A5.2).

# 2. Gültigkeit

# 2.1. Räumliche Gültigkeit

Diese Anweisung gilt für folgende Bereiche:

- Stadt-/Straßenbahnnetz einschließlich Zahnradbahn der SSB (Bahnanlagen und Nebenanlagen),
- Gleisbereich (siehe Abschnitt 3.1),
- Straßenraum, sofern auch Gleisbereich,
- an Bahnanlagen der SSB angrenzende Bereiche.

# 2.2. Zeitliche Gültigkeit

Diese Anweisung wird am 02.12.2024 veröffentlicht und tritt am 01.01.2025 in Kraft und gilt bis auf Widerruf. Sie ersetzt zu diesem Zeitpunkt die DAGleis Ausgabe 7/2008, die gleichzeitig ungültig wird.

#### 3. Begriffsbestimmungen

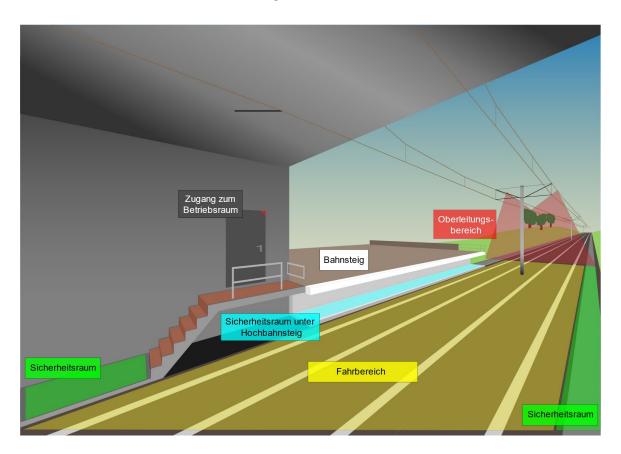
Der Gefährdungsbereich von Gleisen umfasst den Bereich in und unmittelbar an Gleisen, in dem Personen unbeabsichtigt durch Schienenfahrzeuge oder spannungführende Teile gefährdet werden können.

#### 3.1. Gleisbereich

Der Gleisbereich besteht aus mehreren Teilen:

- dem Fahrbereich,
- dem Raum unter, neben oder über Gleisen, in dem Personen durch diese Fahrzeuge unmittelbar gefährdet werden können, sowie
- dem Oberleitungs- und dem Stromabnehmerbereich,
- dem Sicherheitsraum, der an den Fahrbereich angrenzt und Personen Schutz vor sich bewegenden Schienenfahrzeugen bietet,
- dem Rissbereich der Fahrleitung, der von der Gleisachse aus 4,0 m Breite zu beiden Seiten der Gleisachse umfasst.

Personen im Gleisbereich sind durch sich bewegende Schienenfahrzeuge und durch Bahnanlagen unmittelbar gefährdet, sofern sie nicht besondere Schutzmaßnahmen ergreifen.



#### 3.2. Fahrbereich

Der Fahrbereich ist der von sich bewegenden Schienenfahrzeugen in Anspruch genommene Raum. Er setzt sich zusammen aus der Fahrzeugbreite und Zuschlägen für Auslenkungen ("Wankraum / Wackelraum") sowie Fahrzeugausschlägen in Gleisbögen ("Schleppkurve" oder "Hüllkurve").

#### 3.3. Oberleitungsbereich (Rissbereich)

Der Oberleitungsbereich ist der von einer reißenden Oberleitung in Anspruch genommene Bereich. Er stellt ein Dreieck dar mit dem Tragseil als Spitze und den Eckpunkten in beiderseits 4,0 m Abstand von der Gleisachse auf Höhe der Schienenoberkante. In Tunnelanlagen ist der gesamte Tunnelquerschnitt Oberleitungsbereich.

#### 3.4. Stromabnehmerbereich

Der Stromabnehmerbereich ist der Raum 1,5 m beiderseits des höchsten Punktes der Oberleitung bis 6,5 m über Schienenoberkante.

#### 3.5. Sicherheitsraum

Der "Sicherheitsraum" ist der neben jedem Gleis gelegene und in der Regel begehbare Bereich außerhalb des Fahrbereichs. Der Sicherheitsraum kann seitlich vom Gleis (außen) oder zwischen zwei Gleisen (gemeinsam für beide) angeordnet sein. Sicherheitsräume zwischen zwei Gleisen sind gekennzeichnet durch Markierungen oder Begrenzungsstangen. Sicherheitsräume können auch hinter übersteigbaren Hindernissen (bis ca. 0,6 m Höhe) liegen. Die Breite des Sicherheitsraumes muss mindestens 0,7 m, gemessen vom Fahrbereich aus, betragen. Die Standfläche muss mindestens 0,5 m breit sein, die Höhe mindestens 2 m über der Standfläche. Sicherheitsräume müssen frei von Einbauten sein.

In den Sicherheitsräumen darf grundsätzlich nichts abgestellt oder gelagert werden; Ausnahmen sind jedoch möglich (vgl. Kap. 10.11.4).

Im Bereich von Haltestellen und Abstellanlagen können Sicherheitsräume unter Bahnsteigen und Laufstegen angeordnet sein. Sie müssen mindestens 0,7 m hoch und 0,7 m breit sein. Vor und in diesen Sicherheitsräumen dürfen keine Hindernisse sein, insbesondere keine Einbauten. In den Sicherheitsräumen unter Bahnsteigen darf nichts abgestellt oder gelagert werden.

#### 3.6. Ausweichmöglichkeiten

Ausweichmöglichkeiten sind außer dem Sicherheitsraum z.B. auch Nischen, Öffnungen in Geländern und Gleise, auf denen Fahrzeugbewegungen ausgeschlossen sind. Fahrbahnflächen öffentlicher Straßen können auch als Ausweichmöglichkeiten dienen, sofern sie gemäß StVO / RSA

(Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) gesichert sind

#### 3.7. Bahnanlagen

Das Wort "Bahnanlagen" bezeichnet die Gesamtheit der Bahn-Infrastruktur der SSB. Die Bahnanlagen bestehen aus den Betriebsanlagen (gem. BOStrab §1.7) sowie den Nebenanlagen. Betriebsanlagen sind alle dem Betrieb dienenden Anlagen.

Als Nebenanlagen werden die Anlagen (auch Räume) bezeichnet, die

- räumlich-funktional der Hauptnutzung Bahnbetrieb oder Straßenverkehr nachgeordnet sind und
- außerhalb des Gleisbereichs liegen und
- welche die SSB benötigt, um ihre Aufgaben erfüllen zu können.

Dies können beispielsweise

- Nebenräume in Tunneln,
- Toiletten an Endstellen
- sowie die jeweiligen Zugangswege sein.

An Nebenanlagen können sich Gefährdungen in zweierlei Hinsicht ergeben:

- durch Gefahren aus dem Bahnbetrieb im Gleisbereich,
- durch Arbeiten neben dem Gleisbereich (wenn Personen, Maschinen oder Geräte in den Gleisbereich geraten können).

# 3.8. Strecken- und Gleissperrungen

Strecken können gesperrt werden:

- aus Gründen der Arbeitssicherheit (z.B. Rasenmähen, bei Arbeiten im Bereich von Hochbahnsteigen),
- aus technischer Sicht (z.B. Nichtbefahrbarkeit wg. Bauarbeiten).

Gleise können gesperrt werden:

- a) kurzfristig / vorübergehend
- Kurzfristige Gleissperrungen können wenige Minuten bis zu mehreren Stunden oder Tagen dauern.
- Der Fahrbetrieb ist sofort möglich, nachdem der gesperrte Gleisabschnitt geräumt und für die Zugfahrt freigegeben ist.
- Die Fahrleitung ist wegen Bauarbeiten abgeschaltet, vor dem Streckentrenner ist das Gleis mit Sh2 zu sperren.
- Die Sperrung wird durch Sh2 im Gleis signalisiert und durch Sh12 angekündigt.
  - Erläuterung: Das gesperrte Gleis bleibt Bahnanlage im Sinne der BOStrab. Die Leitstelle behält hier die Betriebsaufsicht.

#### b) langfristig

- Der Fahrbetrieb wird im gesperrten Abschnitt für einen längeren Zeitraum (Tage, Wochen oder Monate) eingestellt.
- Für die Zeit der Sperrung wird das Gleis außer Betrieb genommen.
  Ein Fahrbetrieb ist dann nicht möglich.
  Erläuterung: Das außer Betrieb genommene Gleis gilt für den
  Zeitraum der Außerbetriebnahme nicht als Bahnanlage im Sinne der
  BOStrab. Damit gilt im außer Betrieb genommenen Gleis nicht die
  DAGleis. Es gelten dann die einschlägigen Vorschriften (bspw. für
  Baustellen). Die Verkehrssicherungspflicht über das außer Betrieb
  genommene Gleis, sowie die Pflicht zur Einhaltung der Vorgaben
  des Arbeitsschutzes hat die bauausführende Organisation.
- Sicherung: Die Sperrung wird durch Sh2 im Gleis signalisiert und durch Sh12 angekündigt. Zusätzlich können zur Sicherung ergänzende Mittel wie beispielsweise verschlossene Weichen, Schwellenkreuze, Big-Bags, Lichtsignale verwendet werden. Außerdem kann zur Sicherheit die Fahrleitungsspannung abgeschaltet werden. Dies ist mit der Aufstellung der Sh2 Tafel zu kennzeichnen.

Nr.		Art	Sperrung	Mögliche ergänzende Mittel	Besonderheit	zuständig
1		Betriebs- gleis	-	-	Linienbetrieb ohne Einschränkungen	SSB
2	kurzfristig	Gesperrtes Gleis	Sh2	-	Eingeschränkter Linienbetrieb, Sperrung wird für Linienfahrten kurzfristig aufgehoben	SSB / bauausfüh- rende Orga- nisation
3	langfristig	Baugleis vor Abnahme	Sh2	Gleisunterbrech ung, Schwellenkreuz, Big-Bags	Keine Fahrbeziehung zwischen Baugleis und Betriebsgleisen möglich	Bauausfüh- rende Orga- nisation (Auftragneh- mer) / SSB
4	langfristig	Baugleis nach Abnahme	Sh2	Lichtsignale, ggf. keine Fahrdraht- spannung	Kein Linienbetrieb, Befahrung durch Baufahrzeuge oder durch Probefahrten möglich.	SSB

#### Anwendungshinweis:

Gleissperrungen werden durch im Gleis aufgestellte Schutzhaltsignale Sh12 + Sh 2 signalisiert. Sh12 kündigt einen gesperrten Gleisabschnitt an. Sh2 signalisiert "Schutzhalt: Halt – Weiterfahrt unzulässig": Ein Fahrzeug (z.B. Zug, gleisfahrbare Maschine) darf nicht in den gesperrten Bereich einfahren. Erst wenn der Bereich für die Einfahrt des Fahrzeugs freigegeben wird, darf das Fahrzeug einfahren. Dazu nimmt eine hierzu befugte Person die Signaltafel Sh 2 (bei

Grasmäharbeiten nach Aufforderung durch die Aufsicht) vor jeder Fahrzeugfahrt aus dem Gleis und signalisiert damit dem Fahrer des Fahrzeugs, dass der Gleisabschnitt für die Fahrt freigegeben ist. Unmittelbar nach der Durchfahrt des Fahrzeugs stellt die befugte Person die Signaltafel Sh2 wieder ins Gleis und sperrt es dadurch. Die Signaltafel Sh 2 darf fernbedient werden.

»Halt«-zeigende Lichtsignale "H0" und "F0" sind nicht als Gleissperrungen für Baumaßnahmen im Gleisbereich zulässig. Sie können jedoch als ergänzende Mittel zu Sh2 und Sh12 verwendet werden (vergleich z.B. Anlage 9).

#### 3.9. Verkehrswege

Verkehrswege für Personen sind durch ihre Form und Lage erkennbar und dort erforderlich, wo Arbeitsstätten, Betriebsräume oder Fahrzeuge betriebsmäßig erreicht oder verlassen werden müssen. Verkehrswege müssen frei von Einbauten, Hindernissen und Stolperstellen sein.

#### 3.10. Arbeitsstätte

Eine Arbeitsstätte im Sinne dieser Dienstanweisung ist ein (fester) Ort auf dem Gelände eines Unternehmens, der zur Nutzung für (ortsfeste) Arbeitsplätze vorgesehen ist.

#### 3.11. Arbeitsstelle

Eine Arbeitsstelle im Sinne dieser Dienstanweisung ist derjenige Teil einer Verkehrsanlage, der zur Durchführung von Arbeiten besonders gesichert wird. Eine Wanderbaustelle ist ebenfalls eine Arbeitsstelle (beispielsweise bei Revisionsarbeiten).

Für jede Arbeitsstelle ist eine eigene Sicherungsmaßnahme vorzusehen.

# 4. Zielgruppen

Diese Dienstanweisung richtet sich an folgende Personengruppen:

- Personen, die sich im Bereich von Gleisen aufhalten,
- Personen, die im Bereich von Gleisen arbeiten,
- Personen, die Sicherungsmaßnahmen für den Aufenthalt und für das Arbeiten im Bereich von Gleisen festlegen,
- Personen, die diese Sicherungsmaßnahmen auf korrekte Ausführung und Einhaltung überwachen,
- Personen, die andere in der Umsetzung der Vorgaben dieser DA schulen.

#### 5. Verantwortung für Umsetzung und Einhaltung

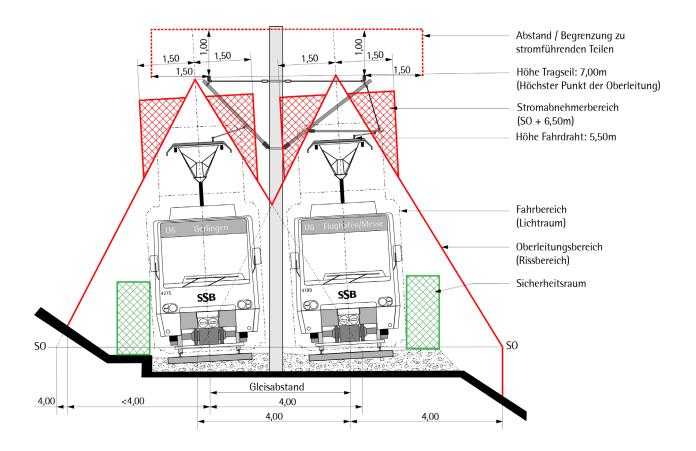
• Selbstschutz:

Jeder, der den Gleisbereich betritt, ist verpflichtet, nach seinen Möglichkeiten sowie gemäß Unterweisung und Weisung für Sicherheit und Gesundheit bei seiner Arbeit zu sorgen – und zwar unbeschadet etwaiger Pflichten Dritter. Wer nicht weiß, wie er sich im Gleisbereich zu verhalten oder zu sichern hat, hat die Pflicht, sich vor Betreten des Gleisbereichs darüber in geeigneter Weise zu informieren. Wer sich nicht zuvor kundig gemacht hat, darf den Gleisbereich nicht betreten.

- Rollenbezogene Verantwortung:
   Für Umsetzung und Einhaltung der Vorschriften dieser
   Dienstanweisung gibt es bestimmte Rollen (z.B. Bauleiter,
   Sicherungsaufsicht, Aufsicht). Jede Rolle hat ihre eigenen
   Verantwortungen.
- Mehrere Arbeitsgruppen im selben Bereich:
   Wenn abzusichernde Bereiche verschiedener Arbeitsgruppen
   ineinander übergehen (räumlich und / oder zeitlich), so müssen die
   Personen, die je Arbeitsgruppe für die Absicherung verantwortlich
   sind, die Sicherungsmaßnahmen aufeinander abstimmen.
   (Koordinationspflicht gemäß Übergabeprotokoll, vergleiche
   DGUV 1, §6, Abs. 1).
- 6. Bekanntmachung (Veröffentlichung, Unterrichtung der Zielgruppen)
  Diese Dienstanweisung wird auf zwei Wegen bekanntgemacht:
  - gedruckt, zum Verteilen an die betroffenen Personen,
  - digital auf der allgemein zugänglichen Website der SSB sowie im Intranet der SSB.

Die Inhalte dieser Dienstanweisung werden durch funktionsbezogene Unterweisungen (Erstunterweisung, Wiederholung) geschult. Eine Übersicht der Schulungen findet sich in der Anlage 8.

#### 7. Allgemeine Verhaltensregeln für den Aufenthalt im Gleisbereich



Die nachfolgenden Regelungen gelten insbesondere

- für den sicheren Aufenthalt im Gleisbereich unter Fahrbetrieb,
- für Arbeiten auf Bahnsteigen im Bereich der Bahnsteigkante,
- für die Wege zur und von der Arbeitsstelle,
- für Anlagen unmittelbar neben Gleisen, Nebenanlagen und Anlagen Dritter, sofern ein Aufenthalt oder Arbeiten an den Nebenanlagen durch unbeabsichtigtes oder beabsichtigtes Hineingeraten in den Gleisbereich nicht auszuschließen ist.

Sie gelten nicht für Bereiche von Gleisen, die außer Betrieb genommen sind.

#### 7.1. Anlass und Dauer

Gleisanlagen dürfen nur aus dienstlichem Anlass betreten werden. Niemand darf sich länger als nötig im Gleisbereich aufhalten.

#### 7.2. Information über Ausweichmöglichkeiten

Personen, die sich im Gleisbereich aufhalten, müssen sich vorab kundig gemacht haben, wo sie bei Annäherung von Fahrzeugen Schutz finden können, ohne sich Gefahren durch den Bahn- bzw. Straßenverkehr auszusetzen.

Personen dürfen den Gleisbereich nur nach Durchführung geeigneter Sicherungsmaßnahmen betreten.

#### 7.3. Gehen im Gleisbereich

In der Regel soll auf Verkehrswegen oder im Sicherheitsraum gegangen werden. Damit man einen sich nähernden Zug frühzeitig erkennen kann, soll man entgegen der Regelfahrtrichtung des nächstgelegenen Gleises gehen. Die Strecke ist ständig nach der Richtung zu beobachten, aus der Fahrzeuge zu erwarten sind. Besondere Aufmerksamkeit ist beim Begehen von in beiden Richtungen befahrenen Gleisen (eingleisigen Strecken und Gleiswechselbetrieb) und bei Gleisen im Verkehrsraum einer Straße geboten.

Wenn sich ein Schienenfahrzeug nähert, muss man den Fahrbereich des Fahrzeugs räumen (siehe Kap. 7.8).

#### 7.4. Queren von Gleisen

Gleise dürfen grundsätzlich nur an den dafür vorgesehenen Stellen gequert werden. Sollen Gleise an anderen Stellen gequert werden, müssen zuvor geeignete Sicherungsmaßnahmen und Verhaltensregeln, unter anderem in Bezug auf Sicht, Streckenzustand, Streckengeschwindigkeit die angestrebte Örtlichkeit bestimmt und dann eingehalten werden.

#### Beachte:

Durch korrektes Verhalten schützt eine Person nicht nur sich selbst, sondern macht ihr zu erwartendes Verhalten für Dritte zweifelsfrei erkennbar. Missverständnisse und unerwünschte Reaktionen werden so vermieden.

Beispiel: Wenn eine Person ein Gleis korrekt quert, kann der Fahrer eines herannahenden Zuges dies rechtzeitig und klar erkennen. Damit vermeidet die querende Person ein schreckhaftes Reagieren des Fahrers – wie beispielsweise eine Gefahrbremsung.

# 7.5. Abstand zu Schienenfahrzeugen

Gleise dürfen nicht unmittelbar vor oder hinter haltenden Schienenfahrzeugen betreten werden. Denn stehende Fahrzeuge können in Bewegung gesetzt werden. Es sollen zum eigenen Schutz und zur guten Erkennbarkeit mindestens zwei Meter Abstand vor oder hinter dem Fahrzeug eingehalten werden.

Beim Queren mehrerer Gleise muss besonders auf herannahende Schienenfahrzeuge geachtet werden, die möglicherweise durch das stehende Fahrzeug verdeckt werden.

#### 7.6. Haltestellen

Beim Herannahen von Zügen darf nicht auf einen eventuellen Haltestellenaufenthalt vertraut werden.

Eine Durchfahrt mit einer Geschwindigkeit von bis zu 40 km/h ist möglich.

#### 7.7. Hochbahnsteige

Gleise neben Hochbahnsteigen und neben Laufstegen dürfen nur mit geeigneten Sicherungsmaßnahmen (bei parallel angeordneten Hochbahnsteigen durch Gleissperrung) betreten werden, falls kein begehbarer Sicherheitsraum vorhanden ist.

#### 7.8. Räumen des Fahrbereichs

Wenn die Annäherung eines Schienenfahrzeuges erkennbar wird, oder wenn Warnsignale ertönen, ist der Fahrbereich sofort zu räumen. Die Räumung erfolgt über die zuvor festgelegte Austrittsseite. Werden Ausweichmöglichkeiten in der Nähe des Gleises benutzt, so muss man

- bei Annäherung des Zuges an geeigneter Stelle (trittsicher) stehen bleiben,
- im Sicherheitsraum "schmal" stehen,
- den Blickkontakt zum Fahrer des Zuges halten und Körper in Richtung Stadtbahn drehen
- die Vorbeifahrt des Zuges abwarten und beobachten.

Es ist stets auf den Fahrbetrieb im Nachbargleis bzw. auf den Straßenverkehr zu achten.

#### 7.9. Wiederbetreten von Gleisen

Personen dürfen den Gleisbereich nach einer Räumung erst wieder betreten,

- wenn die Sicherungsmaßnahmen wieder eingerichtet sind und
- wenn sicher ist, dass keine weitere Zugfahrt ansteht (Folgezug, Gegenzug).

#### 7.10. Kennzeichnung von Ausweichmöglichkeiten

Ausweichmöglichkeiten für Personen und Geräte sind im erforderlichen Umfang freizuhalten und ggf. in geeigneter Weise (z.B. durch Abschrankungen) zu kennzeichnen.

#### 7.11. Nothaltsignal bei Gefahr

Bei Gefahr (z.B. Fahrbereich ist nicht geräumt, eine Baumaschine ragt ins Lichtraumprofil) ist der herannahende Zug durch das Nothaltsignal zum Halten aufzufordern. Hierzu ist neben dem Sicherungsposten jede Person verpflichtet. Bei Abgabe des Nothaltsignals darf die Person nicht im Gleis stehen.

Beachte: Es dürfen keine Handzeichen gegeben werden, die als Nothalt missdeutet werden können. Ein freundliches Winken in Richtung Fahrer kann als Nothalt missverstanden werden – oder als "freie Fahrt".

# 7.12. Benutzung von Handfunkgeräten, Mobiltelefonen und anderen mobilen digitalen Kommunikationsmitteln

Handfunkgeräte dürfen nur benutzt werden, wenn während des Funkgesprächs der Fahrbereich verlassen wird.

Die Kommunikation mittels Mobiltelefonen oder die Benutzung von anderen mobilen digitalen Kommunikationsmitteln innerhalb des Fahrbereichs ist verboten.

Mitarbeiter, die mit jeglicher Art von Sicherungsaufgaben beschäftigt sind, dürfen Mobiltelefone nur nutzen, wenn alle zu sichernden Mitarbeiter und sie selbst den Fahrbereich verlassen haben. Mitarbeiter, die aus arbeitstechnischen Gründen ein eingeschaltetes Mobiltelefon oder ein anderes mobiles digitales Kommunikationsmittel mitführen (z.B. Bauleitung, Sicherungsaufsicht, Aufsicht), müssen zum Telefonieren oder zur sonstigen Kommunikation den Fahrbereich verlassen und den Sicherheitsraum oder eine andere Ausweichmöglichkeit aufsuchen. Beim Telefonieren ist stehen zu bleiben und der Körper in die Richtung zu drehen, aus der Schienenfahrzeuge zu erwarten sind.

Personen mit Prüfaufgaben, die zur unmittelbaren Durchführung der Prüfarbeiten über mobile Endgeräte kommunizieren müssen, dürfen dies im gesperrten Gleis und nur unter Fremdsicherung tun.

#### 7.13. Einzelpersonen (Selbstsicherer)

Einzelne, mindestens gemäß Kap. 9.1.2 unterwiesene Personen sichern sich bei Aufenthalt im Gleisbereich durch Aufmerksamkeit und Übersicht über den Gefahrbereich. Dies wird durch die in Kap. 10.3.4 beschriebenen Verhaltensweisen erreicht. Selbstsichernde Personen dürfen im Fahrbereich keine Mobiltelefone oder andere mobile Kommunikationsmittel nutzen.

#### 7.14. Besichtigungen in Gruppen

Besichtigungen im Bereich von Gleisen durch Gruppen dürfen nur unter Aufsicht eines mindestens nach Kap. 9.3.3.1 (Aufsicht) unterwiesenen SSB-Mitarbeiters durchgeführt werden. Diese Person ist verantwortlich für die Einhaltung dieser Dienstanweisung. Sie unterweist die übrigen Gruppenmitglieder entsprechend (unter anderem in Verhalten im Gleisbereich, Gefahren des Bahnbetriebs, örtlich für die Gruppe getroffene Sicherungsmaßnahmen). Gruppen müssen auf Ruf- und Sichtweite zusammenbleiben und leicht überschaubar sein. Erläuterungen sollen nur an Orten gegeben werden, an denen eine Gefährdung durch bewegte Schienenfahrzeuge ausgeschlossen ist.

Für Besichtigungen können ortskundige, mindestens nach Kap. 9.3.3.1 (Aufsicht) unterwiesene Betriebsfremde vom Betriebsleiter die Berechtigung erhalten, Gleisbereiche ohne Begleitung eines SSB-Mitarbeiters zu betreten und andere Betriebsfremde zu führen.

#### 8. Zuständigkeiten und Ansprechpartner

# 8.1. Arbeiten im oder neben dem Gleisbereich durch oder im Auftrag der SSB

Die Sicherungsmaßnahmen werden durch die dafür zuständigen Personen gemäß den Aufgaben ihrer jeweiligen Funktionen (Kap. 9 und Anlage 3) festgelegt und umgesetzt.

Die Sicherung wird mit Maßnahmen nach Kapitel 10 dieser Dienstanweisung ausgeführt.

# 8.2. Arbeiten im oder neben dem Gleisbereich durch Dritte ohne Auftrag durch die SSB

Für Dritte, die Tätigkeiten im oder neben dem Gleisbereich ausführen müssen, gibt es Ansprechpartner bei der SSB, die die Sicherungsmaßnahmen vorgeben und die in die Sicherungsmaßnahme unterweisen. Dritte dürfen mit Arbeiten im oder neben dem Gleisbereich, bei denen Personen, Geräte oder Materialien in den Gleisbereich geraten können, erst beginnen, wenn ihnen die Erlaubnis des zuständigen SSB-Ansprechpartners vorliegt und dieser die erforderlichen

Sicherungsmaßnahmen vorgegeben und gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb unterwiesen hat.

Die Ansprechpartner sind die SSB-Organisationseinheit "Gleisbau" für Arbeiten im Tiefbau und bis zu einer Höhe von zwei Meter über Schienenoberkante sowie der SSB-Organisationseinheit "Elektrische Anlagen" für Arbeiten an Hochbauten oberhalb von zwei Meter. Für einzelne Gewerke (z.B. Signalanlagen, Bahnsteige) sind die Ansprechpartner die entsprechenden Organisationseinheiten. Die Ansprechpartner der SSB müssen befugt sein, die Unterweisung durchzuführen – sie müssen mindestens als Aufsicht nach Kap. 9.3 qualifiziert sein.

Insbesondere für häufig wiederkehrende, nicht planbare Arbeiten der Entstörung kann die SSB in Abstimmung mit den ausführenden Firmen Anweisungen mit Vorgaben zur Sicherung der Arbeiten aufstellen (beispielsweise für Arbeiten an der Straßenbeleuchtung oder an Lichtsignalanlagen).

Sofern die Voraussetzungen hierfür vorliegen und sofern der Betriebsleiter der SSB eine entsprechende Anweisung erlassen hat, legen die vor Ort arbeitenden externen Personen anhand der Vorgaben einer solchen Anweisung die Sicherungsmaßnahmen fest und überwachen ihre Einhaltung.

#### 9. Personenbezogene Funktionen

Die Voraussetzungen für alle personenbezogenen Funktionen gemäß DAGleis sind im Kapitel 9.1 beschrieben.

Die DAGleis sieht verschiedene Funktionen vor:

- Jedermann (Kap. 9.1): Voraussetzungen für alle sich im Gleisbereich aufhaltende Personen.
- Einzelne, besonders unterwiesene Person (EBUP, Kap. 9.2): Befähigt zur Eigensicherung.
- Aufsicht (Kap. 9.3):
   Ständige Kontrolle und Anpassung der Sicherungsmaßnahmen am Ort
- Sicherungsaufsicht (Kap. 9.4):
   Umsetzen und stichprobenartiges Überwachen der Sicherungsmaßnahmen
- Bauleitung (Kap. 9.5): Festlegen der Sicherungsmaßnahmen gemäß DAGleis

 Sicherungsposten (SiPo, Kap. 9.6):
 Absichern von Personen im Fahrbereich gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb

#### 9.1. Voraussetzungen für alle

#### 9.1.1. Verantwortung

Jede Person, die sich im Gleisbereich aufhält, hat die allgemeinen Verhaltensregeln nach Kapitel 7 einzuhalten.

#### 9.1.2. Voraussetzungen

Jede sich im Gleisbereich aufhaltende Person

- muss sprachlich die Anweisungen ihrer Aufsicht (vgl. Kap. 9.3) verstehen und umsetzen können,
- muss körperlich und geistig geeignet sein (für ihre Tätigkeit befähigt),
- muss die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen (z.B. Unterweisung durch Aufsicht),
- darf keine alkoholischen Getränke oder andere die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigende Mittel zu sich genommen haben oder unter der Wirkung solcher Mittel oder Getränke stehen.

Jede Person, die den Gleisbereich betritt, muss über die Gefahren im Gleisbereich informiert und über die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen unterwiesen sein.

Personen ohne bestimmte Funktion im Sinne der DAGleis werden durch ihren jeweiligen Unternehmer/Arbeitgeber unterwiesen.

Der Vorgesetzte einer Person überzeugt sich in geeigneter Weise davon, dass keine gesundheitlichen Gründe dem Einsatz der Person für ihre vorgesehene Tätigkeit entgegenstehen.

Für Personen, die im Gleisbereich Sicherungsaufgaben wahrnehmen (z.B. Aufsicht, EBUP, Kleingruppe, SiPo), befindet über die körperliche Eignung ein Arbeits- oder Betriebsmediziner gemäß VDV-Schrift 714 "Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen" oder gemäß den Empfehlungen für die arbeitsmedizinische Untersuchung für Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten (ehemals G25).

Nicht zur SSB gehörende Personen haben den entsprechenden Eignungsnachweis mitzuführen.

Die Fristen der regelmäßigen Nachuntersuchungen (vergl. §10 BOStrab) sind in der VDV-Schrift 714 empfohlen. Für die SSB und die Funktionen der DAGleis werden sie nachfolgend als Mindestanforderung konkretisiert:

- Sicherungsposten alle 3 Jahre.
- Personen, die im Gleisbereich Sicherungsaufgaben wahrnehmen (Aufsicht, EBUP, Kleingruppe),
  - o bis zum 40. Lebensjahr alle 5 Jahre,
  - o ab dem 40. Lebensjahr alle 3 Jahre
- Personen mit Funktion gemäß DAGleis, die keine sichernden Aufgaben im Gleisbereich wahrnehmen (z.B. Bauleitung, Sicherungsaufsicht) ab 40. Lebensjahr alle 5 Jahre.

#### 9.1.3. Tätigkeiten

Unter Sicherung darf sich jeder, der körperlich und geistig geeignet und unterwiesen ist, im Gleisbereich aufhalten oder arbeiten.

#### 9.2. Einzelne besonders unterwiesene Person (EBUP)

#### 9.2.1. EBUP – Verantwortung

Die einzelne, besonders unterwiesene Person darf den Gleisbereich eigenständig betreten und sich im Gleisbereich aufhalten. Sie darf dabei nicht den Bahnbetrieb gefährden. Sie muss fähig sein zur Eigensicherung.

#### 9.2.2. EBUP - Voraussetzung

Die einzelne, besonders unterwiesene Person muss die Anforderungen gemäß Kapitel 9.1 erfüllen. Die gesundheitlichen Anforderungen werden durch eine arbeitsmedizinische Untersuchung nachgewiesen. Der Vorgesetzte überzeugt sich in geeigneter Weise davon, dass keine gesundheitlichen Gründe dem Einsatz als EBUP entgegenstehen.

# 9.2.3. EBUP – Schulung

Um sich eigenständig im Gleisbereich aufhalten zu dürfen, werden Personen gemäß den Vorgaben von Kap. 9.3.3 unter Einbeziehung der allgemeinen Verhaltensregeln nach Kap. 7 durch die SSB unterwiesen. Die einzelne, besonders unterwiesene Person erhält eine jährliche Wiederholungsunterweisung – für SSB-Mitarbeiter durch die jeweiligen Unternehmensbereiche (z.B. im Rahmen der bereichsinternen UVV), für Externe durch deren Arbeitgeber (vgl. Kap. 9.3.4). Die Unterweisung ist zu dokumentieren.

# 9.2.4. EBUP - Tätigkeiten

Nach erfolgreicher Unterweisung erhalten die Personen einen Ausweis ("Gelber Ausweis" mit Einschränkungen), der sie berechtigt,

- sich eigenverantwortlich und selbstsichernd im Gleisbereich aufzuhalten (Einzelperson),
- nur Sichtkontrollen, Besichtigungen, Begehungen oder einfache Tätigkeiten geringen Umfangs, die eine zuverlässige Streckenbeobachtung erlauben, durchzuführen.

Diese Personen dürfen keine Tätigkeit als Aufsicht aufnehmen und keine Gruppen führen.

Vor Betreten einer bestimmten Anlage müssen sich die Personen in geeigneter Weise Kenntnis über die Örtlichkeit verschaffen.

#### 9.2.5. EBUP - Überwachung

Einzelne besonders unterwiesene Personen werden im Rahmen der jährlichen Wiederholungsunterweisung überwacht. Die Dokumentation der Unterweisung ist zugleich Nachweis der Überwachung. Bei Aufenthalt im Gleisbereich ist der Gelbe Ausweis mitzuführen und auf Verlangen zur Kontrolle vorzuzeigen.

Beachte: Die Pflicht zum Mitführen des Gelben Ausweises bei Aufenthalt im Gleisbereich gilt somit auch für SSB-Mitarbeiter.

#### 9.3. Aufsicht

#### 9.3.1. Aufsicht – Aufgaben, Verantwortung

Die Aufsicht ist dafür verantwortlich, dass alle sich in ihrem Zuständigkeitsbereich aufhaltenden Personen die Voraussetzungen nach Kap. 9.1 erfüllen.

Sofern nicht anders durch den Bauleiter/Sicherungsaufsicht festgelegt, ist es die Aufsicht, die die Betriebsleitstelle vor Aufnahme der Arbeiten umfassend über u.a. Ort, Sicherungsmaßnahmen, Beginn, Art und über das geplante Ende der Arbeiten unterrichtet. Ebenso informiert die Aufsicht die Leitstelle bei Störungen im Bauablauf mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb sowie bei Änderungen der vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen und über den Abschluss der Arbeiten.

Beachte: Der Bauleiter/Sicherungsaufsicht legt die mögliche bestehenbleibende betriebliche Einschränkung fest (z.B. die Geschwindigkeitsbeschränkung von 15 km/h bleibt auch beim Verlassen der Baustelle durch die Aufsicht bestehen) und teilt dies der Aufsicht mit. Die Aufsicht informiert beim Abmelden entsprechend die BLS. Falls nötig, wird über den Fachbereich "Betriebliche Strategien" (BS) über das vorhandene Formblatt eine Bekanntmachung zu den betrieblichen Einschränkungen versandt.

Die Aufsicht führt die von der Sicherungsaufsicht angeordneten Maßnahmen aus und sorgt für deren Einhaltung. Dazu gehört in besonderem Maße, dass:

 die Aufsicht vor Beginn der Arbeiten die Beschäftigten über die bei ihrer Tätigkeit auftretenden Gefahren und über Maßnahmen zu deren Abwendung unterweist,

- die Aufsicht Informationen über Ausweichmöglichkeiten an die Beschäftigten gibt,
- die Arbeiten erst begonnen werden,
  - o nachdem alle angeordneten Sicherungsmaßnahmen ausgeführt sind und
  - nachdem die Aufsicht die Wirksamkeit der Sicherungsmaßnahmen geprüft hat (z.B. durch Sicht- oder Hörprobe), auch bei ungünstigen Bedingungen,
- bei Unwirksamkeit der Sicherungsmaßnahmen die Arbeiten zunächst eingestellt werden und nach Vorgaben der Sicherungsaufsicht die Sicherungsmaßnahmen an die geänderten Bedingungen angepasst werden,
- die Warnsignale der Sicherungsposten unverzüglich befolgt werden,
- die Aufsicht dem Bediener der Sh2-Tafel vor der Durchfahrt eines Zuges signalisiert, dass die Arbeitsstelle von Personen und anderen möglichen Hindernissen geräumt ist. Dazu legt die Aufsicht vorab und in Abstimmung mit dem Sh2-Bediener fest, wie die Aufsicht dem Sh2-Bediener signalisiert, dass die Strecke von Personen und Hindernissen geräumt ist,
- nach Durchfahrt eines Zuges Gleise erst dann betreten werden, wenn sicher ist, dass keine Gefahr von einer weiteren Zugfahrt ausgeht (Folgezug, Gegenzug).

#### 9.3.2. Aufsicht – Eignung

Die Aufsicht an einer Arbeitsstelle kann ausüben, wer

- mindestens 18 Jahre alt ist,
- in den einschlägigen Vorschriften und Anweisungen unterrichtet ist,
- persönlich zuverlässig ist (vgl. §10 (1) 3 BOStrab),
- körperlich (VDV 714 oder vergleichbar) und geistig geeignet ist,
- die deutsche Sprache in Wort und Schrift so weit beherrscht, dass auf Deutsch eine ausreichende Verständigung und Informationsaufnahme möglich ist.

#### 9.3.3. Aufsicht - Ausbildung "Gelber Ausweis"

Die Ausbildung und Prüfung der Aufsicht und für Einzelpersonen (EBUP) erfolgt durch die SSB.

Die Zulassung zur Ausbildung fordert von einer Aufsicht ausreichende Praxis im Gleisnetz der SSB. Dies sind grundsätzlich mindestens 4 Wochen (Ausnahmen siehe Kap. 9.3.3.1).

Beachte: Praxis bedeutet Mitarbeit im Gleisbereich – z.B. beim Gleisbau, der Fahrleitungsmontage oder an Signalanlagen. Eine aktuell gültige Lotsenausbildung der SSB kann die Gleispraxis ersetzen. Ein EBUP übernimmt keine Funktionen als Aufsicht und benötigt daher keine nachgewiesene Gleispraxis als Voraussetzung zur Ausbildung.

Die Anmeldung zur Ausbildung erfolgt mit dem Formular nach Anlage 1. Der SSB-Bereich Berufsausbildung (AC) erstellt die Liste der Teilnehmer. Die Liste der Teilnehmer ist die Grundlage zur Dokumentation der Ausbildung.

Die Ausbildung dauert rund sechs Stunden und behandelt Arbeiten im Bereich von Gleisen, Gefährdungen durch Schienenfahrzeuge, durch Bahnstromanlagen, DAGleis und DASiPo.

Die Ausbildungen werden durch die SSB-Bereiche Arbeitssicherheit (VXa), Betriebsleiterbüro (VLo), Gleisbau (TGg) und Stromversorgung (TEs) durchgeführt.

Der Erfolg der Ausbildung wird durch eine schriftliche Prüfung nachgewiesen.

Die erfolgreich abgeschlossene Ausbildung wird mit der Ausgabe des Gelben Ausweises nach Anlage 2 bestätigt.

Als Nachweis der Ausbildung führt die Aufsicht stets den Gelben Ausweis mit sich.

Auf der Teilnehmerliste von AC dokumentieren VL und VXa Ausbildung, Prüfung und Ausgabe des Gelben Ausweises.

Die Teilnehmerliste mit Bestätigung wird bei VXa aufbewahrt.

#### 9.3.3.1. Aufsicht – Vorläufige Ausbildung ("Roter Ausweis")

Muss eine Aufsicht ausnahmsweise ohne Gleispraxis und / oder ohne Ausbildung nach Kap. 9.3.3 eingesetzt werden, ist hierzu eine vorläufige Ausbildung Voraussetzung.

Diese vorläufige Ausbildung gilt grundsätzlich für eine einzelne zeitlich und örtlich begrenzte Arbeitsstelle.

Die vorläufige Ausbildung erfolgt durch die zuständige Bauleitung der SSB oder die zuständige Sicherungsaufsicht der SSB und beinhaltet neben der theoretischen Einführung in die DAGleis eine gründliche Einweisung in die örtlichen Gegebenheiten der zukünftigen Arbeitsstelle. Die Arbeitsstellen von Mitarbeitern ohne Ausbildung nach Kap. 9.3.3 werden so lange von der zuständigen Sicherungsaufsicht der SSB beaufsichtigt, bis sich die Sicherungsaufsicht davon überzeugt hat, dass die Aufsicht ihre Aufgaben erfüllt.

Die erfolgreich abgeschlossene Ausbildung wird mit der Ausgabe des vorläufigen Roten Ausweises nach Anlage 2, sowie dem Übergabeformular DAGleis nach Anlage 5 bestätigt.

#### Beachte:

Die vorläufige Ausbildung gilt nicht für das gesamte SSB-Netz. Die Örtlichkeit, für die die vorläufige Ausbildung gilt, muss der Aussteller des Roten Ausweises auf dem Übergabeprotokoll vermerken. Auch für eine vorläufige Ausbildung gelten die Voraussetzungen der Eignung gemäß Kapitel 9.3.2.

Die vorläufige Ausbildung verpflichtet zur zeitnahen Teilnahme an der Ausbildung zur Aufsicht nach 9.3.3.

Die nach der vorläufigen Ausbildung ausgeübte Tätigkeit wird als Praxis im Gleisnetz der SSB anerkannt.

# 9.3.4. Aufsicht - Wiederholungsunterweisung, Nachweis

Die Erstausbildung wird durch die SSB durchgeführt (s.o.) und dokumentiert.

Die Wiederholungsunterweisungen werden (gemäß ArbSchG und DGUV-Vorschrift 1) durch den jeweiligen Arbeitgeber durchgeführt und dokumentiert.

#### 9.3.5. Aufsicht – Einsatz (Anwesenheit, Arbeiten, ...)

An jeder Arbeitsstelle im Bereich von Gleisen muss stets eine nach Kap. 9.3.3 oder Kap. 9.3.3.1 unterwiesene Aufsicht direkt vor Ort anwesend sein.

Will die Aufsicht die Arbeitsstelle verlassen, (nicht länger als etwa 10 Minuten!) so muss ein Vertreter ihre Aufgaben übernehmen. Vor Verlassen der Arbeitsstelle informiert die Aufsicht ihren Vertreter darüber, dass der Vertreter nun die Funktion und Verantwortung der Aufsicht übernimmt. Mit Rückkehr auf die Arbeitsstelle informiert die Aufsicht ihren Vertreter über die Rückübernahme der Funktion und Verantwortung als Aufsicht. Der Vertreter muss mindestens nach Kap. 9.3.3.1 unterwiesen sein.

Die Aufsicht wird vor Beginn der Arbeiten im Übergabeprotokoll festgelegt. Das Übergabeprotokoll muss jederzeit an der Arbeitsstelle vorhanden und einsehbar sein.

#### 9.3.6. Aufsicht – Überwachung der Sicherungsmaßnahmen

Bauleiter und / oder Sicherungsaufsicht kontrollieren die Tätigkeit der Aufsicht angemessen häufig (vgl. Kap. 9.5.5 und 9.4.5).

#### 9.4. Sicherungsaufsicht

#### 9.4.1. Sicherungsaufsicht – Aufgaben, Verantwortung

Die Sicherungsaufsicht sorgt für die Umsetzung der vom Bauleiter festgelegten Maßnahmen zur Sicherung von Arbeitsstellen im Gleisbereich und überwacht ihre Einhaltung und Wirksamkeit. Die Sicherungsaufsicht ordnet in Abstimmung mit dem Bauleiter ggf. ergänzende Maßnahmen an.

# 9.4.2. Sicherungsaufsicht – Eignung und Qualifikation

Zur Sicherungsaufsicht bestimmt werden kann, wer:

- in den einschlägigen Vorschriften und Anweisungen geschult ist,
- persönlich zuverlässig ist,
- mindestens 21 Jahre alt ist,
- körperlich und geistig geeignet ist (gemäß VDV 714 oder vergleichbar),
- die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrscht und
- über ausreichende Praxis im Gleisnetz der SSB verfügt sowie die Ausbildung gemäß Kapitel 9.3.3 erfolgreich abgeschlossen hat.

# Anmerkung:

Bei Vergabe der Sicherungsaufsicht **an Externe** gilt:

Über ausreichende Gleispraxis verfügt, wer innerhalb der vergangenen 3 Jahre mindestens 6 Monate als Aufsicht nach DAGleis im Gleisnetz der SSB tätig war.

Jeder SSB-Unternehmensbereich legt für sich selbst den Personenkreis fest, welcher die Sicherungsaufsicht und Bauleitung übernehmen darf. Die jeweils aktuelle Liste der Sicherungsaufsichten ist dem Betriebsleiter vorzulegen.

Die Bestellung für eine einzelne Maßnahme, beispielsweise für Mitarbeiter der SSB, wenn sie die Rolle der Sicherungsaufsicht nur einmalig übernehmen, oder bei Externen, erfolgt durch Übergabeprotokoll. Diese Mitarbeiter müssen gemäß Kapitel 9.3.3 (Gelber Ausweis) unterwiesen sein.

Folgende Personen können zur Sicherungsaufsicht bestellt werden:

- die Aufsicht nach 9.3, wenn die SSB die Arbeiten mit eigenem Personal ausführt,
- ein SSB-Mitarbeiter der bauleitenden Stelle (z.B. Meister, Bauaufseher),
- in begründeten Ausnahmen kann auch ein Externer (weder SSB noch bauausführende Firma) als Sicherungsaufsicht eingesetzt werden, der seine Befähigung nachgewiesen haben muss.
- Bei Vergabe an Externe dürfen Sicherungsaufsicht und Aufsicht nicht von demselben Mitarbeiter ausgeübt werden.

# 9.4.3. Sicherungsaufsicht – Unterweisungen (Erstausbildung, Wiederholungsunterweisung), Nachweise

Die Unterweisung der Sicherungsaufsichten führen die Fachbereiche der SSB in eigener Verantwortung für ihre eigenen Mitarbeiter sowie für die Mitarbeiter der von den Fachbereichen beauftragten Fremdfirmen durch.

Die Sicherungsaufsicht soll in Anlehnung an die Empfehlungen der VDV-Mitteilung 6001 ausgebildet werden. Hierbei müssen die teilweise unterschiedlich zugeschnittenen Aufgaben der Sicherungsaufsicht gemäß VDV-Mitteilung 6001 und DAGleis der SSB beachtet werden. Wiederholungsunterweisungen erfolgen mindestens einmal jährlich und können in die regelmäßigen Unterweisungen einbezogen werden. Die Wiederholungsunterweisungen werden durch die jeweiligen Organisationseinheiten durchgeführt und dokumentiert.

# 9.4.4. Sicherungsaufsicht – Einsatz

Die Sicherungsaufsicht veranlasst die für die sichere Durchführung von Arbeiten erforderlichen Sicherungsmaßnahmen im Rahmen der Vorgaben des Bauleiters. Insbesondere gehört zu ihren Aufgaben:

- das Abstimmen der Maßnahmen mit der Betriebsaufsicht der SSB (Betriebliche Konzepte, Betriebsleitstelle),
- die Angabe der Standorte der Geschwindigkeits-/ Schutzhaltsignale, technischen Sicherungen, Warnanlagen vor Ort. Dabei hat sie sich zuvor über die örtlich festgelegte Höchstgeschwindigkeit zu informieren und diese bei einer weiteren Ausschilderung zu berücksichtigen,
- das Einweisen der Aufsicht in die besonderen Betriebsbedingungen der Örtlichkeit (z.B. Festlegung von Anzahl und Standorten von Sicherungsposten),
- das Überprüfen der Wirksamkeit der angeordneten Maßnahmen (beispielsweise Sichtprobe, Hörprobe) vor erstmaliger Aufnahme der Arbeiten (ggf. auch tags zuvor) und stichprobenartig während der laufenden Arbeiten,
- das Anpassen der Sicherungsmaßnahmen an geänderte Betriebsund Umgebungsbedingungen in Abstimmung mit dem Bauleiter DAGleis,
- das Aufstellen des Übergabeprotokolls mit für eine Arbeitsstelle festgelegten Sicherungsmaßnahmen und Zuständigkeiten. Das Übergabeprotokoll muss jederzeit an der Arbeitsstelle vorhanden und einsehbar sein.

Eine Sicherungsaufsicht kann für mehrere Baustellen zuständig sein.

# 9.4.5. Sicherungsaufsicht - Überwachung der Sicherungsmaßnahmen

Die Sicherungsaufsicht überprüft die Durchführung und Wirksamkeit der angeordneten Maßnahmen durch angemessen häufige Stichproben. Die Sicherungsaufsicht dokumentiert ihre Überprüfungen vor Ort mit Angabe Datum und Uhrzeit beispielsweise im Bautagesbericht oder in ihren persönlichen Notizen zum Einsatz. Eine entsprechende Checkliste befindet sich in Anlage 4.

Eine ständige Anwesenheit der Sicherungsaufsicht vor Ort ist nicht erforderlich.

#### 9.5. Bauleiter nach DAGleis

#### 9.5.1. Bauleiter nach DAGleis - Rolle, Verantwortung

Der Bauleiter im Sinne der DAGleis ist immer ein Mitarbeiter der SSB. Er veranlasst die Arbeiten im Bereich von Gleisen und legt die dazugehörigen Einzeltätigkeiten fest. Er ist ein fachlich geeigneter Mitarbeiter, der Bau- und Montagearbeiten einschließlich der vorschriftsmäßigen Durchführung der Bauarbeiten verantwortet.

Er ist in seinem Zuständigkeitsbereich verantwortlich für die Umsetzung der DAGleis einschließlich der festgelegten Sicherungsmaßnahmen.

Die Bauleiter nach DAGleis werden von den SSB-Unternehmensbereichen festgelegt und benannt.

Der Bauleiter der SSB bestimmt im Rahmen der Vorgaben des Betriebsleiters der SSB die zur Sicherung einer Arbeitsstelle im Bereich von Gleisen vorzusehenden Maßnahmen. Hierzu zählt auch die gegenseitige Absicherung unterschiedlicher Arbeitsgruppen (Koordinierung im Sinne der DGUV-Vorschrift 1). Der Bauleiter der SSB bestimmt im Rahmen der Vorgaben des

Der Bauleiter der SSB bestimmt im Rahmen der Vorgaben des Betriebsleiters und anhand der vom Unternehmensbereich aufgestellten Liste die Sicherungsaufsicht.

Der Bauleiter der SSB nimmt die Sicherungsaufsicht selbst wahr, sofern er sie nicht schriftlich übertragen hat.

Die Pflicht zur angemessenen Kontrolle bleibt beim Bauleiter.

#### 9.5.2. Bauleiter nach DAGleis – Eignung und Qualifikation

Der Bauleiter nach DAGleis ist ein SSB-Mitarbeiter. Jeder Unternehmensbereich legt für seinen Zuständigkeitsbereich selbst fest, wer Bauleiter wird, und legt dem Betriebsleiter die jeweils aktuelle Liste der Bauleiter vor.

Die Qualifikation der Bauleiter nach DAGleis soll den Erfordernissen der jeweiligen Arbeiten Rechnung tragen.

# 9.5.3. Bauleiter nach DAGleis - Schulung und Nachweise

In der Erst-Schulung werden im Schwerpunkt diese Inhalte behandelt:

- Erst-Schulung zur Sicherungsaufsicht (sofern noch nicht vorhanden) (Kap. 9.4.3),
- Grundlagen des Sicherns und Arbeitens im Gleis,
- Einweisung in die DASiPo,
- Funktionen und typische Tätigkeiten in der Gleispraxis.

Wiederholungsunterweisungen erfolgen mindestens einmal jährlich (sofern erforderlich auch mehrmals) und können in die regelmäßigen Unterweisungen einbezogen werden. Die Wiederholungs-unterweisungen werden durch die jeweiligen Organisationseinheiten durchgeführt und dokumentiert.

Inhalte der Wiederholungsunterweisungen sind unter anderem:

- Wiederholen der grundlegenden Regeln,
- Durchsprache von Fehlern, Auffälligkeiten und Unfällen aus dem zurückliegenden Jahr,
- Änderungen in den Regelungen oder Arbeitsweisen.
- Als Nachweis seiner Ausbildung führt der Bauleiter nach DAGleis den Gelben Ausweis mit sich.

# 9.5.4. Bauleiter nach DAGleis – Einsatz und Aufgaben

Grundsätzlich beurteilt der Bauleiter nach DAGleis vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Gleisen die Gefährdungen durch und für den Bahnbetrieb und legt geeignete Sicherungsmaßnahmen fest. Bei Arbeiten zur Störungsbeseitigung, Prüf- und Wartungstätigkeiten, Reparaturen allgemeiner Art (sich wiederholende Arbeiten) sowie bei Reinigungen einschließlich Winterdienst kann der Bauleiter die möglichen Sicherungsmaßnahmen gemäß Art und Umfang der auszuführenden Arbeiten allgemein festlegen.

Der Bauleiter nach DAGleis kann eine Person als Sicherungsaufsicht festlegen. Er stimmt mit der Sicherungsaufsicht die festgelegten Maßnahmen ab, so dass die Sicherungsaufsicht diese vor Ort umsetzen kann

Der Bauleiter nach DAGleis dokumentiert die festgelegten Maßnahmen mit dem Übergabeprotokoll DAGleis.

# 9.5.5. Bauleiter nach DAGleis - Überwachung der Sicherungsmaßnahmen Der Bauleiter nach DAGleis kontrolliert in angemessenem Umfang vor Ort die korrekte Umsetzung der festgelegten Sicherungsmaßnahmen. Der Bauleiter dokumentiert seine Überprüfungen vor Ort in geeigneter Weise.

#### 9.6. Sicherungsposten

Der Sicherungsposten (SiPo) ist Teil einer Sicherungsmaßnahme nach DGUV 77, § 5. Der Einsatz von SiPos wird (gemäß DASiPo) durch den Bauleiter oder die Sicherungsaufsicht (im Benehmen mit der Aufsicht) festgelegt. Der SiPo nimmt damit keine eigenständige Rolle gemäß DAGleis wahr; er hat jedoch als Person eigene Verantwortung. Die verbindlichen Regeln zu Ausbildung, Verwendung und Beaufsichtigung von SiPos finden sich in der jeweils gültigen Fassung der DASiPo.

#### 9.7. Unterweisungen

Der Betriebsleiter legt, zusammen mit den Bereichen Arbeitssicherheit (VXa), Technische Infrastruktur (T), Schienenfahrzeuge (W) und dem Betriebsleiterbüro (VLo), die Inhalte der Unterweisungen fest.

#### 9.8. Nachweis / Dokumentation der Unterweisung

Unterweisungen sind zu dokumentieren. Der Durchführende der Unterweisung dokumentiert mindestens mit einer Liste:

- Anlass und Thema der Unterweisung,
- Ort, Datum, Uhrzeit,
- Unterweisender,
- Teilnehmer,
- Inhalte der Unterweisung (in Stichworten),
- Unterschrift des Durchführenden sowie der Teilnehmer

Die Dokumentationen der Erst-Unterweisung zur Aufsicht und zum Sicherungsposten werden bei VXa aufbewahrt.

Die Dokumentationen der Wiederholungsunterweisungen werden bei der durchführenden Organisationseinheit aufbewahrt und bleiben mindestens bis zur übernächsten Unterweisung verfügbar.

Beachte: Dies gilt auch für Externe.

Beachte: Die jeweiligen Unternehmer sind gemäß Arbeitsschutzgesetz / DGUV-Vorschrift 1 zu mindestens jährlicher Unterweisung ihrer Mitarbeiter verpflichtet – auch über Gefahren bei Arbeiten im Gleisbereich.

Beachte: Die Mitarbeiter, die die Unterweisungen durchführen, müssen an mindestens einer DAGleis-Unterweisung teilgenommen haben (Gelber Ausweis vorhanden).

#### 9.9. Ausweise / Nachweise von Berechtigungen

Als Nachweis der Berechtigung zum Betreten von Gleisanlagen der SSB dienen verschiedene Ausweise:

- "Gelber Ausweis" als dauerhafte Berechtigung
- "Roter Ausweis" als vorläufige Berechtigung
- "Grüner Ausweis" für Sicherungsposten

Die Berechtigung eines Gelben Ausweises kann eingeschränkt werden:

- Keine Tätigkeit als Aufsicht nur Begehungen/Besichtigungen,
- Nur für Arbeiten in Betriebshöfen.

Die Berechtigung eines Roten Ausweises für Aufsichten ist eingeschränkt:

- zeitlich begrenzt,
- nur gültig für bestimmte Örtlichkeiten (siehe Übergabeprotokoll).

Die Gelben Ausweise werden durch das SSB-Betriebsleiterbüro (VLo) oder die "Arbeitssicherheit" (VXa) ausgestellt und durch den jeweiligen Unterweisenden unterschrieben. Durch Unterschrift und Ausgabe bestätigt der Unterweisende die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung zur DAGleis.

Die vorläufigen Roten Ausweise werden durch den jeweiligen Bauleiter oder die Sicherungsaufsicht ausgestellt und unterschrieben.

Die Ausweise der Sicherungsposten ("Grüner Ausweis") werden durch das SSB-Betriebsleiterbüro (VLo) oder die "Arbeitssicherheit" (VXa) ausgestellt. Sie sind zeitlich befristet durch die arbeitsmedizinische Untersuchung und Unterweisung.

#### 10. Sicherung

Aus der Art der Baumaßnahme (Arbeit im Gleis oder neben dem Bahnkörper) ergibt sich die Art der Gefährdung, der durch passende Sicherung begegnet wird.

Man kann sich abgestuft schrittweise gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb sichern:

- Technische Maßnahmen:
   Räumliche oder bauliche Trennung von Mensch und Gefahr, z.B.
  - o feste Absperrungen,
  - o feste Zäune parallel zum befahrenen Gleis.
- Organisatorische Maßnahmen, z.B.
  - o zeitliche Begrenzung der Einwirkung einer Gefahr (Schutzhalt),
  - o Langsamfahrstellen mit Sicherungsposten,
  - Signale (Signalbegriff, Signalbild und –Bedeutung),
- Persönliche Maßnahmen, z.B.
  - o Persönliche Schutzausrüstung
  - o tätigkeitsbezogene Unterweisung

In der Regel werden die oben genannten Maßnahmen miteinander kombiniert.

#### 10.1. Signale

# 10.1.1. Rottenwarn- und Nothaltsignale

Rottenwarnsignale Ro1, Ro2 und Ro3 dienen der Warnung von Personen im Gleisbereich vor Gefahren durch Schienenfahrzeuge. Sie werden grundsätzlich mit dem Mehrklanghorn gegeben.

# Signal Ro1

Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge!

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

# Signal Ro2

Arbeitsgleise räumen!

Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.

# Signal Ro3

Arbeitsgleise schnellstens räumen!



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

# Mehrklang-Signalhorn



## Nothaltsignale

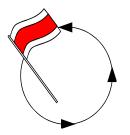
Die Nothaltsignale Sh3a, Sh3b und Sh3c dienen dem Anhalten von Schienenfahrzeugen bei Gefahr im Verzug.

# Akustisches Signal Sh3a



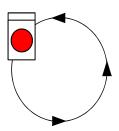
Mindestens 3 kurze akustische Zeichen schnell hintereinander.

## Tagessignal Sh3b



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

# Nachtsignal Sh3c



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

# 10.1.2. Signalpfeife

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

## 10.1.3. Schutzhaltsignale Sh2 und Sh12

Text und Darstellung sind aus der Signalordnung der SSB übernommen.

### Signal Sh2

Schutzhalt Halt, Weiterfahrt unzulässig



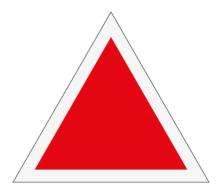
Eine rechteckige rote Tafel mit weißem Rand

Das Signal Sh2 steht im Gleis.

Das Signal Sh2 wird beim Einsatz im Bereich von Arbeitsstellen durch das Signal Sh12 "Ankündigung Schutzhalt" angekündigt.

Auf das Signal Sh12 kann bei Gleisabschlüssen (Prellbock, Hallentor etc.) verzichtet werden.

# Signal Sh12 – Ankündigung Schutzhalt

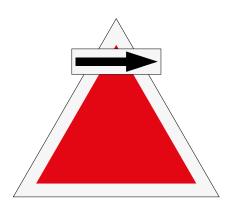


Eine dreieckige, mit der Spitze nach oben zeigende, rote Tafel mit weißem Rand

Das Signal Sh12 muss gestellt werden, wenn das nachfolgende Signal Sh2 Arbeitsstellen absichert.

Das Signal Sh12 steht im Betriebsbremswegabstand vor Signal Sh2. Aufstellen möglichst nicht räumlich zusammen mit anderen Signalen.

## Zusatztafel vor Gleisverzweigung



Eine auf dem Sh12-Signal angebrachte weiße, rechteckige Tafel mit schwarzem nach links, rechts oder geradeaus weisenden Richtungspfeil.

Am Signal Sh12 muss ein entsprechender Richtungspfeil angebracht werden, wenn das Signal vor Gleisabzweigen steht und das Signal Sh2 nur an einem der abzweigenden Äste zu erwarten ist.

#### 10.1.4. Halt mit Fahne durch sichernde Person:



Eine von der sichernden Person in den Fahrbereich gehaltene weiß-rot-weiße Fahne gilt wie ein Halt-Signal. Weiterfahrt unzulässig, bis die sichernde Person die weiß-rot-weiße Fahne aus dem Fahrbereich entfernt und damit die Sperrung des Fahrbereichs für die Zugfahrt aufhebt. Die sichernde Person hat die Fahne stets griffbereit bei sich zu tragen.

Dies gilt nur bei der Sicherung von Arbeitsstellen durch Sicherungsposten mit Geschwindigkeitsbeschränkung (siehe Punkt 10.3.3).

## 10.1.5. Geschwindigkeitssignale (G)

Vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen

# Signal G11

Ankündigung einer vorübergehenden Geschwindigkeitsbeschränkung an Baustellen



Eine dreieckige mit der Spitze nach oben zeigende gelbe Tafel mit rotem Rand und den schwarzen Kennziffern 15.

Das Signal G11 muss im Betriebsbremswegabstand vor Signal G12 stehen.

Das Signal G11 kündigt eine vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkung, zur Absicherung von Baustellen im Gleisbereich, an.

# Zusatztafel vor Gleisverzweigung für Signal G11



Eine auf dem G11-Signal angebrachte weiße, rechteckige Tafel mit schwarzem nach links, rechts oder geradeaus weisenden Richtungspfeil.

Am Signal G11 muss ein entsprechender Richtungspfeil angebracht werden, wenn das Signal vor Gleisabzweigen steht und das Signal G12 nur an einem der abzweigenden Äste zu erwarten ist.

## Signal G12

Anfang einer vorübergehenden Geschwindigkeitsbeschränkung an Baustellen



Eine rechteckige gelbe Tafel mit rotem Rand und den schwarzen Kennziffern 15.

Die angezeigte Geschwindigkeit darf ab diesem Signal nicht überschritten werden.

Das Signal G12 wird zur Absicherung von Baustellen gezeigt.

Die Geschwindigkeit darf erst wieder erhöht werden, nachdem das Signal G13 passiert wurde.

## Signal G13

Ende einer vorübergehenden Geschwindigkeitsbeschränkung an Baustellen



Eine rechteckige gelbe Tafel mit rotem Rand und den schwarzen Kennziffern 15, welche durch einen roten Balken diagonal durchgestrichen sind.

Nachdem das Signal G13 passiert wurde, darf die Geschwindigkeit auf die an dieser Stelle regulär zulässige Höchstgeschwindigkeit erhöht werden. Ausschlaggebend für die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist das zuletzt gezeigte G2- oder G3-Signal.

Die vorhandene, reguläre Beschilderung muss nicht abgedeckt werden, wenn Baustellen mit Signaltafeln (Sh2 + Sh12, G11 – G13) gesichert werden. Durch das Aufstellen einer Arbeitsstellenbeschilderung verliert die vorhandene Geschwindigkeitsbeschilderung innerhalb der mit G11 – G13 signalisierten Strecke ihre Gültigkeit.

### 10.1.6. Verwendung von Blitzleuchten

Die Ankündigungssignale Sh12 und G11 müssen grundsätzlich mit einer gelben Blitzleuchte mit BASt-Zulassung versehen sein.



Zusätzlich muss am Anfang der Baustelle (bei Sicherung mit Sh2 oder G12 am Standort der Signaltafeln) bei Dunkelheit und im Tunnel oder generell bei schlechter Sicht neben dem Gleis eine weitere gelbe Blitzleuchte mit BASt-Zulassung aufgestellt werden.

## 10.2. Ausrüstung von Personen

### 10.2.1. Warnkleidung

Alle Personen, die sich im Bereich von Gleisen aufhalten, müssen genormte<sup>1</sup> fluoreszierende orange-rote Warnkleidung (mindestens Schutzklasse 2) tragen.

Beachte: Wenn ein Rucksack über der Warnkleidung getragen wird, wird die Warnkleidung unwirksam (da durch Rucksack bedeckt). Dies kann vermieden werden, indem der Rucksack durch eine zugelassene¹ orangefarbene Sicherheitsregenhülle überzogen wird.

Ausnahme: Werden ausschließlich Verkehrswege begangen, so ist Warnkleidung nicht erforderlich.

Beachte: Der Sicherheitsraum im Tunnel ist kein Verkehrsweg.

## 10.2.2. Persönliche Schutzausrüstung

Persönliche Schutzausrüstung ist zu verwenden, wenn es auf Grund der Gefährdungsbeurteilung notwendig ist.

Stuttgarter Straßenbahnen AG

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> DIN EN ISO 20471

#### 10.2.3. Handleuchte

Im Tunnel, bei Dunkelheit oder bei schlechter Sicht ist eine Handleuchte mitzuführen.

Hinweis:

Eine Mobiltelefonleuchte ist nicht ausreichend und daher nicht zulässig.

#### 10.3. Sicherungsmaßnahmen

### 10.3.1. Allgemeine Regeln

Alle Personen, die sich im Gefahrbereich aufhalten oder die im Gleisbereich Arbeiten durchführen, müssen durch geeignete Maßnahmen gesichert sein. Dies gilt auch für Wege von und zur Arbeitsstelle sowie für Arbeiten während einer Betriebsruhe. Unabhängig von den jeweils festgelegten Sicherungsmaßnahmen sichert sich jede einzelne Person eigenverantwortlich selbst durch Umsicht und geeignetes Verhalten.

Mögliche Sicherungsmaßnahmen sind:

- Das Aufstellen von Schutzhaltsignalen Sh12 + Sh2,
- Der Einsatz von Sicherungsposten in Verbindung mit Langsamfahrstellen (G11 – G13),
- Die Einstellung des Fahrbetriebs oder
- Kombination der oben genannten Maßnahmen
- Sicherungsmaßnahmen für Sonderfälle
  - Einzelperson (EBUP)
  - Kleingruppe

Es gibt Baumaßnahmen, welche einen größeren Eingriff in den regulären Betriebsablauf bedeuten, z.B.:

- Langsamfahrstellen, die länger als einen Tag Bestand haben,
- Streckenunterbrechungen.

Diese Maßnahmen müssen zuvor mit der Organisationseinheit der SSB abgestimmt werden, die innerhalb des Unternehmensbereichs Betrieb für die betriebliche Umsetzung zuständig ist, bei Kurzfristigkeit mit der Betriebsleitstelle.

Werden Gleise in beiden Richtungen befahren, muss die Sicherung der Arbeitsstelle nach beiden Richtungen erfolgen.

Bei räumlich ausgedehnten Arbeitsstellen können ggf. jeweils separate Sicherungsmaßnahmen für die hintereinander liegenden Abschnitte der Arbeitsstellen erforderlich werden. Wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass Personen im zu sichernden Bereich durch den Verkehr im Nachbargleis gefährdet werden, muss der zu sichernde Bereich gegen in Betrieb befindliche Gleise deutlich abgegrenzt werden, zum Beispiel durch gleisparallele Absperrungen oder durch Sicherungsmaßnahmen im Nachbargleis. Wenn die Arbeitsstelle in das Nachbargleis hineinragt, muss die Sicherung der Arbeitsstelle auch auf das Nachbargleis entsprechend der Fahrtrichtung ausgedehnt werden.

Um eine unnötige Behinderung des Fahrbetriebs zu vermeiden, müssen Sperreinrichtungen und Geschwindigkeitsbeschränkungen (G11 bis G13) bei längeren Arbeitsunterbrechungen (Pausen, wenn die Arbeitsstelle verlassen wird oder an Wochenenden) abgedeckt oder entfernt werden, sofern es der Zustand der Arbeitsstelle zulässt.

#### Hinweis:

Bei regulären Pausen werden die Schilder nicht abgedeckt oder entfernt.

Bei länger andauernden Baustellen oder bei Baustellen mit vielen Beteiligten können die Schilder zur vorübergehenden Geschwindigkeitsbegrenzung auch erkennbar ortsfest angebracht werden.

## 10.3.2. Sicherung durch Schutzhalt-Signale (zeitweilige Gleissperrung)

Erfolgt die Sicherung mit Schutzhaltsignalen, muss die Ausschilderung entweder nach Kap. 10.4.1 (Abb. 1) oder nach Kap. 10.4.1 (Abb. 4) erfolgen.

Die Tabelle in Kap. 10.4.1 berücksichtigt, dass der Zug mit einer Betriebsbremsung sicher vor der Arbeitsstelle zum Stehen kommt. Kann die geräumte Arbeitsstelle nur mit Geschwindigkeitsbeschränkung durchfahren werden, ist eine Beschilderung nach Kap. 10.4.1. (Abb. 4) erforderlich.

Beachte: Das Signal Sh12 "Ankündigung Schutzhalt" ist neben dem Gleis aufzustellen, während das Signal Sh2 "Schutzhalt" im Gleis stehen muss.

Zur Erhöhung der Auffälligkeit sollen die Signale Sh2 und Sh12 möglichst nicht räumlich direkt neben anderen Signalen aufgestellt werden.

Können die Schutzhaltsignale im Verkehrsraum einer Straße nicht aufgestellt werden, sind Ersatzstandorte oder andere Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Die Aufsicht hat den Einsatz von Schutzhaltsignalen der Betriebsleitstelle vor Beginn und mit Ende der Arbeiten zu melden. Die Betriebsleitstelle informiert darüber die Fahrer sowie bei Bedarf die Ortsstellwerke

Die Sicherungsaufsicht bestimmt die Person, die die Sh2-Tafel ins Gleis stellt und auch wieder herausnimmt (Tafelbediener). Die Unterweisung ist zu dokumentieren (Anlage 6).

Die Aufsicht erteilt die Anweisung zum Aufstellen und Herausnehmen der Sh2-Tafel.

Beachte: Durch "Halt" zeigende Signale (beispielsweise FO oder HO) wird keine zeitweilige Gleissperrung erreicht!

## 10.3.3. Sicherung durch Sicherungsposten mit Geschwindigkeitsbeschränkung

Sicherungsposten dürfen nur in Verbindung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h eingesetzt werden.

Die Ausschilderung einer möglichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 15 km/h muss nach Kap. 10.4.1 (Abb. 2 oder 3) erfolgen.

Die Geschwindigkeitssignale sind so aufzustellen, dass der Zug mit einer Betriebsbremsung sicher vor der Arbeitsstelle auf die zulässige Geschwindigkeit von 15 km/h verzögert werden kann. Die Werte in der Tabelle in Kap. 10.4.1 sind zu berücksichtigen.

Die Signale G11, G12, G13 sind neben dem Gleis aufzustellen. Das Geschwindigkeitssignal G13 muss 40 m oder 80 m nach Ende der Arbeitsstelle aufgestellt werden (je nach Länge der Züge).

Zusätzlich muss am Ankündigungssignal (G11) sowie bei Dunkelheit und im Tunnel oder bei schlechter Sicht auch am Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung (Signal G12) neben dem Gleis eine gelbe Blitzleuchte mit BASt-Zulassung aufgestellt werden.

Können die Geschwindigkeitssignale im Verkehrsraum einer Straße nicht aufgestellt werden, sind Ersatzstandorte oder andere Sicherungsmaßnahmen erforderlich (vergl. "Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen").

Kann eine angeordnete Sicherungsmaßnahme nicht umgesetzt werden, so legt die Sicherungsaufsicht alternative Sicherungsmaßnahmen fest. Insbesondere bei Ausfall von Sicherungsposten wird der Einsatz von Sh12 und Sh2 Signalen grundsätzlich durch Bauleiter / Sicherungsaufsicht angeordnet. Die Aufsicht darf diese Signale nicht ohne Anordnung aufstellen.

## 10.3.4. Eigensicherung von Einzelpersonen (Selbstsicherer)

Begehungen, Sichtkontrollen und andere einfache Tätigkeiten geringen Umfangs, die eine zuverlässige Streckenbeobachtung erlauben, dürfen von mindestens nach Kap. 9.2 unterwiesenen Einzelpersonen auch ohne Sicherungsmaßnahmen nach Kap. 10.3 ausgeführt werden. Voraussetzung ist, dass die sich im Gleisbereich aufhaltende Person

- orts- und streckenkundig sowie gemäß Kap. 9.3.3 unterwiesen ist ("Gelber Ausweis"),
- die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennt,
- herannahende Schienenfahrzeuge rechtzeitig wahrnimmt,
- den Fahrbereich ohne Hast gefahrlos räumen kann, ohne dabei durch Schienenfahrzeuge oder den Straßenverkehr gefährdet zu werden sowie
- einfache Tätigkeiten geringen Umfangs in stehender Körperhaltung durchführt, die die Aufmerksamkeit nur wenig beanspruchen und die gleichzeitig eine zuverlässige Streckenbeobachtung erlauben.

Beachte: Halten sich mehrere Einzelpersonen mit unterschiedlichen Aufgaben am gleichen Ort auf, so wird jeder Einzelne nach Kap. 10.3.4 als Einzelperson gewertet. Die Kleingruppenregelung nach Kap. 10.3.5 gilt hier nicht.

# 10.3.5. Sicherung durch Kleingruppen

Bei der Ausführung von Arbeiten geringen Umfangs, wie z.B. Sichtkontrollen, Beseitigung von Störungen, Prüf- und Wartungstätigkeiten, Reinigungsarbeiten, durch höchstens drei nach Kap. 9.3.3 oder 9.3.3.1 unterwiesene Personen ("Aufsicht gemäß DAGleis"), können vereinfachte Sicherungsmaßnahmen verwendet werden.

Sofern es die Art der auszuführenden Tätigkeit erlaubt und sofern Bauleiter oder Sicherungsaufsicht es zuvor festgelegt haben, kann von den Sicherungsmaßnahmen nach 10.3.1 abgewichen werden. Die Festlegung der Sicherungsmaßnahmen ist im zugehörigen Arbeitsauftrag oder im Übergabeprotokoll zu dokumentieren.

- Der Bauleiter oder die Sicherungsaufsicht bestimmt eine Person der Kleingruppe zur Aufsicht (vgl. Kap. 9.3).
- Die Aufsicht bestimmt eine Person aus der Kleingruppe, die jeweils während einer Tätigkeit ausschließlich die Sicherung der sich im Gleisbereich aufhaltenden anderen Personen der Kleingruppe übernimmt und die nicht mitarbeitet.

 Mit den Sicherungsaufgaben können die Mitarbeiter der Kleingruppe wechselweise beauftragt werden, wenn es der Fortgang der Arbeiten erfordert. Deshalb müssen alle Mitglieder der Kleingruppe nach Kapitel 9.3.3 oder 9.3.3.1 unterwiesen sein.

Die Voraussetzungen für das Arbeiten als Kleingruppe sind, dass die sich im Gleisbereich aufhaltenden Personen

- orts- und streckenkundig sind,
- die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen,
- herannahende Schienenfahrzeuge rechtzeitig wahrnehmen oder vor ihnen gewarnt werden können,
- keine sperrigen oder schweren Maschinen, Geräte oder Werkzeuge (mit mehr als 10 kg Einzelgewicht²) mitführen und
- den Fahrbereich ohne Hast gefahrlos räumen können, ohne dabei durch Schienenfahrzeuge oder den Straßenverkehr gefährdet zu werden
- Die Betriebsleitstelle ist vor Aufnahme der Arbeiten als Kleingruppe zu informieren.

Die sichernde Person hält sich in stehender Körperhaltung unmittelbar neben den im Gleisbereich arbeitenden Kollegen auf und warnt diese durch Zuruf oder Körperkontakt vor herannahenden Schienenfahrzeugen.

Erforderliche Absprachen werden an einem sicheren Standort außerhalb der Gleise getroffen.

# 10.3.6. Sicherung durch Einstellen des Fahrbetriebes

Ein Gleisabschnitt kann durch Einstellen des Fahrbetriebs gesichert werden. Dies ist eine längerfristige Sperrung, die sich von kurzfristigen Sperrungen oder Sperrungen in der nächtlichen Betriebsruhe unterscheidet (vgl. Kap. 3.8). Ist der Fahrbetrieb eingestellt, finden auf dem betroffenen Gleisabschnitt für die Dauer der Betriebseinstellung grundsätzlich keine Zugfahrten statt.

Die Gleisabschnitte, auf denen der Fahrbetrieb eingestellt ist, werden durch Sh12 +Sh2 in Verbindung mit weiteren Maßnahmen gesichert, beispielsweise durch Schwellenkreuze, Big-Bags, "Halt" zeigendes und gegen Umstellen gesichertes Hauptsignal, Koppelspule mit  $V=0\,$ km/h, verschlossene Weiche, oder abgeschalteter Fahrstrom.

Das längerfristige Einstellen des Fahrbetriebs auf einem zu sperrenden Gleisabschnitt muss vom Unternehmensbereich Betrieb genehmigt und rechtzeitig allen Betroffenen mitgeteilt werden.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Der Betriebsleiter kann in begründeten Einzelfällen Ausnahmen zulassen

In besonderen Fällen können Schienenfahrzeuge in den gesperrten Gleisabschnitt einfahren. Diese Zugfahrten gelten als Sperrfahrten (Einfahrt in oder Ausfahrt aus dem gesperrten Gleisabschnitt). Sperrfahrten sind rechtzeitig mit dem Bauleiter abzustimmen, damit der Bauleiter bei Bedarf weitere Sicherungsmaßnahmen festlegen kann. Bewegungen von schienenabhängigen Baufahrzeugen innerhalb des gesperrten Gleisabschnitts sind Teil des Baugeschehens. Diese Bewegungen unterliegen grundsätzlich nicht der DAGleis. Insbesondere bei Bewegungen mit Geschwindigkeiten größer 5 km/h soll im Rahmen der Baustellensicherung eine Fahrordnung aufgestellt werden. In dieser können die Regelungen der DAGleis als geltende Sicherungsmaßnahmen für diese Bewegungen festgelegt werden. Dies kann beispielsweise durch den Bauleiter gemäß DGUV-Vorschrift "Bauarbeiten" erfolgen, der für die betreffende Baustelle zuständig ist (Fremdfirma oder SSB).

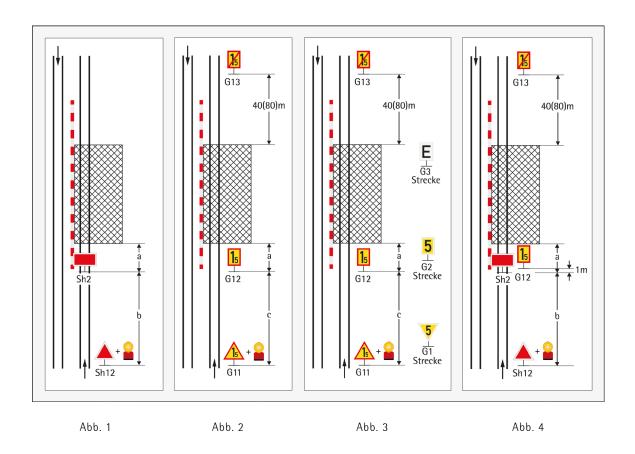
#### 10.4. Ankündigungssignale

Bei Arbeitsstellen im Gleisbereich sind die Ankündigungssignale G11 und Sh12 immer im erforderlichen Abstand (Betriebsbremswegabstand, vgl. Tabelle in Kap. 10.4.1) aufzustellen. Die Ankündigungssignale müssen so aufgestellt sein, dass sie für das Fahrpersonal eindeutig erkennbar sind. Insbesondere dürfen die Signaltafeln nicht verdeckt sein. Sie sollen nicht neben oder an anderen Signalen stehen.

#### 10.4.1. Abstände

Die Signaltafeln Sh12 und Sh2 bzw. G11 bis G13 werden in der Regel in bestimmten Mindestabständen zur Arbeitsstelle (grau schraffierte Fläche in der folgenden Skizze) aufgestellt. Diese Abstände ergeben sich aus der jeweils zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit und dem Längsgefälle des zu sichernden Gleises (vgl. folgende Tabelle). Der zu sichernde Bereich kann durch eine gleisparallele Absperrung (rotgestrichelte Linie in der Skizze) gegen das Nachbargleis abgegrenzt werden.

# Signalbilder nach DAGleis bei der Absicherung von Arbeitsstellen



# Abstandsmaße in Abhängigkeit vom Streckengefälle!

Vmax.	Standort G12/Sh2	Abstand Sh12 – Sh2 (Halt! – Weiterfahrt unzulässig)		(Vz	Abstand G11 – G12 zul. = 15 km	/h)	
km/h	a [m]	b [m]		c [m]			
		<30%0	<50%0	>50%0	<30‰	<50%0	>50‰
80	25	250			240		
70	25	190	235		180	225	
60	25	140	175	230	130	165	215
50	25	100	120	160	90	110	145
40	25	65	80	105	55	70	90
30	25	35	45	60	30	35	45

#### 10.5. Nachbargleis

Ragt die Arbeitsstelle in das Nachbargleis hinein oder kann nicht beispielsweise durch Abschrankungen ausgeschlossen werden, dass Personen durch den Verkehr im Nachbargleis gefährdet werden, muss die Sicherung der Arbeitsstelle auch auf das Nachbargleis entsprechend der Fahrtrichtung ausgedehnt werden.

#### 10.6. Öffentlicher Verkehrsraum

#### 10.6.1. Schutz der Verkehrsteilnehmer

Sicherungsmaßnahmen bei Arbeitsstellen auf Strecken im öffentlichen Verkehrsraum müssen neben dem Schutz der Beschäftigten vor Schienen- und Straßenverkehr auch den Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren der Arbeitsstelle berücksichtigen.

#### 10.6.2. Baustellensicherung

Die Sicherung der Arbeitsstelle gegen Gefahren durch den Straßenverkehr ist nach den einschlägigen Vorschriften, insbesondere der StVO, den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straße (RSA) und den Technischen Regeln für Arbeitsstätten (Teil Straßenbaustellen / ASR A5.2) durchzuführen. Für diese Arbeitsstellen sind verkehrsbehördliche Anordnungen erforderlich. Die Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde sind einzuhalten.

#### 10.7. Arbeiten neben dem Gleis

Bei Arbeiten neben den Gleisen muss sichergestellt sein, dass die arbeitenden Personen den Gleisbereich nicht unbeabsichtigt betreten können. Ebenso ist sicherzustellen, dass Material oder Geräte nicht unbeabsichtigt in den Gleisbereich hineingeraten können. Anderenfalls muss mit einer geeigneten Sicherungsmaßnahme gemäß Abschnitt 10.3 gesichert werden. Regelungen zum Lagern von Material siehe Abschnitt 10.11.

Beachte: Feste Absperrungen (z.B. rot/weiße Absperrschranken aus Plastik) parallel zum befahrenen Gleis zählen zu technischen Einrichtungen gegen das unbeabsichtigte Betreten.

### 10.8. Arbeiten in der Nähe von Oberleitungsanlagen

#### 10.8.1. Mindestabstand

Bei allen Arbeiten in der Nähe von unter elektrischer Spannung stehenden Oberleitungen muss zu den unter elektrischer Spannung stehenden Teilen der Oberleitung auch mit Geräten, Werkzeugen, Maschinen, Kranen ein Abstand von mindestens

- 1,5 m seitlich und oberhalb bzw.
- 1,0 m unterhalb

eingehalten werden (vergleiche Kapitel 7).

Bei Zweiwege-Baggern ist die Hubbegrenzung einzuschalten. Vor Beginn der Arbeiten sind erforderlichenfalls durch die Aufsicht Maßnahmen zur Kennzeichnung und Abgrenzung des Arbeitsbereiches zu veranlassen.

#### 10.8.2. Sonderfälle

Bei Nichteinhaltung von dem Mindestabstand von 1,5 m (bzw. 1,0 m) zu Oberleitungsanlagen ist dies dem SSB-Bereich "Stromversorgung" anzuzeigen. Der Bereich "Stromversorgung" legt dann die Sicherungsmaßnahmen fest.

### 10.8.3. Bahnstromrückleitung

Schienen sind ein Teil der Bahnstromversorgung. Daher muss vor dem Trennen von Schienen mit dem zuständigen SSB-Bereich "Stromversorgung" Verbindung aufgenommen werden. Diese Stelle legt die zur Sicherstellung der durchgehenden Rückleitung des Bahnstromes erforderlichen Maßnahmen (bspw. Schienenverbinder zur Überbrückung der Schienenlücke) fest.

# 10.9. Strecken mit Zugsicherungsanlagen oder Fahrsignalanlagen

# 10.9.1. Abstimmung der Arbeiten

Art und Umfang der Arbeiten sind rechtzeitig mit der Dienststelle "Zugsicherungsanlagen und Signaltechnik" abzustimmen.

# 10.9.2. Sicherung der Arbeiten

Hinweis für den Stellwerksdienst: Die Sicherung von Arbeiten auf Streckenabschnitten mit Zugsicherungsanlagen und Fahrsignalanlagen erfolgt gemäß Abschnitt 10.3. Zusätzlich soll der Stellwerker das vorausliegende Hauptsignal auf Halt (H0) bzw. das vorausliegende Fahrsignal auf Halt (F0) stellen und sperren. Züge dürfen dieses gesperrte Hauptsignal mit Ersatzsignal passieren. Eine alleinige Sicherung der Arbeiten durch das Signal H0 bzw. durch das Signal F0 ist nicht zulässig.

### 10.9.3. Verhinderung von Signalstörungen

Damit Signalstörungen vermieden werden, dürfen die Fahrschienen eines Gleises nicht metallisch miteinander verbunden und Isolierstöße nicht überbrückt werden.

Um unbeabsichtigtes Betätigen/Auslösen/Aktivieren von Schienenkontakten zu vermeiden, dürfen auf Schienen fahrende Transportwagen, fahrbare Leitern oder Prüfgeräte keine stählernen Räder haben. Andernfalls müssen die genannten Geräte im Bereich von Schienenkontakten aus dem Gleis gehoben werden Im Bereich von sonstigen elektrischen Einrichtungen im Gleisbereich (Schienenkontakte, Schleifen...) ist der Kontakt mit metallischen Werkzeugen und Gegenständen zu vermeiden.

### 10.9.4. Sicherung auf Gleisen mit Zweirichtungsfahrbetrieb

Auf Gleisen mit Zugsicherungs- und Fahrsignalanlagen; welche in beiden Richtungen befahren werden können, muss die Absicherungen der Arbeitsstellen von beiden Seiten her erfolgen.
Hierzu zählen eingleisige Strecken, Ein- und Ausfahrten von Endhaltestellen, Betriebshöfen und Abstellanlagen.
Auf zweigleisigen Strecken, bei denen ein Stellwerk Fahrwege entgegen der Regelfahrtrichtung einstellen kann, informiert die Betriebsleitstelle den zuständigen Stellwerker über die Anmeldung der Arbeitsstelle. Der Stellwerker berücksichtigt dies bei seinen Stellhandlungen.

#### 10.10. Tunnelstrecken

#### 10.10.1. Allgemeines

Vor Betreten eines Tunnelabschnittes informiert die verantwortliche Person (Einzelperson oder Aufsicht) die Betriebsleitstelle (telefonisch über die Nummern 3614 oder 3615 je nach Strecke) wie folgt:

- Name, Dienststelle bzw. Firma der Einzelperson bzw. der Aufsicht,
- Erreichbarkeit zumindest einer Person per Telefon oder Funk,
- Zweck des Betretens,
- Anfang und Ende des zu betretenden Tunnelabschnittes.

Mit Verlassen des Tunnelabschnitts informiert die verantwortliche Person (unter Angabe von Namen und Dienststelle bzw. Firma) die Betriebsleitstelle über das Ende des Aufenthalts.

Verantwortlich für das An- und Abmelden sind:

- bei Einzelbegehungen die jeweilige Person,
- bei Kleingruppen und Arbeitskolonnen die Aufsicht (mindestens nach Kap. 9.3.3.1),

• bei Begehungen und Besichtigungen in Gruppen (vgl. Kap. 7.14) die Aufsicht (mindestens nach Kap. 9.3.3.1).

### 10.10.2. Tunnelbeleuchtung

Nach Anmeldung bei der Betriebsleitstelle ist die Tunnelbeleuchtung vor Ort einzuschalten. Die Aufsicht hat die Betriebsleitstelle auch dann zu informieren, wenn die Tunnelbeleuchtung schon eingeschaltet ist.

Eine eingeschaltete Tunnelbeleuchtung ist für den Fahrdienst ein Hinweis, dass sich Personen im Tunnel aufhalten. Deshalb soll die Tunnelbeleuchtung nur in den Abschnitten eingeschaltet sein, in denen sich Personen tatsächlich aufhalten.

Eine eingeschaltete Tunnelbeleuchtung bedingt jedoch nicht zwangsläufig eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Es ist daher grundsätzlich mit Zugvorbeifahrten mit zulässiger Streckengeschwindigkeit zu rechnen.

Die Ausschaltung der Tunnelbeleuchtung erfolgt ausschließlich durch die Betriebsleitstelle.

#### 10.10.3. Anschluss elektrischer Maschinen

Eine Stromentnahme aus der Oberleitung ist generell nicht zulässig. Elektrische Maschinen (möglichst Schutzklasse II) müssen über eine eigene Stromversorgung betrieben werden oder können in Tunnelbereichen an den Steckdosenverteilern an der Tunnelwand angeschlossen werden.

#### 10.10.4. Bahn- und Tunnelerde

Es ist darauf zu achten, dass keine elektrisch leitende Verbindung zwischen Bahnerde (Rückleiter / Schienen) und Tunnelerde (Bauwerk) hergestellt wird. Die an der Tunnelwand verlegte blanke Kupferleitung stellt die sichtbare Tunnelerde dar. Vor Arbeiten an der blanken Kupferleitung ist mit dem SSB-Team Stromversorgung Verbindung aufzunehmen.

Das gleichzeitige Berühren von bahngeerdeten Anlageteilen und Teilen, die an Tunnelerde liegen, ist zu vermeiden.

#### 10.10.5. Brandschutz

Das Rauchen im Tunnel ist verboten.

Generell sind bei allen Arbeiten die aktuellen Bestimmungen des Brandschutzes einzuhalten. Feuergefährliche Arbeiten sind durch Ausstellen des "Erlaubnisscheins für feuergefährliche Arbeiten in brand- und explosionsgefährdeten Bereichen" zu genehmigen.

#### 10.11. Lagern von Material und Geräten

Bauteile, Baustoffe, Werkzeuge und Geräte müssen im Bereich von Gleisen so gelagert werden, dass sie von Fahrzeugen nicht erfasst werden können. Sie sind dabei so zu sichern, dass sie ihre Lage bei Vorbeifahrt von Fahrzeugen nicht verändern können. Eine Beeinträchtigung des Sicherheitsraums bei der Lagerung von Gegenständen muss ausgeschlossen sein.

Die Zwischenlagerung brennbarer Bau- und Hilfsstoffe in Tunnelanlagen und unterirdischen Haltestellen ist zu vermeiden.

#### 10.11.1. Mindestabstände

Bei Lagerung neben den Gleisen ist zu jeder befahrenen Schiene mindestens ein Abstand von 1,5 m einzuhalten.

Bei Gleisbögen mit einem Radius größer als 150 m kann dieser Abstand unter Beachtung von Kap. 10.11.4 auf 1,1 m reduziert werden.

### 10.11.2. Lagerung zwischen Schienen

Zwischen den Schienen darf Material nur bis Oberkante Schiene und bis zu einem Abstand von 0,1 m von der Innenkante der Fahrschiene gelagert werden. Das Material ist gegen Verrutschen zu sichern. Innerhalb von Zugsicherungs- und Fahrsignalanlagen, (bspw. durch die Signaltafeln So1 / So2 bzw. So11 / So12 gekennzeichnet), und im Bereich von Gleiskoppelspulen, Weichensperrkreisen und anderen elektrotechnischen Einbauten dürfen keine metallenen Teile zwischen den Schienen gelagert werden.

# 10.11.3. Fluchtwege, Verkehrswege

Notausgänge, Fluchtwege und Verkehrswege sind ständig freizuhalten.

#### 10.11.4. Freihalten des Sicherheitsraumes

Vorübergehende Lagerung von Gegenständen im Sicherheitsraum, außer unter Hochbahnsteigen und Stegen, ist mit einem Mindestabstand von 1,1 m (je nach Örtlichkeit evtl. größer) zur nächsten befahrenen Schiene zulässig. In Abständen von 6 m bis 10m sind Ausweichmöglichkeiten von min. 2 m Länge freizuhalten. Die Ausweichmöglichkeiten müssen eindeutig erkennbar sein. Ausgenommen hiervon ist die vorübergehende Lagerung von Schienen beliebiger Länge – maximal 2 Stück nebeneinander – an der Hinterkante des Sicherheitsraumes. Die verbleibende Standfläche im Sicherheitsraum muss mindestens 0,5 m breit sein. Die Länge der Ausweichmöglichkeit ist auf die Anzahl der Beschäftigten und die verwendeten Geräte abzustimmen. Die

Gegenstände sind dabei so zu lagern, dass der Sicherheitsraum beim Herannahen von Fahrzeugen ohne Gefahr betreten werden kann.

#### 11. Durchführen von Gleissperrungen

Arten von Gleissperrungen sind in den Kap. 3.8, Kap. 10.3.2 und 10.3.6 beschrieben.

### 11.1. Sperren der Strecke

Strecken werden folgendermaßen gesperrt:

- Die Bauleitung / Sicherungsaufsicht legt die Maßnahme "Streckensperrung" fest.
- In der Regel führt die Aufsicht gemäß DAGleis die Streckensperrung aus.
- In Ausnahmefällen kann auch eine von der Sicherungsaufsicht dazu beauftragte Person die Strecke sperren.

#### 11.2. Freigeben der Strecke

In diesem Abschnitt wird nur der Ablauf zur Streckenfreigabe unter dem Aspekt der Arbeitssicherheit beschrieben; dieser Abschnitt beschreibt nicht das Verfahren zur technischen Freigabe einer Strecke nach Baumaßnahmen.

- Grundsätzlich darf nur diejenige Person die Strecke freigeben, die sie auch gesperrt hat. Dies gilt insbesondere für kurzzeitige Sperrungen.
- In der Regel gibt die Aufsicht gemäß DAGleis die Strecke frei.
- In Ausnahmefällen kann auch die Bauleitung gemäß DAGleis oder eine von der Sicherungsaufsicht dazu beauftragte Person die Strecke wieder freigeben. Dies gilt insbesondere für Sperrungen, die länger dauern als eine Arbeitsschicht, oder falls die Baustelle nicht vollständig geräumt ist und betriebliche Einschränkungen bestehen bleiben (siehe Abschnitte 9.3.1, 9.5.4).
- Vor Freigabe der Strecke muss die freigebende Person alle anderen Personen, die sich noch an der Arbeitsstelle aufhalten, über die bevorstehende Freigabe der Strecke informieren.

# 12. Beginn und Ende der Arbeiten

#### 12.1. Anmelden von Arbeiten

Alle Arbeiten und Begehungen / Besichtigungen im Gleisbereich müssen bei der Betriebsleitstelle angemeldet werden:

- Arbeiten geringen Umfangs, z.B. Kleinreparaturen, Wartung und Inspektion, werden unmittelbar vor erstmaligem Betreten des Gleisbereiches bei der Betriebsleitstelle angemeldet.
- Arbeiten mit größerem Umfang werden vorabgestimmt.

Die Aufsicht gemäß DAGleis (auch Einzelperson) meldet die Arbeiten bei der Betriebsleitstelle an.

In Ausnahmefällen kann auch die Bauleitung gemäß DAGleis oder eine dazu von der Sicherungsaufsicht beauftragte Person die Arbeiten anmelden.

Die telefonische Anzeige bei der Betriebsleitstelle umfasst mindestens diese Inhalte:

- Welcher Streckenabschnitt ist betroffen?
- Wer ist Aufsicht vor Ort? Nummer des Mobiltelefons?
- Welche Arbeiten sollen ausgeführt werden?
- Angaben über Sicherungsmaßnahmen (z.B. Kleingruppe, Langsamfahrstelle, SiPo, Sh2-Tafel).
- Geschätzte Dauer der Arbeiten?

Die Leitstelle ist durchgehend besetzt, allerdings kann es bei der telefonischen Anmeldung zu Wartezeiten kommen (z.B. bei mehreren gleichzeitigen Anrufen).

### 12.2. Beginn der Arbeiten

Mit der Ausführung der Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn

- die Aufsicht durch den Bauleiter oder Sicherungsaufsicht die Verantwortung durch Übergabeprotokoll übertragen bekommen hat und wenn
- die Aufsicht die vorbereitenden Aufgaben gemäß Kap. 9.3.1 ausgeführt hat.

#### 12.3. Ende der Arbeiten

Sicherungsmaßnahmen dürfen erst aufgehoben werden, wenn die Arbeitsstelle von Personen und fahrtbehindernden Gegenständen geräumt ist.

Die Strecke wird mit diesen Schritten für den Betrieb wieder freigegeben:

- Die Aufsicht gemäß DAGleis (Ausnahme: der Bauleiter gemäß DAGleis oder die Sicherungsaufsicht) kontrolliert die Arbeitsstelle auf ordnungsgemäßen Zustand (geräumt).
- Sofern an Bahnanlagen gearbeitet wurde: Der Bauleiter gemäß DAGleis, die Sicherungsaufsicht oder eine von der Sicherungsaufsicht dazu beauftragte Person stellt die Betriebssicherheit der Strecke für das jeweilige Gewerk fest.

- Die Aufsicht (Ausnahme: der Bauleiter oder die Sicherungsaufsicht) hebt die Sicherungsmaßnahmen auf.
- Die Aufsicht (Ausnahme: der Bauleiter oder die Sicherungsaufsicht) ruft bei der Betriebsleitstelle an und gibt die Strecke wieder frei.

Bei der Nutzung einer Absicherungsmaßnahme für mehrere Gewerke obliegt die Beendigung der Sicherungsmaßnahmen und Freigabe der Strecke dem letzten anwesenden Gewerk. Die Aufsichten der beteiligten Gewerke müssen sich zuvor untereinander über das Aufheben der Sicherungsmaßnahmen abgestimmt haben.

#### 13. Dokumentation

Diese DA wird folgendermaßen abgelegt:

- Im Original im Betriebsleiterbüro
- Online verfügbar über die SSB-Website und über das SSB-Intranet
- Die Printausgabe ist über die Hausdruckerei erhältlich.

### 14. Mitgeltende Unterlagen

- BOStrab: Bau- und Betriebsordnung der Straßenbahnen, in der jeweils aktuellen Fassung (derzeit vom 1. Oktober 2019)
- Signalordnung der SSB in der jeweils aktuellen Fassung
- Vorschriften der Berufsgenossenschaften
- RSA: Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (hrsg. v. Bundesministerium für Verkehr) in der jeweils aktuellen Fassung.

# 15. Änderungsdienst

Diese Dienstanweisung wird am 02.12.2024 veröffentlicht und gilt ab dem 01.01.2025 bis auf Widerruf.

Der Betriebsleiter überprüft diese DA regelmäßig auf Aktualität.

Dezember 2024

Reinhold Schröter (Betriebsleiter BOStrab)

Schäf

# 16. Anlagen

Anlage 1	Anmeldeformular zur Schulung			
Anlage 2	Schulungsnachweis Gelber Ausweis / Roter Ausweis / Grüner Ausweis			
	Vorläufiger Ausweis - (rot) - Aufsicht nach 9.3			
Anlage 3	Übergabeprotokoll - Aufsicht / Sicherungsaufsicht			
Anlage 4	Checkliste Sicherungsaufsicht			
Anlage 5	Übergabeprotokoll - Roter Ausweis			
Anlage 6	Unterweisung Sh2 – Tafelbediener			
Anlage 7	Übersicht der in der DAGleis geregelten Funktionen			
Anlage 8	Übersicht der Unterweisungen			
Anlage 9	Absicherung durch Fahrstromabschaltung			
Anlage 10	Abkürzungen			

# Anlage 1 Anmeldeformular zur DAGleis-Unterweisung

Das Anmelde-Formular zur DAGleis-Unterweisung findet sich auf der Website der SSB zum Download bzw. als ausfüllbares Formular.

Link: www.ssb-ag.de/arbeiten-im-gleis/

SSB-interne Mitarbeiter melden sich über die SSB-Akademie zu einem der dort eingestellten Schulungstermine an.

# Anlage 2 Schulungsnachweis Gelber / Roter / Grüner Ausweis

## **Gelber Ausweis**

Der Gelbe Ausweis wird nach erfolgreicher Teilnahme an der DAGleis-Schulung (Kap. 9.3.3) ausgegeben, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind.

### Vorderseite

SSB	Stuttgarter S	Straßenbahnen AG
Herr / Frau:		
Firma:	<u> </u>	
	g zur DAGleis SSB erfolgreich	absolviert.
Einschränkunge Datum:	n: siehe Rückseite	
Unterschrift des	Unterweisenden / Dst.	Unterschrift d. Berechtigten
	Rückseite beachte	n I

### Rückseite

Auf der Rückseite des Ausweises können mögliche Einschränkungen (vgl. Kap. 9.9), vermerkt werden (Beispiel: Stempelaufdruck bei Einschränkung)

Einschränkung: Nur Eigensicherung! Keine Tätigkeit als Aufsicht!
Datum:
Unterschrift:

# Vorläufiger Ausweis - (rot) - Aufsicht nach 9.3.3.1

## **Roter Ausweis**

Der rote Ausweis wird nach örtlicher Unterweisung nach Kap. 9.3.3.1 ausgegeben. Die räumliche Gültigkeit wird im jeweiligen Übergabeprotokoll für die Arbeitsstelle vermerkt.

Die Rückseite des Ausweises bleibt frei.

### Vorderseite



# Ausweis der Sicherungsposten

#### **Grüner Ausweis**

Der grüne Ausweis wird nach erfolgter Unterweisung gemäß DASiPo an Sicherungsposten ausgegeben.

#### Vorderseite

SSB	Stuttgarter :	Straßenbahnen AG
Herr / Frau:		
Datum	g zur DA Sicherungsposten S	SSB erfolgreich absolviert.
Erstunterweisur Datum letzte Nachschulung:	g:	gültig bis:
Unterschrift des	Unterweisenden / Dst. Rückseite beacht	Unterschrift d. Berechtigten

#### Rückseite

Der Ausweis für Sicherungsposten ist nur gültig in Verbindung mit einem amtlichen Personaldokument (z.B. Personalausweis; Reisepass).

Die Nachweise zur Tauglichkeit sind (in Kopie) mitzuführen

Gilt nicht zur Freifahrt!

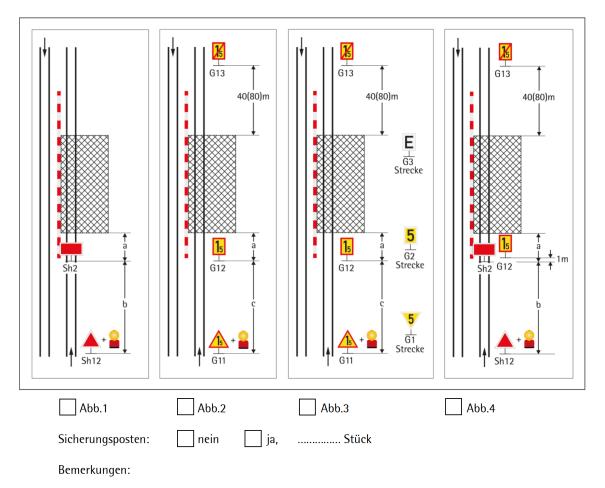
# Anlage 3 Übergabeprotokoll Aufsicht / Sicherungsaufsicht

Fachbere	ter Straßenbahnen AG ich: elle:		Auftragnehmer SSB 1. Dienststelle 2. Bauakte			
Übergabeprotokoll						
Aufsicht nach DAGleis, Abschnitt 9.3 Sicherungsaufsicht nach DAGleis, Abschnitt 9.4						
Hiermit werden die Aufgab	oen der Sicherungsaufsicht	/ Aufsicht				
für Baustelle/Örtlichkeit¹						
Art der Tätigkeit						
mit Datum						
auf Herr / Frau						
			übertragen.			
<ol> <li>Ihr die einschlägig Pflichten bekannt</li> <li>Auf der Baustelle i</li> </ol>	ufsicht / Aufsicht betraute en Gesetze und Vorschrifte sind und eingehalten werd nur entsprechend unterwie	n und die sich aus der Ü en.	bertragung ergebenden			
	nt die Koordination nach D UV-Vorschrift1 § 6 durch o					
	A Gleis Nr. 9.3.3 erfolgt am A Gleis Nr. 9.3.3.1 erfolgt a		istet bis:			
durch (Datum/Name in Druckschrift/Unte			t (Datum/Name in Druckschrift/Unterschrift			
FBL (Datum/Unterschrift) nur bei Übertrag Folgende Anlagen sind bei						
☐ Sicherungsmaßnahme		☐ Einsatz von Zwei-				
Heisserlaubnisschein		Protokoll Heisserla	aubnisschein			
<sup>1</sup> Bauleiter DA Gleis Nr. 9.5	: Sich	nerungsaufsicht DA Gleis	Nr. 9.4:			
	-	1 -				

# Übergabeprotokoll Seite 2 – Sicherungsmaßnahme Abstände

SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG Fachbereich: Dienststelle:	Baustelle/Örtlichkeit Aufsicht
• • • • • •		Übertragen am
<u>Anlage</u> Sicherungsmaßnahme		Sicherungsaufsicht

#### 10.4.1 Abstände



Abstandsmaße in Abhängigkeit vom Streckengefälle

max V	Standort G12 / Sh2	Abstand Sh12-Sh2			Abstand G11-G12 zul V = 15 km/h	n)	
[km/h]	a [m]	ხ [m]			c [m]		
		<30‰	<50‰	>50%0	<30%0	<50‰	>50%0
80	25	250			240		
70	25	190	235		180	225	
60	25	140	175	230	130	165	215
50	25	100	120	160	90	110	145
40	25	65	80	105	55	70	90
30	25	35	45	60	30	35	45

# Übergabeprotokoll Seite 3 – Einsatz von Zwei-Wege-Baggern

Anlage	Stuttgarter Straßenbahnen AG Fachbereich: Dienststelle: TGg: Einsatz von Zwei-Wege-Baggern	Baustelle/Örtlichkeit Aufsicht Übertragen am Sicherungsaufsicht			
Die Auf	sicht bestätigt durch Unterschrift:				
l.	Die Kenntnis, dass die maximale Längsneigu Zulaufstrecken % beträgt.	ng im Baustellenbereich und auf den			
II.	Die Kenntnis, dass die minimale Oberleitung Zulaufstrecken m beträgt.	shöhe im Baustellenbereich und auf den			
III.	III. Die Kenntnis, dass die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit im eingegleisten Zustand $V_{max} = 15 \text{ km/h}$ beträgt.				
IV.	IV. Dass vor jedem Schichtbeginn alle in der Bedienungsanleitung des jeweiligen Geräteherstellers vorgeschriebenen Kontrollen und Prüfungen durchgeführt werden.				
V.					
VI.	Dass folgende Maßnahmen gegen unbeabsie	chtigtes Abrollen eingehalten werden:			
	Einsetzen von einem Hemmschuh				
	Einheben von einem gefüllten Big Bag				
	Einsetzen von einem Hemmschuh und Einheben von einem Big Bag (bei über 4% Längsneigung)				
[	Sonstige Vorgaben:				

# Anlage 4 Checkliste Bauleiter / Sicherungsaufsicht

Fachb	Stuttgarter Straßenbahnen AG ereich: tstelle:
Chec	kliste Kontrolle durch "Bauleiter" / "Sicherungsaufsicht"
	Sicherungsaufsicht überwacht die von der Bauleitung auf Grundlage der eis bestimmten Maßnahmen)
Bauı	maßnahme:
□ E	Baubeginn:
	Überprüfung Zulassung Aufsicht ("gelber Ausweis" vorhanden? Ggf. vorläufige Unterweisung durchführen -> "roter Ausweis")
	Sicherungsmaßnahme(n) festlegen
	Einweisung in die Örtlichkeit
	Übergabeprotokoll Aufsicht (bei jedem Wechsel der Aufsicht)
	Informationsweg BLS an Aufsicht mitteilen
	ggf. Überprüfung der Sicherungsmaßnahmen
	ggf. Überprüfung der Warnkleidung und Ausrüstung
	ggf. Überprüfung Sipo (Zulassung, Ausrüstung, etc.)
	tichproben während der Ausführung:
	Überprüfung der angeordneten Sicherungsmaßnahmen
	Überprüfung der Warnkleidung und Ausrüstung
	Verhalten der Beschäftigten überprüfen
	ggf. Überprüfung ob Informationen an BLS gem. Vorgabe erfolgt ist
	ggf. Überprüfung Zulassung Sipo
Datur	n, Uhrzeit Unterschrift Bauleiter / Sicherungsaufsicht

# Anlage 5 Übergabeprotokoll – Roter Ausweis



Vorläufige Unterweisung nach DA Gleis Abschnitt 9.3.3.1

Folgende Person(en) wurde(n) unterwiesen:

Name	Firma (mit Anschrift)

Anlässlich der Unterweisung wurden	die DA Gleis und der vorläufige rote Ausweis übergeben.
Sonstige Bemerkungen:	
DA Gleis und Ausweis erhalten:	(Datum/Name in Druckschrift/Unterschrift)
Unterweisung durchgeführt:	(Datum/Name in Druckschrift/Unterschrift)
<u>Verteiler:</u> Auftragnehmer, Bauakte, Dienstste	elle

# Anlage 6 Unterweisung Sh2 - Tafelbediener

<b>SSB</b> Stuttgarter Straßenbahnen AG Fachbereich Dienststelle		
		Auftragnehmer SSB 1. Dienststelle 2. Bauakte
Unterweisung "Sh2-Tafelbediener"		
Sicherung nach Nr. 10.3.2 DAGleis		
Herr		
Fa.		
Tel.:		
Maßnahme		
Örtlichkeit		
wurde am:		
durch		
unterwiesen.		
<u>Unterweisungsinhalte:</u>		
<ul> <li>DAGleis allgemein</li> <li>Aufgaben des "Sh2-Tafelbedieners" bei der Sicherung nach Nr. 1</li> <li>Sh2-Tafel nur nach Aufforderung der Aufsicht entferner</li> <li>Unmittelbar nach Durchfahrt des Zuges die Tafel wieder Standort zurück ins Gleis stellen</li> </ul>	า	
Datum/Name in Druckschrift/Unterschrift "SH2-Tafelbediener" durch (Datum/Name in Druckschrift/	Unterschrift) des Unt	erweisenden
Aufsicht nach DAGleis Nr. 9.3:		
Herr	_	
Fa		
Tel.:		
Bauleiter DAGleis Nr. 9.5		
Sicherungsaufsicht DAGleis Nr. 9.4		

Seite 1 von 1 Seite(n)

# Anlage 7 Übersicht der in der DAGleis geregelten Funktionen

Alle Personen, welche den Gleisbereich betreten und **nicht** Beschäftigte einer Kleingruppe sind oder **nicht** eine Funktion bezüglich der Absicherung nach DAGleis erfüllen (EBUP, Aufsicht, Sicherungsaufsicht oder Bauleiter), benötigen folgende Voraussetzungen und Unterweisungen:

Funktion gem. DAGleis: Jedermann

Kapitel DAGleis: 9.1

Verantwortung: Muss Weisungen befolgen und umsetzen und die

allgemeinen Verhaltensregeln nach DAGleis 7 befolgen

Voraussetzung: (siehe Kap. 9.1.2)

- körperlich und geistig geeignet sein (für die

jeweilige Tätigkeit)

- muss sprachlich die Anweisungen seiner Aufsicht

verstehen und umsetzen können

- Gefahren aus Bahnbetrieb sind bekannt.

Kein Einfluss von Alkohol und anderen Drogen.

Aufgaben: Keine

Tätigkeit: Besichtigen, Begehen oder Arbeiten unter Sicherung

Nachweis der Eignung: Beurteilung durch Vorgesetzten (Aufgabe des

Unternehmers gem. § 7 DGUV-Vorschrift 1 "Grundsätze

der Prävention")

**Unterweisung**: Vorort-Unterweisung vor jedem Einsatz über Gefahren

im Gleisbereich und deren Abwehr gemäß ArbSchG und

§ 4 DGUV Vorschrift 1

**Unterweisender**: Unternehmer / Vorgesetzter

**Wiederholungs-** Keine

Unterweisung:

**Unterweisender**: keine

Ausweis: kein

Personen, welche den Gleisbereich betreten **und** eine Funktion bezüglich der Absicherung nach DAGleis ausfüllen (EBUP, Aufsicht, Sicherungsaufsicht oder Bauleiter), benötigen folgende Voraussetzungen und Unterweisungen:

Funktion gem. DAGleis: Verantwortlicher für die Besichtigung in Gruppen

Kapitel DAGleis: 7.14

**Verantwortung**: Dafür verantwortlich, dass alle sich in ihrem

Zuständigkeitsbereich aufhaltenden Personen die

DAGleis einhalten

Voraussetzung: wie bei Kap. 9.3.3 (Aufsicht)

Aufgaben: Wahrnehmung der Aufgaben nach DAGleis:

- Unterweisung der Gruppenmitglieder bezüglich

Verhalten und Gefahren im Gleisbereich - Sicherungsmaßnahme

**Tätigkeit**: Verhaltensregeln festlegen und unterweisen, ggf.

ergänzende Sicherungsmaßnahmen festlegen und

umsetzen

Nachweis der Eignung: - körperlich: Nach VDV 714 durch Arbeits-/

Betriebsmediziner.

- geistig: Vorgesetzter, ggf. Psychologe

**Unterweisung**: ausreichende Gleispraxis und Ausbildung nach Kap.

9.3.3

Unterweisender: SSB

Wiederholungs- mindestens jährliche Unterweisung gemäß ArbSchG

**Unterweisung**: und DGUV Vorschrift 1

**Unterweisender**: Unternehmer / Vorgesetzter

**Ausweis**: Gelber Ausweis

Ausweis / räumliche und

zeitliche Gültigkeit:

Netzweit im SSB-Netz / unbefristet

Ausweis-Ersteller: SSB-Bereiche VLo und VXa erstellen den Ausweis als

Bestätigung der erfolgreichen Schulung

**Ausweis-Ausgebender**: Unterweiser

Funktion gem. DAGleis: Bauleiter nach DAGleis

Kapitel DAGleis: 9.5

**Verantwortung**: Für Umsetzung der DAGleis in seinem

Zuständigkeitsbereich

Voraussetzung: (siehe Kap. 9.1.2)

- Eignungsanforderung gemäß Festlegungen in SSB-

Formular "Personalanforderung" (PANF)

- Qualifikation entsprechend Sicherungsaufsicht ergänzt durch *technische Ausbildung* (SSB-

Mitarbeiter und Fachbauleiter)

- Werden durch entsprechende Arbeitsanweisungen

in den betroffenen Unternehmensbereichen

festgelegt und dokumentiert.

Aufgaben: Wahrnehmung der Aufgaben nach DAGleis:

- Beurteilung und Festlegung von

Sicherungsmaßnahmen im Einzelfall (9.5.4) und

- Überwachung der Sicherungsmaßnahmen (9.5.5)

- ggf. Festlegung einer Person als

Sicherungsaufsicht

Tätigkeit: Sicherungsmaßnahmen festlegen. Der Bauleiter

bestimmt im Auftrag des Betriebsleiters die zur Sicherung einer Arbeitsstelle im Bereich von Gleisen vorzusehenden Maßnahmen. Er spricht mit der

Sicherungsaufsicht die festgelegten Maßnahmen durch, so dass die Sicherungsaufsicht diese vor Ort umsetzen

kann.

Nachweis der Eignung: - körperlich: Nach VDV 714 durch Arbeits-/

Betriebsmediziner

- geistig: Vorgesetzter, ggf. Psychologe

- Technische Ausbildung

**Unterweisung**: - Ausbildung nach DAGleis 9.5.3

- Einweisung in die DASiPo

**Unterweisender**: SSB, Fachbereiche

Wiederholungs- mindestens jährliche Unterweisung gemäß ArbSchG

**Unterweisung**: und DGUV Vorschrift 1

**Unterweisender**: Unternehmer / Vorgesetzter

Ausweis: Gelber Ausweis gemäß Kap. 9.3.3

Funktion gem. DAGleis: Sicherungsaufsicht nach DAGleis

Kapitel DAGleis: 9.4

**Verantwortung**: Die Sicherungsaufsicht setzt die vom

Bauleiter/technisch Verantwortlichen festgelegten Maßnahmen um und überwacht die Maßnahmen zur Sicherung von Arbeitsstellen im Gleisbereich. Sie ordnet

in Abstimmung mit dem Bauleiter/technisch

Verantwortlichen ggf. ergänzende Maßnahmen an.

Voraussetzung: (siehe Kap. 9.1.2)

- Tauglichkeit gemäß VDV 714

- Mindestalter 21 Jahre

- ausreichende Gleispraxis bei der SSB

- Streckenkenntnis

- Bei Mitarbeitern von externen Firmen mindestes zwei Jahre als Aufsicht in den vorangegangenen drei Jahren

- Werden durch entsprechende Arbeitsanweisungen in den betroffenen Unternehmensbereichen

festgelegt und dokumentiert.

Aufgaben: Wahrnehmung der Aufgaben nach DAGleis

- Kap. 9.4.1 und 9.4.4 und 9.4.5 (angemessen

häufige Stichproben)

Tätigkeit:Sicherungsmaßnahmen nach Vorgabe Bauleiter

umsetzen, prüfen und ggf. ergänzende Maßnahmen in

Abstimmung mit Bauleiter anordnen

Sicherungsmaßnahmen der Aufsicht vorgeben, die Aufsicht einweisen und die Umsetzung prüfen.

Nachweis der Eignung: - körperlich: Nach VDV 714 durch Arbeits-/

Betriebsmediziner

- geistig: Vorgesetzter, ggf. Psychologe

**Unterweisung**: - Ausbildung nach DAGleis 9.3.3

Ausbildung zur Sicherungsaufsicht nach 9.4.3
 (Schulung und Umfang siehe VDV-Mitteilung 6001
 "Rahmenplan Ausbildung Sicherungsaufsicht")

**Unterweisender**: SSB. SSB-Fachbereiche

Wiederholungs- mindestens jährliche Unterweisung gemäß ArbSchG

Unterweisung: und DGUV Vorschrift 1

**Unterweisender**: SSB (verantwortlicher Bauleiter nach DAGleis)

Ausweis: Gelber Ausweis gemäß Kap. 9.3.3

**Funktion gem. DAGleis:** Aufsicht nach DAGleis

Kapitel DAGleis: 9.3

**Verantwortung**: Dafür verantwortlich, dass alle sich in ihrem

Zuständigkeitsbereich aufhaltenden Personen die Voraussetzungen nach DAGleis 9.1.2 erfüllen.

Voraussetzung: (siehe Kap. 9.1.2)

- Tauglichkeit gemäß VDV 714

Mindestalter 18 Jahre4 Wochen Gleispraxis

- Übertragung der Aufsicht nach 9.3.3

Aufgaben: Wahrnehmung der Aufgaben nach DAGleis 9.3.1

Tätigkeit: Von der Sicherungsaufsicht vorgegebene Sicherungs-

maßnahmen umsetzen und auf Wirksamkeit prüfen

(9.3.1)

Nachweis der Eignung: - körperlich: Nach VDV 714 durch Arbeits-/

Betriebsmediziner.

- geistig: Vorgesetzter, ggf. Psychologe

**Unterweisung**: - ausreichende Gleispraxis

- Ausbildung nach 9.3.3

Unterweisender: SSB

Wiederholungs- mindestens jährliche Unterweisung gemäß ArbSchG

**unterweisung**: und DGUV Vorschrift 1

Unterweisender: Unternehmer / Vorgesetzter

**Ausweis**: Gelber Ausweis

Ausweis / räumliche und

zeitliche Gültigkeit:

Netzweit im SSB-Netz / unbefristet

Ausweis-Ersteller: VLo und VXa erstellen Ausweis als Bestätigung der

erfolgreichen Schulung

**Ausweis-Ausgebender**: Unterweiser

**Funktion gem. DAGleis:** Aufsicht ohne ausreichende Gleispraxis

Kapitel DAGleis: 9.3.3.1

**Verantwortung**: Dafür verantwortlich, dass alle sich in ihrem

Zuständigkeitsbereich aufhaltenden Personen die Voraussetzungen nach DAGleis 9.1.2 erfüllen.

Voraussetzung: (siehe Kap. 9.1.2)

- Tauglichkeit gemäß VDV 714

- Mindestalter 18 Jahre

- Übertragung der Aufsicht nach 9.3.3.1

- ohne ausreichende Gleispraxis

Aufgaben: Wahrnehmung der Aufgaben nach DAGleis Kap. 9.3.1

Tätigkeit: Von der Sicherungsaufsicht vorgegebene Sicherungs-

maßnahmen umsetzen und auf Wirksamkeit prüfen

(9.3.1)

Nachweis der Eignung: - körperlich: Nach VDV 714 durch Arbeits-/

Betriebsmediziner.

- geistig: Vorgesetzter, ggf. Psychologe

Unterweisung: Ausbildung nach DAGleis 9.3.3.1 mit Verpflichtung zur

zeitnahen Teilnahme an Schulung nach 9.3.3

**Unterweisender**: Bauleiter oder Sicherungsaufsicht nach DAGleis

Wiederholungs- Keine

Unterweisung:

**Unterweisender**: Kein

Ausweis: Roter Ausweis

Ausweis / räumliche und

zeitliche Gültigkeit:

Kap. 9.3.3.1 Ausweis ist räumlich und zeitlich begrenzt

(Vermerk auf Ausweis)

**Ausweis-Ersteller**: Bauleiter oder Sicherungsaufsicht nach DAGleis

Ausweis-Ausgebender: Bauleiter oder Sicherungsaufsicht nach DAGleis

Funktion gem. DAGleis: Sicherungsposten gemäß DASiPo (SSB)

Kapitel DAGleis: 9.6

**Verantwortung**: Warnung von Beschäftigten vor Gefahren aus dem

Bahnbetrieb gemäß DASiPo und Schienenfahrzeuge ggf.

anhalten

ggf. Vorgaben durch Sicherungsaufsicht und / oder

Aufsicht

Voraussetzung: Siehe DASiPo (SSB)

Aufgaben: 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.

**Tätigkeit**: Absichern von Personen gegen Gefahren aus dem

Bahnbetrieb

Nachweis der Eignung: grüner Sicherungspostenausweis

- körperlich: Nach VDV 714 durch Arbeits-/

Betriebsmediziner.

- geistig: Vorgesetzter, ggf. Psychologe

**Unterweisung**: Ausbildung nach DASiPo (SSB)

Unterweisender: SSB

Wiederholungs- mindestens jährliche Nachschulung durch die SSB,

Unterweisung: (gemäß DASiPo der SSB, Kap. 3.2)

Unterweisender: SSB

Ausweis: Grüner Ausweis

Ausweis / räumliche und

zeitliche Gültigkeit:

1 Jahr

**Ausweis-Ersteller**: VLo und VXa

**Ausweis-Ausgebender**: Unterweiser

Einzelne, besonders unterwiesene Person "EBUP", die Funktion gem. DAGleis:

Begehungen, Sichtkontrollen oder einfache Tätigkeiten

geringen Umfangs ausführen.

Keine Tätigkeiten als Aufsicht!

Kapitel DAGleis: 9.2

Eigensicherung in Selbstverantwortung Verantwortung:

Voraussetzung: Kap. 9.2.2

- Tauglichkeit gemäß VDV 714

Aufgaben: Betreten des Gleisbereichs, eigenständiger Aufenthalt

im Gleisbereich ohne Gefährdung des Bahnbetriebes

und Eigensicherung

Tätigkeit: Begehungen, Sichtkontrollen oder einfache Tätigkeiten

geringen Umfangs

Nachweis der Eignung: körperlich: Nach VDV 714 durch Arbeits-/

Betriebsmediziner.

geistig: Vorgesetzter, ggf. Psychologe

Schulung nach DAGleis 9.3.3 Unterweisung:

Unterweisender: SSB

Wiederholungsmindestens jährliche Unterweisung gemäß ArbSchG Unterweisung:

und DGUV Vorschrift 1; Praktischer Teil: Durchsprache

der Maßnahmen zur Eigensicherung an typischen

Örtlichkeiten

Unterweisender: Unternehmer / Vorgesetzter

Gelber Ausweis (mit Einschränkung "nur Ausweis:

Eigensicherung" oder "keine Tätigkeit als Aufsicht")

Ausweis / räumliche und

zeitliche Gültigkeit:

Netzweit im SSB-Netz / unbefristet

Ausweis-Ersteller: VLo und VXa erstellen Ausweis als Bestätigung der

erfolgreichen Schulung

Ausweis-Ausgebender: Unterweiser Funktion gem. DAGleis: Beschäftigter in der Kleingruppe

Kapitel DAGleis: 10.3.5

**Verantwortung**: Sichere Ausführung kurzfristiger Arbeiten geringen

Umfanges. Sicherungsmaßnahmen "Sh12+Sh2" oder

"Sicherungsposten + Langsamfahrstelle" nicht

erforderlich

Voraussetzung: (siehe Kap. 9.1.2)

- Tauglichkeit gemäß VDV 714

**Aufgaben**: Sichere Ausführung kurzfristiger Arbeiten geringen

Umfanges durch höchstens 2 Personen zzgl. 1 sichernde

Person

**Tätigkeit**: Begehungen, Sichtkontrollen oder einfache Tätigkeiten

geringen Umfangs

Nachweis der Eignung: - körperlich: Nach VDV 714 durch Arbeits-/

Betriebsmediziner.

- geistig: Vorgesetzter, ggf. Psychologe

Unterweisung: Schulung nach DAGleis 9.3.3 oder 9.3.3.1

Unterweisender: SSB (9.3.3); Bauleiter oder Sicherungsaufsicht (9.3.3.1)

Wiederholungs- mindestens jährliche Unterweisung gemäß ArbSchG

**Unterweisung**: und DGUV Vorschrift 1

**Unterweisender**: Unternehmer / Vorgesetzter

Ausweis: Gelber Ausweis; Roter Ausweis

Ausweis / räumliche und

zeitliche Gültigkeit:

Netzweit im SSB-Netz / unbefristet (Gelber Ausweis);

räumlich und zeitlich begrenzt (Roter Ausweis)

**Ausweis-Ersteller**: VLo und VXa erstellen Ausweis als Bestätigung der

erfolgreichen Schulung nach 9.3.3 (Gelber Ausweis); Bauleiter oder Sicherungsaufsicht nach 9.3.3.1 (Roter

Ausweis)

**Ausweis-Ausgebender**: Unterweiser

Sichernde Person in der Kleingruppe Funktion gem. DAGleis:

10.3.5 Kapitel DAGleis:

Ausschließlich die Sicherung der sich im Gleisbereich Verantwortung:

aufhaltenden Personen übernehmen

(siehe Kap. 9.1.2) Voraussetzung:

- Tauglichkeit gemäß VDV 714

- Ernennung durch Bauleiter nach DAGleis,

Sicherungsaufsicht oder Aufsicht

Sicherung der Ausführung kurzfristiger Arbeiten Aufgaben:

geringen Umfanges durch höchstens 2 Personen

Ausschließlich Absichern von Personen der Kleingruppe Tätigkeit:

gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Nachweis der Eignung: - körperlich: Nach VDV 714 durch Arbeits-/

Betriebsmediziner.

- geistig: Vorgesetzter, ggf. Psychologe

Unterweisung: Schulung nach DAGleis 9.3.3 oder 9.3.3.1

Unterweisender: SSB (9.3.3); Bauleiter oder Sicherungsaufsicht (9.3.3.1)

mindestens jährliche Unterweisung gemäß ArbSchG Wiederholungs-

und DGUV Vorschrift 1 unterweisung:

Unterweisender: Unternehmer / Vorgesetzter

Ausweis: Gelber Ausweis; Roter Ausweis

Ausweis / räumliche und unbegrenzt / unbefristet (Gelber Ausweis); zeitliche Gültigkeit:

räumlich und zeitlich begrenzt (Roter Ausweis)

Ausweis-Ersteller: VLo und VXa erstellen Ausweis als Bestätigung der

> erfolgreichen Schulung nach 9.3.3 (Gelber Ausweis); Bauleiter oder Sicherungsaufsicht nach 9.3.3.1 (Roter

Ausweis)

Ausweis-Ausgebender: Unterweiser

### Anlage 8 Übersicht der Unterweisungen

#### Erstunterweisung gemäß DAGleis (grundlegende Unterweisung)

Die Erstunterweisung gemäß DAGleis umfasst inhaltlich die relevanten Grundlagen zum Bahnbetrieb und zur Sicherung gegen Gefahren an Arbeitsstellen im oder neben dem Gleisbereich. Behandelt werden Inhalte der DAGleis und der DASiPo. Die Erstunterweisung wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Die Erstunterweisung dauert insgesamt einen Arbeitstag (etwa 6-8 Zeitstunden).

Für die Funktionen "Bauleitung und Sicherungsaufsicht" führen die Dienststellen für ihre eigenen Mitarbeiter eine zusätzliche Unterweisung durch, die sich an der VDV-Mitteilung 6001 orientiert. Sie umfasst Inhalte der Grundschulung und vertieft Hintergründe und Zusammenhänge der Sicherungsmaßnahmen. Sie umfasst auch einen praktischen Anteil. Unterweisung und Bestellung zur Sicherungsaufsicht werden mit dem Formblatt "Übergabeprotokoll Sicherungsaufsicht" dokumentiert.

Personen mit bestimmten Funktionen im Sinne der DAGleis (gemäß Kap. 9) werden durch die SSB gemäß Kap. 9.3.3 oder Kap. 9.3.3.1 erstunterwiesen. Ebenso durch die SSB erstunterwiesen werden Personen, die einzeln / allein den Gleisbereich oder Nebenanlagen betreten, sowie Personen in der Kleingruppe nach 10.3.5.

Die Organisation und Durchführung der Erstunterweisung liegt beim SSB-Bereich VLo zusammen mit den SSB-Bereichen ACp, TGg, TEs und VXa. Inhalte der Ausbildung legt der Betriebsleiter in Abstimmung mit den fachlich betroffenen Bereichen fest. Als Nachweis der Erstunterweisung gibt der Bereich VLo (vertretungsweise VXa) Ausweise nach Anlage 2 – (Gelber Ausweis "entsprechend Angabe") aus.

## Einweisung in die Örtlichkeit:

Die Bauleitungen / Sicherungsaufsichten der SSB-Bereiche B, T, und VH weisen SSB-Mitarbeiter und Aufsichten von Externen tätigkeitsbezogen und gemäß der jeweiligen Gefährdungsbeurteilung in die Örtlichkeit ein. Beschäftigte der Externen werden durch die Aufsichten der Externen tätigkeitsbezogen und gemäß der jeweiligen Gefährdungsbeurteilung in die Örtlichkeiten eingewiesen.

#### Arbeiten an Fahrzeugen auf der Strecke:

Zu Arbeiten an defekten Fahrzeugen, die nicht von der Strecke bewegt werden können, erhalten die Mitarbeiter ihre Einweisung in die Örtlichkeit durch die Betriebsleitstelle oder durch Verkehrsmeister vor Ort (vgl. DA 01/2014).

### Wiederholungsunterweisungen:

Wiederholungsunterweisungen erfolgen **mindestens** einmal jährlich (bei entsprechender Gefährdung auch mehrmals) und können in die regelmäßigen Unterweisungen eingebunden werden.

Inhalte der Wiederholungsunterweisungen sind unter anderem:

- Wiederholen der grundlegenden Regeln,
- Durchsprache von Fehlern, Auffälligkeiten und Unfällen aus dem zurückliegenden Jahr,
- Änderungen am Regelwerk oder an den Arbeitsweisen.
- Praktischer Teil: Begehung eines Gleisbereichs mit Nachweis des richtigen Verhaltens und Befähigung zur Eigensicherung.

Die Wiederholungsunterweisungen für SSB-Mitarbeiter werden durch die jeweiligen Organisationseinheiten durchgeführt.

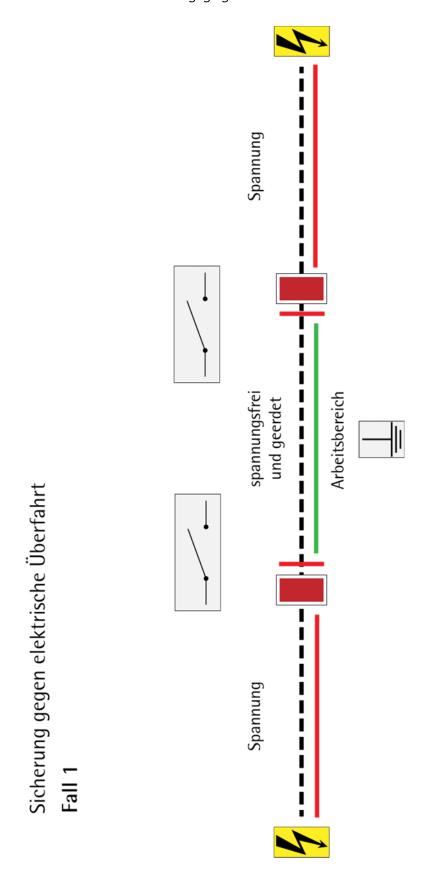
Die Wiederholungsunterweisungen für Externe werden durch die jeweiligen Arbeitgeber durchgeführt.

Beachte: Nach ArbSchG. § 12 sowie DGUV-Vorschrift 1 (bisher BGV A1) und DGUV-Vorschrift 77 (bisher BGV D33) ist jeder Unternehmer verpflichtet, seine Mitarbeiter mindestens jährlich über die bei ihrer Tätigkeit auftretenden Gefahren und deren Abwehr zu unterweisen.

Somit ist es Verpflichtung der Externen, ihre Mitarbeiter regelmäßig wiederholend zu unterweisen.

Eine Wiederholungsunterweisung durch Unternehmensbereiche der SSB ist demnach eine Einzelfallunterweisung auf besonderen Wunsch eines Externen, keinesfalls eine sich jährlich wiederholende Routineunterweisung.

Anlage 9 Absicherung durch Fahrstromabschaltungen Sicherung gegen elektrische Überfahrt Fall 1



# Sicherung gegen elektrische Überfahrt Fall 2

Spannung spannungsfrei ("neutral") spannungsfrei Arbeitsbereich und geerdet spannungsfrei ("neutral") Spannung

Sicherung gegen elektrische Überfahrt

# Anlage 10 Abkürzungen

ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz (Gesetz über die Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit)
ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BGV	Berufsgenossenschaftliche Vorschriften (ab 01.05.2014 in Regelwerk der DGUV überführt)
BLS	Betriebsleitstelle
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BzS	Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle
DA	Dienstanweisung
DAGleis	Dienstanweisung für das Verhalten im Bereich von Gleisen
DASiPo	Dienstanweisung für Ausbildung und Einsatz von Sicherungsposten
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
EBUP	Einzelne besonders unterwiesene Person
RSA	Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen
SiPo	Sicherungsposten
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
S0	Schienenoberkante
StV0	Straßenverkehrsordnung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
	•