

Geschäftsanweisung (GA)

GA 04

Arbeiten im Bereich von Gleisen

der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Gültig für:

NA24	Ordnungsdienst
NT31	Fahrweg
NT32	Systemtechnik
NT33	Haltestellen und Gebäude
NT34	Fahrstromtechnik
NT41	Stadtbahnwerkstätten
NT42	Betrieb Schiene
NT43	Betriebsmanagement

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

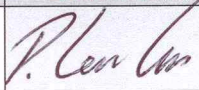
GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © Verkehr**s**Gesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 1 von 81

Änderungsmanagement

Version	Datum	Änderung	Bearbeiter	Unterschrift
1.0	20.06.13	Erstellt gemäß Abstimmungen in Arbeitsgruppe AAW Gleis	NA03 Laska	

Verteiler

- NT
- ☐ NT01 ☐ NUK ☒ NBG
- ☐ NT1 ☐ NT11 ☐ NT12 ☐ NT13
- ☐ NT2 ☐ NT21 ☐ NT22 ☐ NT25
- ☒ NT3 ☒ NT31 ☒ NT32 ☒ NT33 ☒ NT34
- ☒ NT4 ☒ NT41 ☒ NT42 ☒ NT43
- ☒ NA
- ☐ NA01 ☐ NA02 ☒ NA03 ☐ NA04 ☐ NA05
- ☐ NA1 ☐ NA11 ☐ NA12 ☐ NA13
- ☒ NA2 ☐ NA21 ☐ NA22 ☐ NA23 ☒ NA24
- ☐ NA3 ☐ NA3.01 ☐ NA3.02
- ☐ NA31 ☐ NA32
- ☒ UHB ☐ Intranet ☒ BL BOStrab

Aufbewahrungsfrist:

Fünf Jahre nach Ablauf der Gültigkeit der Geschäftsanweisung.

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
 Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
 (Nur für den internen Gebrauch)

Seite 2 von 81

Inhaltsverzeichnis

Änderungsmanagement	2
Inhaltsverzeichnis	3
1 Grundlagen	5
2 Geltungsbereich, Allgemeines	6
3 Begriffsbestimmungen	8
4 Verantwortung für die Unfallverhütung	14
5 Grundsätzliche Sicherungsmaßnahmen	16
6 Tauglichkeit, Dienstfähigkeit	19
7 Persönliche Schutzausrüstung, Warnkleidung	20
8 Betreten des Gleisbereichs	21
9 Verhalten gegenüber Schienenfahrzeugen	23
10 Verhalten gegenüber elektrischer Ausrüstung von Anlagen und Fahrzeugen ...	24
11 Material- und Gerätelagerung	26
12 Rottenwarnsignale	27
13 Pflichten aller Beschäftigten	28
14 Sicherheitsaufsichtskraft	29
15 Sicherungsposten	33
16 Arbeiten im gesperrten Gleis	36
17 Arbeiten im nicht gesperrten Gleis	38
18 Anforderungen an einzelne besonders unterwiesene Personen	40
19 Anforderungen an die Kleingruppe	41
20 Fahrten entgegen der Regelfahrtrichtung	43
21 Arbeiten an und in der Nähe von Fahrleitungen	44
22 Arbeiten an Weichenanlagen	46

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 3 von 81

23	Arbeiten auf Brücken, in Baugruben und Kabelgängen.....	47
24	Arbeiten an Zugsicherungsanlagen	48
25	Zusätzliche Anweisungen bei Arbeiten in Tunnelanlagen	49
26	Betriebsfahrten mit Betriebszügen	51
27	Benutzung von Mobiltelefonen (Handys) bei Arbeiten im Bereich von Gleisen .	53
28	Unterweisung	54
29	Schlussbestimmung	55
Anlage 1	Rufnummern der VGF Betriebsleitstelle	56
Anlage 2	Lage fehlender Sicherheitsräume in Tunnelanlagen	59
Anlage 3	Darstellung von Sicherheitsräumen	60
Anlage 4	Absicherung von Kleinbaustellen insbesondere von Bau- und Instandhaltungsarbeiten an Bahnübergängen.....	68
Anlage 5	Sicherung gegen Feuer- und Explosionsgefahren	69
Anlage 6	Verhalten im Brandfall	71
Anlage 7	Baustellenbeschilderung.....	72
Anlage 8	Geschwindigkeitssignale	74
Anlage 9	Schutzsignale	76
Anlage 10	Warnsignale des Sicherungspostens	79
Anlage 11	Sicherungsanweisung für Arbeiten im Bereich von Gleisen	80
	Stichwortverzeichnis	81

1 Grundlagen

Grundlagen dieser Geschäftsanweisung sind die gültigen Vorschriften:

- Berufsgenossenschaftliche Vorschriften (BGV)
- Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)
- Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95)

2 Geltungsbereich, Allgemeines

2.1

Diese Geschäftsanweisung gilt für die Abwehr von Gefahren aus und für den Bahnbetrieb beim Arbeiten im Bereich von Gleisen. Organisatorische Maßnahmen, die für die Einrichtung einer Baustelle, deren Durchführung und die Wiederaufnahme des Fahrbetriebes unter der Beachtung der Betriebssicherheit im BOStrab abgenommenen Schienennetz nötig sind, werden in dieser Geschäftsanweisung nicht beschrieben. Dazu ist die DA-A-010 Dienstanweisung zur Durchführung von Baumaßnahmen im Schienennetz der VGF (DA Bau) zu beachten.

2.2

Die Geschäftsanweisung gilt für alle Mitarbeiter und Betriebsfremde, die im Gleisbereich der **VerkehrsGesellschaft Frankfurt mbH**, im folgenden VGF genannt, und dessen unmittelbaren Gefahrenbereich arbeiten.

2.3

Jeder, der Tätigkeiten im Gleisbereich und dessen Gefahrenbereich ausführen will, muss die Geschäftsanweisung der VGF kennen, mit den maßgebenden Gesetzen, Verordnungen und berufsgenossenschaftlichen Vorschriften vertraut sowie über die betrieblichen Gegebenheiten unterwiesen sein und sich danach verhalten. Der Unternehmer oder sein Beauftragter hat sich vor Beginn der Arbeiten vom verantwortlichen Mitarbeiter des Bahnbetreibers unterweisen zu lassen.

2.4

Jeder, der Tätigkeiten im Gleisbereich und dessen Gefahrenbereich ausführt, ist in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch einmal jährlich, über den Inhalt der Geschäftsanweisung sowie die maßgebenden Gesetze, Verordnungen und berufsgenossenschaftliche Vorschriften zu unterweisen. Über die erfolgte Unterweisung ist ein schriftlicher Nachweis zu führen. Der Bahnbetreiber und alle Unternehmer oder seine Beauftragten sorgen für eine geeignete Unterweisung ihrer Bediensteten (siehe BGV A1 § 7, BGV D33 §5).

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 6 von 81

2.5

Zum vorbeugenden Brand- und Explosionsschutz sowie dem Verhalten bei Bränden sind die Festlegungen der Anlage 5 Sicherung gegen Feuer- und Explosionsgefahren einschließlich des Erlaubnisscheines sowie der Anlage 6 Verhalten im Brandfall zu beachten.

3 Begriffsbestimmungen

3.1

Arbeiten im Sinne dieser Vorschrift sind alle Tätigkeiten, die für den Bahnbetrieb, den Bau und die Instandhaltung von Betriebsanlagen erforderlich sind. Dazu gehören auch damit zusammenhängende Arbeiten wie die Beseitigung von Störungen, Begehungs- und Kontrolltätigkeiten sowie andere Arbeiten. Weiter sind dies Tätigkeiten im Umfeld der Betriebsanlagen, bei denen nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Gleisanlagen versehentlich betreten werden oder Arbeitsgeräte in diese einschwenken oder fallen können.

3.2

Annäherungsstrecke ist die Mindestentfernung der Spitze des Zuges bis zum Baustellenanfang, die nötig ist, um ungefährdet Personen im Gleisbereich so rechtzeitig warnen zu können, dass sie gefahrlos den Gleisbereich verlassen können und das im Notfall das Fahrzeug angehalten werden kann.

3.3

Bahnbetreiber im Sinne dieser Geschäftsanweisung ist die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle. Dies ist bei der VGF jeweils der verantwortliche Fachbereich.

Führen Dritte Arbeiten in der Nähe des Gleisbereiches aus, wird die Funktion der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle vom Fachbereich NT31 wahrgenommen. Sind U-Bahn-Stationen oder das Tunnelbauwerk von den Arbeiten Dritter betroffen, wird die Funktion der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle von NT33 wahrgenommen.

Der Sicherheitstechnische Dienst ist unterstützend einzubinden.

3.4

Bauleiter ist der mit der Bauleitung Beauftragte. Bei Bauarbeiten, die durch eigene Mitarbeiter ausgeführt werden, ist der Bauleiter (der Verantwortliche) neben der Abwehr der Gefahren für den Bahnbetrieb auch für die Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb verantwortlich.

3.5

Ein **behelfsmäßiger Sicherheitsraum** kann unter dem Bahnsteig oder dem Laufsteg angeordnet sein. Er muss mindestens 0,7 m breit und mindestens 0,7 m hoch sein.

3.6

Dienstfähigkeit ist die körperliche und geistige Leistungsvoraussetzung des Beschäftigten, die einen vorschriftsmäßigen und sachgerechten Arbeitseinsatz gewährleistet.

3.7

Einzelgänger sind einzelne besonders unterwiesene Personen (z.B. Weichenschmierer, Streckenläufer, Sicherungsaufsichtskräfte, Sicherungsposten etc.) mit besonderen Voraussetzungen und Tätigkeiten gemäß Kapitel 18.

3.8

Die **elektrische Bahnanlage** (siehe DIN EN 50122-1) ist ein elektrisches Bahn-Verteilernetz, das Energie für Schienenfahrzeuge liefert. Zu dieser Anlage gehören:

- Fahrleitungsanlagen
- Rückleitungen von elektrischen Bahnen
- Elektrische Anlagen, die unmittelbar oder über Transformatoren aus der Fahrleitung gespeist werden
- Elektrische Anlagen in Kraftwerken und Unterwerken, welche ausschließlich der Erzeugung und der Verteilung von elektrischer Energie zur unmittelbaren Speisung der Fahrleitung dienen
- Elektrische Anlagen von Schaltstellen

3.9

Elektrofachkraft für Arbeiten an Fahrleitungsanlagen bzw. Zugsicherungsanlagen ist, wer aufgrund seiner Ausbildung, Kenntnisse und Erfahrungen sowie Kenntnis der einschlägigen Bestimmungen die übertragenen Arbeiten beurteilen und mögliche Gefahren erkennen kann.

3.10

Die **elektrotechnisch unterwiesene Person** muss über die ihr übertragenen Aufgaben und notwendigen Schutzmaßnahmen sowie über mögliche Gefahren bei unsachgemäßem Handeln unterwiesen sein.

3.11

Erde ist das Potenzial des leitfähigen Erdreiches, dessen elektrisches Potential an jedem Punkt vereinbarungsgemäß gleich null gesetzt wird.

3.12

Fahrbereich ist der von bewegten Schienenfahrzeugen einschließlich der transportierten Güter in Anspruch genommene Raum.

3.13

Die **Fahrleitung** ist ein Leitersystem zur elektrischen Energieversorgung von Fahrzeugen über Stromabnehmereinrichtungen.

3.14

Die **Fahrleitungsanlage** umfasst:

- alle Oberleitungsdrähte einschließlich Längstragseil, Fahrdraht und Rückleiterseil, Erdsungsseil, Blitzschutzseil, Speiseleitung und Verstärkungsleitung, wenn sie an den Tragkonstruktionen befestigt sind.
- Gründungen, Tragkonstruktionen und alle anderen Komponenten, die der Halterung, Seitenführung, Absicherung oder Isolierung der Leiter dienen.
- Schaltgeräte, Überwachungs- und Schutzeinrichtungen, die an den Tragkonstruktionen befestigt sind.

3.15

Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind Gefahren, die von Schienenfahrzeugen oder von Betriebsanlagen (z.B. Fahrleitungsanlage, bewegliche Weichenteile) ausgehen.

3.16

Gleisbereich ist der Bereich, in dem Beschäftigte durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können, dies schließt auch den Fahrleitungsbereich ein. Die Begrenzung des Gleisbereiches muss unter Berücksichtigung der jeweils örtlich auftretenden Gefährdungsmöglichkeiten nach den Umständen des Einzelfalls festgelegt werden (z.B. Arbeiten an der Bahnsteigkante, Brücken, Fahrleitungsanlagen, Signalanlagen, Böschungen).

3.17

Gleiswechselfahrten sind Fahrten entgegen der Regelfahrtrichtung, wenn diese Strecke mit Zugsicherungsanlagen, den zugehörigen Hauptsignalen und den üblichen Signalbildern ausgestattet ist.

3.18

Kleingruppen sind Gruppen bis max. 3 besonders unterwiesene Personen gemäß Kapitel 19.

3.19

Langsamfahrstelle ist ein durch Geschwindigkeitssignale (vgl. Anlage 8 Geschwindigkeitssignale) gekennzeichneten Gleisabschnitt, in dem eine verminderte Geschwindigkeit vorgeschrieben ist.

3.20

Die **Rückleitung** beinhaltet alle Leiter, die den vorgesehenen Pfad für den Bahnrückstrom und den Strom im Fehlerfall bilden:

- Fahrschienen
- Rückleiter
- Rückleitungsverstärkungen
- Schienenquerverbinder
- Schienenlängsverbinder
- Gleisverbinder
- Erdungsverbindungen von Geräten, die im Fehlerfall vom Fahrdraht berührt werden können

3.21

Sicherheitsraum ist der Bereich außerhalb des Fahrbereiches, in den die Beschäftigten vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können. Er muss mindestens 2 m hoch und 0,7 m breit sein (Anlage 3 Darstellung von Sicherheitsräumen). Fehlende Sicherheitsräume sind in der Örtlichkeit gekennzeichnet (Anlage 2 Lage fehlender Sicherheitsräume).

3.22

Die Tätigkeit der **Sicherungsaufsichtskraft** umfasst den Einsatz der Sicherungsposten und die Beaufsichtigung der Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb. Bei Arbeiten im Bereich von Gleisen durch ein Unternehmen ist von diesem eine Sicherungsaufsichtskraft vorzuschlagen. Eine schriftliche Bestätigung muss von der VGF erfolgen.

3.23

Sicherungsposten warnen die Beschäftigten vor sich nähernden Schienenfahrzeugen.

3.24

Tauglichkeit ist die Erfüllung der arbeitsmedizinischen Anforderungen.

3.25

Tunnelpotenzial ist das Potenzial des Bauwerkes und aller Einbauten, die mit ihm elektrisch leitend verbunden sind.

3.26

Unternehmer im Sinne dieser Geschäftsanweisung sind Fremdfirmen und alle VGF- Fachbereiche, die nicht Bahnbetreiber sind.

3.27

Verantwortliche im Sinne dieser Geschäftsanweisung sind die mit der Durchführung und Durchsetzung des Arbeitsschutzes beauftragten Mitarbeiter der VGF sowie der beauftragten Unternehmen.

3.28

Verantwortliche Mitarbeiter des Bahnbetreibers (VGF) für die Vorgabe der Sicherungsmaßnahmen gemäß Kapitel 5.2, sind durch den jeweiligen Fachbereichsleiter schriftlich zu bestellen und sind als Sicherungsaufsichtskräfte aus- und fortgebildet.

3.29

Warnposten müssen ihre Tätigkeit darauf beschränken, die Verkehrsteilnehmer in umsichtiger Weise vor einer Verkehrseinschränkung oder Gefahrenstelle zu warnen.

4 Verantwortung für die Unfallverhütung

4.1

Für die Durchführung der Maßnahmen gegen Gefahren aus und für den Bahnbetrieb bei Arbeiten im Bereich von Gleisen ist der jeweils verantwortliche Fachbereich zuständig.

4.2

Die Mitarbeiter der VGF haben für die ihnen übertragenen Aufgaben aus dem Bahnbetrieb die Verantwortung im Rahmen ihrer Stellung im Unternehmen.

4.3

Der verantwortliche Mitarbeiter des Bahnbetreibers (Nr. 3.28) hat alle Sicherungsmaßnahmen für Arbeiten im Gleisbereich vorzugeben und deren Umsetzung in geeigneter Weise zu überwachen. Werden die Arbeiten im Gleisbereich durch einen Unternehmer (Nr. 3.26) ausgeführt, sind die Sicherungsmaßnahmen durch den verantwortlichen Mitarbeiter des Bahnbetreibers in einer Sicherungsanweisung anzuordnen (Anlage 11 Sicherungsanweisung für Arbeiten im Bereich von Gleisen). Das betrifft auch die Bestellung der Sicherungsaufsichtskraft und bei Bedarf die Einsetzung eines Koordinators.

4.4

Der Unternehmer hat Beginn, Änderungen und Ende von Arbeiten im Bereich von Gleisen und die erforderlichen Räumzeiten dem verantwortlichen Mitarbeiter des Bahnbetreibers (Nr. 3.28) mitzuteilen. Dies betrifft insbesondere Änderungen gegenüber dem abgestimmten Bauablauf bzw. Sicherungskonzept. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Sicherungsmaßnahmen getroffen sind. Der Unternehmer ist verantwortlich für seine Beschäftigten und hat alle Maßnahmen für die Abwendung von Gefahren zu veranlassen. Werden die Arbeiten von der VGF ausgeführt, sind die o.g. Aufgaben und Pflichten entsprechend anzuwenden.

4.5

Sind mehrere Arbeitsgruppen gleichzeitig tätig, muss ein Koordinator eingesetzt werden, der die einzelnen Tätigkeiten aufeinander abstimmt, um mögliche gegenseitige Gefährdungen zu vermeiden. Der Koordinator kann auch die Aufgaben einer Sicherungsaufsichtskraft wahrnehmen.

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 14 von 81

4.6

In Kapitel 14 sind Verantwortung und Aufgaben der Sicherungsaufsichtskraft geregelt.

4.7

In Kapitel 15 sind Verantwortung und Aufgaben der Sicherungsposten geregelt.

5 Grundsätzliche Sicherungsmaßnahmen

5.1

Die Belange der Unfallverhütung sind bereits bei der Planung und Vorbereitung von Arbeiten zu berücksichtigen.

5.2

Für die Sicherung bei Arbeiten im Gleisbereich können abhängig vom Einzelfall die folgenden Maßnahmen zum Einsatz kommen:

- organisatorische Maßnahmen (z.B. Gleissperrung) festlegen
- Verwendung der von der VGF zugelassenen technischen Einrichtungen
- Sicherungsposten einzusetzen

5.3

Für Art und Umfang der Sicherungsmaßnahmen sind die Gefährdungen maßgebend, die im Wesentlichen bestimmt werden durch die

- Sichtverhältnisse entsprechend der Örtlichkeit, der Witterung und der Tageszeit
- Geschwindigkeit, mit der der jeweilige Streckenabschnitt befahren werden darf
- Anzahl der vorhandenen Gleise u. deren Belegung durch Zug- und Rangierfahrten
- Tätigkeit und Arbeitsweise (Hand- oder Maschinenarbeit)
- Anzahl der eingesetzten Arbeitskräfte
- Ausdehnung der Arbeitsstelle
- Arbeits- und Umgebungsgeräusche
- Arbeitsbreite der Geräte
- Betriebsregelung im Arbeitsgleis (gesperrtes oder nicht gesperrtes Gleis)
- Fahrten entgegen der Regelfahrtrichtung
- Nähe zu spannungsführenden Teilen der Fahrleitungsanlage

5.4

Auf der Grundlage der vorhandenen Gefährdungsmöglichkeiten gemäß 5.3 und unter Beachtung der örtlichen Bedingungen ist durch den verantwortlichen Mitarbeiter des Bahnbetreibers vor Aufnahme der Arbeiten zu bestimmen, welche der unter 5.2 aufgeführten Sicherungsmaßnahmen anzuwenden sind.

5.5

Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Arbeitsstelle sowohl gegenüber dem Schienenverkehr als auch gegenüber dem Straßenverkehr gesichert ist.

5.6

Bei Arbeiten durch Betriebsfremde werden der Bauleiter und die Sicherungsaufsichtskraft nachweisbar vom verantwortlichen Mitarbeiter des Bahnbetreibers gemäß Abschnitt 4.3 eingewiesen. Hierbei sind ihnen die getroffenen Sicherungsmaßnahmen zu erläutern. Der Bauleiter hat seine Beschäftigten nachweislich über die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse zu unterweisen. Die Sicherungsaufsichtskraft weist gemäß Abschnitt 14.6 die Sicherungsposten ein.

5.7

Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen müssen ständig aufeinander abgestimmt sein. Ist das nicht möglich, sind die Arbeiten einzustellen.

5.8

Wenn möglich, ist durch feste Absperrungen (z.B. durch Zäune, Geländer) sicherzustellen, dass Beschäftigte nicht unbeabsichtigt in den Gleisbereich geraten oder durch den Straßenverkehr gefährdet werden. Dann kann im Allgemeinen auch auf die Warnung vor Fahrten im Nachbargleis verzichtet werden.

5.9

Für Absperrungen zum Straßenverkehr sind die Auflagen der Verkehrsbehörde einzuhalten (siehe Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen).

5.10

In nebeneinander liegenden, nicht gesperrten Gleisen dürfen Arbeiten gleichzeitig nur ausgeführt werden, wenn eine eindeutige Zuordnung der Warnsignale möglich und deren Verwechslung ausgeschlossen ist.

5.11

Bei Arbeiten in einem gesperrten Streckengleis darf ohne Sicherungsposten gearbeitet werden, wenn aufgrund der örtlichen und technischen Bedingungen sichergestellt ist, dass:

- sich keine Beschäftigten im Gleisbereich der Nachbargleise befinden oder in diesen unbeabsichtigt hineingelangen können
- keine Geräte oder Gegenstände in den Gleisbereich der Nachbargleise hineinragen können.

5.12

Jeder, der Sicherungsaufgaben bei der VGF wahrnimmt, muss die Berechtigung besitzen und auf Anforderung vorlegen.

6 Tauglichkeit, Dienstfähigkeit

6.1

Der Verantwortliche hat dafür zu sorgen, dass der Arbeitseinsatz der Beschäftigten entsprechend ihrer Tauglichkeit und Eignung nach den bestehenden Rechtsvorschriften und innerbetrieblichen Bestimmungen erfolgt. Die Tauglichkeit kann nur von einem Arbeitsmediziner festgestellt werden.

6.2

Jeder Beschäftigte hat dienstfähig zum Dienst zu erscheinen. Die Dienstfähigkeit darf nicht durch Übermüdung, Krankheiten, Medikamente, Alkohol und andere Rauschmittel beeinträchtigt sein.

Wer an körperlichen, geistigen oder seelischen Schwächen oder Gebrechen in dem Maße leidet, dass seine volle Handlungsfähigkeit auch nur vorübergehend beeinträchtigt ist, muss dies seinem Vorgesetzten mitteilen. Ihm dürfen sicherheitsrelevante Arbeiten nicht übertragen werden. Die erforderlichen Maßnahmen sind von den Verantwortlichen durchzuführen.

Vor und während der Arbeitszeit ist der Genuss von Alkohol und anderen Rauschmitteln, gleich in welcher Form, verboten. Dies gilt auch für die Dienstbereitschaft, dienstliche Gänge, Fahrten zwischen Arbeitsstellen und dergleichen.

6.3

Handelt es sich bei den Beschäftigten um Betriebsfremde, so hat die Fremdfirma, vertreten durch ihren Bauleiter bzw. ihren Verantwortlichen, die für die vorgesehene Tätigkeit erforderliche Tauglichkeit, Eignung und Dienstfähigkeit zu gewährleisten und auf Verlangen der VGF nachzuweisen.

7 Persönliche Schutzausrüstung, Warnkleidung

7.1

Entsprechend der Art der Arbeiten hat jeder persönliche Schutzausrüstung entsprechend der Gefährdungsbeurteilung gemäß §5 Arbeitsschutzgesetz zu tragen. Die Hör- und Sehfähigkeit darf nicht beeinträchtigt werden. Während des Aufenthaltes im Gleisbereich muss eng am Körper anliegende Kleidung getragen werden. Verboten sind freihängende Kleiderteile wie z.B. Halstücher mit losen Enden. Rucksäcke und Taschen sind bei der Vorbeifahrt von Zügen in der Hand zu halten.

7.2

Alle Personen, die im Gleisbereich oder auf Straßen Arbeiten verrichten, müssen Warnkleidung der Klasse 2 nach EN 471 in der Farbe fluoreszierendes Orange-Rot mit retroreflektierendem Material der Klasse 2 tragen. Die Farbe fluoreszierendes Gelb ist dem Einsatzleiter der VGF vorbehalten.

8 Betreten des Gleisbereichs

8.1

Das Betreten des Gleisbereichs zur Aufnahme von Arbeiten ist mit dem zuständigen Fahrdienstleiter (Anlage 1 Rufnummern der VGF Betriebsleitstelle) unter Angabe des Arbeitsumfanges, der Dauer und der Örtlichkeit abzustimmen. Seitens des Fahrdienstleiters ist der Anmeldende über Abweichungen vom Betriebsablauf zu informieren (z.B. Arbeitszugfahrten, Fahrten entgegen der Regelfahrtrichtung). Nach Beendigung der Arbeiten, ist dies dem zuständigen Fahrdienstleiter unverzüglich mitzuteilen.

8.2

Beim Betreten des Gleisbereiches müssen die Beschäftigten mit den Signalen vertraut sein, die für Ihre Sicherheit von Bedeutung sind (Anlage 8 Geschwindigkeitssignale, Anlage 9 Schutzsignale, Anlage 10 Warnsignale des Sicherungsposten). Die Warnsignale des Sicherungspostens sind unverzüglich zu befolgen und erforderlichenfalls weiterzuleiten.

8.3

Im Gleis darf nur gegangen werden, wenn die Vorgaben dieser Geschäftsanweisung erfüllt sind. Nach Möglichkeit soll im Sicherheitsraum entgegen der Regelfahrtrichtung gegangen werden. Wenn im Gleis gegangen werden muss, ist das Gleis zu wählen, in dem entgegen der Regelfahrtrichtung gegangen werden kann. Mit Fahrbewegungen aus beiden Richtungen muss aber stets gerechnet werden, insbesondere auf

- eingleisigen Strecken
- Gleisen in Betriebshöfen
- Kurzwendestrecken
- Zufahrts- und Abfahrtsbereichen von Abstellgleisen zwischen dem Bahnsteig und der Abstellanlage.

Nähern sich im begangenen Gleis Fahrzeuge, so ist der Sicherheitsraum aufzusuchen und die Vorbeifahrt abzuwarten. Erst nach der Vorbeifahrt des Zuges darf weiter gegangen werden.

8.4

Gleise dürfen nur an solchen Stellen überquert werden, an denen sie nach beiden Seiten ausreichend weit eingesehen werden können. Nach Möglichkeit sind die hierfür bestimmten Stellen zu benutzen. Vor dem Überqueren haben die Beschäftigten nach beiden Seiten zu blicken und sich zu vergewissern, dass sich keine Fahrzeuge nähern.

8.5

Weichen und Kreuzungen in besonderen und unabhängigen Bahnkörpern dürfen im Bereich der beweglichen Teile, der Radlenker und Herzstücke nicht überschritten werden. Von dieser Festlegung darf nur abgewichen werden, wenn dienstliche Handlungen dazu zwingen. In diesem Fall sind Maßnahmen gegen eine Bewegung der entsprechenden Teile zu treffen.

9 Verhalten gegenüber Schienenfahrzeugen

9.1

Gleise dürfen nur in genügendem Abstand vor und hinter Fahrzeugen überschritten werden. Fahrzeugkupplungen dürfen in keinem Falle überstiegen werden.

9.2

Das Auf- oder Absteigen ist nur im Stillstand der Fahrzeuge gestattet. Hierfür sind die vorgesehenen Tritte zu benutzen. Es dürfen nur die Teile der Fahrzeuge betreten werden, die dafür bestimmt sind. Das Absteigen darf nur zur gefahrfreien Seite erfolgen.

9.3

Die Mitfahrt auf Fahrzeugen ist nur auf den dafür vorgesehenen Plätzen gestattet. Insbesondere ist es verboten

- sich auf den längsseitigen Trittbrettern und in Türöffnungen von nicht festgelegten Türen aufzuhalten
- sich soweit aus dem Fahrzeug hinauszubeugen, dass Gefährdungen durch feste Gegenstände, z.B. Signalmaste, eintreten können.

10 Verhalten gegenüber elektrischer Ausrüstung von Anlagen und Fahrzeugen

10.1

Bei Arbeiten an elektrischen Anlagen sind grundsätzlich

a) die in DIN VDE 0105-100 „Betrieb von elektrischen Anlagen“

genannten 5 Sicherheitsregeln:

- Freischalten
- gegen Wiedereinschalten sichern
- Spannungsfreiheit feststellen
- Erden und Kurzschließen
- Benachbarte unter Spannung stehende Teile abdecken oder abschränken

b) sowie die in der DIN VDE 0105-103 „Betrieb von elektrischen Anlagen Zusatzfestlegungen für Bahnen“ genannten Schutzabstände

zu beachten.

10.2

Alle aktiven Teile von elektrischen Anlagen sind als spannungsführend zu betrachten, solange die Spannungsfreiheit nicht einwandfrei festgestellt ist.

10.3

Auf ungeschützt verlegte Kabel und Leitungen darf nicht getreten werden. Kabel und Leitungen dürfen sowohl in ihrer Lage als auch in ihren Anschlüssen nur nach vorheriger Abstimmung und unter Mitwirkung der zuständigen Elektrofachkräfte verändert werden.

10.4

Schäden an der elektrischen Ausrüstung von Anlagen und Fahrzeugen sind unverzüglich zu melden. Dies gilt besonders für Fahrleitungs- bzw. Rückleitungsanlagen und Funkenerschei-

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 24 von 81

nungen an Isolatoren sowie an gerissenen oder zu weit durchhängenden Leitungen. Falls eine besondere Gefahr dies erfordert, sind Züge anzuhalten.

10.5

Die Bedienung elektrischer Anlagen ist nur den damit Beauftragten gestattet. Abgeschlossene elektrische Betriebsstätten dürfen nur von berechtigten Personen betreten werden. Sie müssen nach Verlassen wieder verschlossen werden.

10.6

Im Bereich der Fahrleitung dürfen nur die dafür vorgesehenen elektrisch nicht leitenden Leitern eingesetzt werden. Bei fahrbaren Leitern müssen die Räder isoliert sein, so dass kein Achskurzschluss entsteht.

10.7

Die durchgehende elektrische Verbindung der als Rückleitung dienenden Fahrschienen und Rückleitungskabel darf nicht unterbrochen werden. Dies ist z.B. beim Austausch von Fahrschienen oder Schienenverbindern zu beachten.

11 Material- und Gerätelagerung

11.1

Bauteile, Baustoffe, Werkzeuge und Geräte müssen so gelagert werden, dass sie von Schienenfahrzeugen nicht erfasst werden können. Sie sind dabei so zu sichern, dass sich ihre Lage bei Erschütterung oder Luftzug durch vorbeifahrende Züge nicht verändern kann.

11.2

In der Fahrspur darf nur bis Oberkante Schiene und bis 100 mm seitlich der Fahrkante Material gelagert werden. Zu beachten ist, dass bei induktiven Übertragungssystemen und an Weichensperrkreisen keine metallenen Teile gelagert werden dürfen.

11.3

Tunnelnischen und Notausstiege sind unbedingt freizuhalten.

11.4

Der Sicherheitsraum ist möglichst nicht zur vorübergehenden Lagerung von Gegenständen zu nutzen. Kann die vorübergehende Lagerung im Sicherheitsraum nicht vermieden werden, so muss der Sicherheitsraum so weit freigehalten werden, dass er beim Herannahen von Fahrzeugen ohne Gefahr betreten werden kann, dazu sind in Abständen von etwa 6 m Ausweichmöglichkeiten von etwa 2 m Länge für die Beschäftigten freizuhalten. Es ist darauf zu achten, dass die Beschäftigten die Ausweichmöglichkeiten verlassen können, wenn ein Schienenfahrzeug davor steht.

11.5

Nach Abschluss der Maßnahmen sind nicht mehr benötigte Gegenstände und Materialien unverzüglich zu entfernen.

12 Rottenwarnsignale

12.1

Rottenwarnsignale geben im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Weisungen über ihr Verhalten bei Annäherung und Vorbeifahrt von Fahrzeugen.

Die Rottenwarnsignale sind grundsätzlich mit dem Mehrklangsignalhorn und nur in besonderen Fällen mit anderen Signalmitteln zu geben. Sie sind auch zu beachten, wenn sie nur in einer Tonlage gehört werden.

12.2 Übersicht über die Rottenwarnsignale

12.2.1 Signal Ro1

Vorsicht! Im Nachbargleis nähert sich ein Fahrzeug!

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

12.2.2 Signal Ro2

Arbeitsgleis räumen!

Mit dem Mehrklangsignalhorn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage.

12.2.3 Signal Ro3

Arbeitsgleis schnellstens räumen!

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

Hinweis: Die Warnsignale sind in Anlage 10 Warnsignale des Sicherungspostens dargestellt.

13 Pflichten aller Beschäftigten

13.1

Rottenwarnsignale müssen sofort befolgt werden.

13.2

Jeder, der eine Gefahr erkennt, ist verpflichtet, die Beschäftigten zum Räumen des Gleisbereiches zu veranlassen.

13.3

Jeder, der sicherheitswidriges Verhalten von Beschäftigten oder von Sicherungsposten erkennt, hat dies der zuständigen Arbeitsaufsicht bzw. Sicherungsaufsichtskraft mitzuteilen.

14 Sicherungsaufsichtskraft

14.1

Eine Sicherungsaufsichtskraft hat folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Mindestalter 21 Jahre
- persönliche Zuverlässigkeit
- Betriebsdiensttauglichkeit
- Bescheinigung über die Ausbildung zur Sicherungsaufsichtskraft
- mindestens 1 Jahr praktische Tätigkeit als Sicherungsposten oder als Aufsichtführender auf Arbeitsstellen im Bereich von Gleisen
- sich in deutscher Sprache verständigen können

Die Ausbildung und Prüfung einer Sicherungsaufsichtskraft hat gemäß VDV- Mitteilung „Rahmenplan für die Ausbildung zur Sicherungsaufsichtskraft für den Einsatz bei Bahnen nach BOStrab und Bahnen des regionalen Verkehrs (außer der DB AG)“ zu erfolgen und wird für Mitarbeiter der VGF von NA03 durchgeführt.

Sicherungsaufsichtskräfte, die ihre Eignung bei der DB AG nachgewiesen haben, sind bei der örtlichen Einweisung besonders eindringlich hinsichtlich der Besonderheiten bei der VGF zu unterweisen. Die Unterweisung erfolgt durch den verantwortlichen Mitarbeiter des Bahnbetreibers und ist zu dokumentieren.

Eine Wiederholungsunterweisung für die Sicherungsaufsichtskraft muss mindestens einmal jährlich erfolgen und wird für die Mitarbeiter der VGF von NA03 durchgeführt. Die Unterweisungen sind schriftlich festzuhalten. Für Mitarbeiter, die als Sicherungsposten und als Sicherungsaufsichtskraft eingesetzt werden, ist eine Nachschulung als Sicherungsaufsichtskraft ausreichend.

Über die körperliche Tauglichkeit und die bestandene Prüfung erhalten die Sicherungsaufsichtskräfte der VGF eine Bescheinigung. Wiederholungsuntersuchungen und Nachschulungen werden auf der Bescheinigung vermerkt.

14.2

Bei der Ausführung von Sicherungsleistungen durch Sicherungsunternehmen hat sich die Sicherungsaufsichtskraft von dem verantwortlichen Mitarbeiter des Bahnbetreibers nachweisbar

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 29 von 81

in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse einweisen zu lassen. Die Einweisung ist bei Änderung der betrieblichen Verhältnisse zu wiederholen (siehe Anlage 11 Sicherungsanweisung für Arbeiten im Bereich von Gleisen).

14.3

Der verantwortliche Mitarbeiter des Bahnbetreibers regelt die Anwesenheit der Sicherungsaufsichtskraft auf der Baustelle. Nur bei Baustellen mit einfachen, gleich bleibenden Verhältnissen darf auf die ständige Anwesenheit der Sicherungsaufsichtskraft verzichtet werden, sie muss jedoch erreichbar sein.

14.4

Die Sicherungsaufsichtskraft hat die Räumzeiten mit dem Verantwortlichen der Baustelle abzustimmen.

14.5

Die Annäherungsstrecke ergibt sich aus den Bedingungen, dass nach Erteilung des Warnsignals eine ausreichende Zeit vorhanden ist, um das Arbeitsgleis zu räumen und im Notfall das Fahrzeug anzuhalten.

14.6

Die Sicherungsaufsichtskraft muss die Sicherungsposten vor ihrem Einsatz auf der Arbeitsstelle in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse einweisen. Dabei ist anzuordnen, welche Warnsignale zu geben sind.

14.7

Die Sicherungsaufsichtskraft hat die Ausrüstung der Sicherungsposten zu überprüfen.

14.8

Die Sicherungsaufsichtskraft hat bei der Einweisung der Sicherungsposten folgendes zu berücksichtigen:

- Der Sicherungsposten muss einen sicheren Standort haben.
- Die erforderliche Sichtweite auf die Strecke muss gegeben sein.

- Die uneingeschränkte Sicht auf die Arbeitsstelle muss gegeben sein.

Die Sicherungsaufsichtskraft hat dafür zu sorgen, dass die Sicherungsposten vor Beginn der Arbeit ihren zugewiesenen Standort eingenommen haben.

14.9

Täglich und bei Änderung der Arbeits- und Witterungsbedingungen hat die Sicherungsaufsichtskraft durch Hörprobe festzustellen, ob die Warnsignale auf der Arbeitsstelle unter ungünstigen akustischen Verhältnissen (z.B. auf Volllast laufende Maschinen, Straßenverkehr) und falls erforderlich, beim Tragen des persönlichen Gehörschutzes deutlich aufgenommen werden können.

14.10

Die Sicherungsaufsichtskraft hat das sichere Aufsuchen der Sicherheitsräume durch alle Beschäftigten zu überprüfen.

14.11

Beim Einsatz technischer Einrichtungen ist deren Funktionstüchtigkeit und Wirksamkeit vor Beginn der Arbeit zu überprüfen.

14.12

Auf ausgedehnten Arbeitsstellen, bei denen ein Sicherungsposten die Arbeitsstelle nicht übersehen kann, sind mehrere Posten aufzustellen (Sicherungspostenkette). Zwischen diesen muss Sicht- und Hörverbindung bestehen.

14.13

Die Sicherungsaufsichtskraft hat die Sicherungsposten umzusetzen, wenn der Arbeitsablauf dies erfordert. Während des Umsetzens muss jede Arbeitsstelle gesichert bleiben. Ist dies nicht möglich, so sind die Arbeiten vorübergehend einzustellen.

14.14

Ändern sich während der Arbeit die Hör- und Sichtverhältnisse (z. B. bei wandernden Baustellen, Wetteränderungen, nachträglichem Einsatz lärmerzeugender Maschinen, neuen Lärmquellen in der Nachbarschaft) so hat die Sicherungsaufsichtskraft die Sicherung sofort den neuen

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 31 von 81

Bedingungen anzupassen, ggf. ist die Hörprobe zu wiederholen. Ist eine Anpassung nicht möglich, so hat die Sicherungsaufsichtskraft die Einstellung der Arbeiten zu veranlassen.

14.15

Ein Sicherungsposten ist dann nicht einzusetzen oder sofort abzulösen, wenn er nach eigener oder nach Auffassung der Sicherungsaufsichtskraft seine Aufgaben nicht mehr erfüllen kann. Der Einsatz des Sicherungspostens sollte eine normale Arbeitsschicht nicht überschreiten.

Bei extremen Witterungsverhältnissen ist der Sicherungsposten nach angemessener Zeit abzulösen. Bei Ablösung des Sicherungspostens muss die Arbeitsstelle gesichert bleiben. Die Sicherungsaufsichtskraft hat den Nachfolger einzuweisen.

14.16

Sind keine anderen Festlegungen getroffen, ist bei Arbeiten durch Fachbereiche des Bahnbetreibers die Bauleitung (der Verantwortliche) auch Sicherungsaufsichtskraft. Die Anforderungen nach 14.1 an die Sicherungsaufsichtskraft gelten auch in diesem Fall.

14.17

Bei örtlich einfachen, gleich bleibenden Verhältnissen darf die Sicherungsaufsichtskraft die Aufgaben des Sicherungspostens mit übernehmen, wenn sie durch die Tätigkeit nicht abgelenkt wird.

15 Sicherungsposten

15.1

Der Sicherungsposten muss folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Mindestalter 18 Jahre
- Persönlich zuverlässig
- Betriebsdiensttauglich
- Bescheinigung über die Ausbildung zum Sicherungsposten
- Sich in deutscher Sprache verständigen können

Die Ausbildung und Prüfung eines Sicherungspostens hat gemäß VDV- Schrift „Ausbildung von Sicherungsposten für den Einsatz bei Bahnen nach BOStrab und Bahnen des regionalen Verkehrs (außer der DB AG)“ zu erfolgen und wird für Mitarbeiter der VGF von NA03 durchgeführt.

Sicherungsposten, die ihre Eignung bei der DB AG nachgewiesen haben, sind bei der örtlichen Einweisung besonders eindringlich hinsichtlich der Besonderheiten bei der VGF zu unterweisen.

Eine Wiederholungsunterweisung für die Sicherungsposten muss mindestens einmal jährlich erfolgen und wird für Mitarbeiter der VGF von NA03 durchgeführt. Die Unterweisungen sind schriftlich festzuhalten.

15.2

Der Sicherungsposten benötigt:

- Warnkleidung nach Kapitel 7.2
- Sicherheitsschuhe (mind. S2)
- eine Signalflagge (außer in Tunnelanlagen)
- ein Mehrklangsignalhorn (auch wenn ein Typhon eingesetzt wird)
- bei Dunkelheit und bei Arbeiten in Tunnelanlagen eine rot abblendbare Handleuchte

15.3

Sicherungsposten dürfen während ihres Einsatzes keine anderen Tätigkeiten ausführen. Dies gilt nicht für Tätigkeiten als Warnposten im Verkehrsraum öffentlicher Straßen.

15.4

Sobald herannahende Fahrzeuge den Beginn der Annäherungsstrecke erreicht haben, müssen die Sicherungsposten die Beschäftigten entsprechend den Weisungen der Sicherungsaufsichtskraft mit Warnsignalen (Kapitel 12.2) warnen.

15.5

Die Sicherungsposten haben vor Beginn der Arbeiten die Signalmittel auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Typhon und Mehrklangsignalhorn sind gegen extreme Witterungseinflüsse zu schützen.

15.6

Der Sicherungsposten muss seinen zugewiesenen Standort eingenommen haben und einsatzbereit sein, bevor die Beschäftigten den Gleisbereich betreten. Er darf seinen Standort erst verlassen, wenn die Beschäftigten den Gleisbereich verlassen haben oder sein Dienst von einem anderen Sicherungsposten übernommen worden ist.

15.7

Der Sicherungsposten hat Warnsignale so rechtzeitig zu geben, dass die Mitarbeiter den Gleisbereich ohne Hast unter Berücksichtigung der Räumzeiten für Maschinen und Geräte räumen bzw. Ausweichmöglichkeiten aufsuchen können.

Er muss das Signal Ro3 geben, sobald er feststellt, dass das gegebene Signal nicht wahrgenommen worden ist.

Falls der Gleisbereich nicht rechtzeitig geräumt wird, muss der Sicherungsposten dem Fahrzeugführer das Nothaltsignal so rechtzeitig geben, dass das Schienenfahrzeug vor der Baustelle zum Halten kommt.

15.8

Stellt der Sicherungsposten Änderungen der örtlichen oder betrieblichen Gegebenheiten fest, so hat er die Arbeiten einzustellen und die Sicherungsaufsichtskraft zu verständigen.

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 34 von 81

15.9

Werden Arbeitsstellen durch mehr als einen Sicherungsposten in einer Richtung gesichert, sind die vom Außenposten gegebenen Warnsignale sofort weiterzugeben. Die Sicherungsposten haben die Weitergabe der Warnsignale zu beobachten, andernfalls ist sofort ein Nothalt zu geben. Wird das Nothaltssignal von einem Innen- bzw. Zwischenposten gegeben, so hat der Außenposten es sofort zu wiederholen.

15.10

Während des Einsatzes darf der Sicherungsposten kein eingeschaltetes Mobiltelefon mitführen.

16 Arbeiten im gesperrten Gleis

16.1

Bei Arbeiten im gesperrten Gleis kann auf weitere Sicherungsmaßnahmen verzichtet werden, wenn sichergestellt ist, dass

- in dem Gleis keine Fahrten, z.B. durch Arbeitsfahrzeuge, durchgeführt werden,
- eine Gefährdung durch den Bahnbetrieb auf dem Nachbargleis ausgeschlossen ist (z.B. Nachbargleis ist ebenfalls gesperrt, feste Absperrung zum Nachbargleis, unbeabsichtigtes Hineingelangen in den Fahrbereich des Nachbargleises ist ausgeschlossen),
- keine Gefahren aus dem Individualverkehr gegeben sind.

Der verantwortliche Mitarbeiter des Bahnbetreibers entscheidet unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, ob auf die Sicherung durch einen Sicherungsposten verzichtet werden kann.

16.2

Das Arbeitsgleis wird durch Absperrgeräte nach StVO § 43 Abs. 3 und Schutzhaltesignal (Sh2) oder durch Aufstellung von Sonderfahrzeugen (mit weiß-rot-weißen Warneinrichtungen und gelben Blinklicht - StVO §§35,38) im Fahrbereich gegenüber dem Schienen- und Straßenverkehr gesperrt.

Die Sperrung kann erst nach Räumung des Gleisbereiches aufgehoben werden. Die Arbeiten dürfen erst fortgesetzt werden, nachdem die Sperrung wiederhergestellt ist.

16.3

Bei der Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis muss vor diesen gewarnt werden und die Arbeiten sind zu unterbrechen. Den Fahrten im gesperrten Gleis gleichzusetzen sind Bewegungen von Fahrzeugen oder Maschinen mit Schienenfahreinrichtungen innerhalb der Baustelle mit mehr als Schrittgeschwindigkeit.

16.4

Ist unmittelbar neben dem Fahrbereich des Arbeitsgleises kein Sicherheitsraum vorhanden, so muss zur Herstellung eines Sicherheitsraumes entweder zusätzlich das Nachbargleis oder der

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 36 von 81

angrenzende Fahrstreifen gesperrt werden. Die Sperrung des Nachbargleises erfolgt entsprechend Kapitel 16.2.

16.5

Ist eine Gefährdung der Beschäftigten durch Fahrten im Nachbargleis möglich, so sind die Beschäftigten bei Annäherung einer Fahrt durch das Signal Ro1 zu warnen und die Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges ist zu beachten.

16.6

Absperrschranken als Sicherung gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb dürfen sich nicht durch eine Einwirkung des Schienenbahnfahrers oder selbsttätig öffnen.

16.7

Sonderfahrzeuge (Straßen-, Schienen-, Zweiwegefahrzeuge) mit weiß-rot-weißen Warneinrichtungen und gelbem Blinklicht (StVO §§35,38) ersetzen Absperreinrichtungen, wenn sie als Hindernis vor der Arbeitsstelle bzw. vor einem als Sicherheitsraum ausgewiesenen Fahrstreifen aufgestellt werden.

17 Arbeiten im nicht gesperrten Gleis

Werden Arbeiten nicht unter dem Schutz einer Gleissperrung ausgeführt, sind die Beschäftigten einer erhöhten Gefährdung durch den Bahnbetrieb ausgesetzt. Abhängig vom Einzelfall können folgende Maßnahmen zum Einsatz kommen:

- Einrichtung einer Langsamfahrstelle
- Einsatz von Sicherungsposten
- Unterweisung der Beschäftigten (siehe Kapitel 18 und Kapitel 19)

17.1

In nicht gesperrten Gleisen darf nur gearbeitet werden, wenn neben dem Fahrbereich ein Sicherheitsraum vorhanden oder durch Sperrung des Fahrstreifens bzw. des Nachbargleises hergestellt worden ist.

17.2

Ist eine Gefährdung der Beschäftigten durch Fahrten im Nachbargleis möglich, so sind die Beschäftigten bei Annäherung einer Fahrt durch das Signal Ro1 zu warnen und die Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges ist zu beachten.

17.3

Die Arbeiten dürfen weitergeführt werden, wenn sie außerhalb des Gleisbereiches des Nachbargleises stattfinden und ein unbeabsichtigtes Hineingelangen in den Fahrbereich ausgeschlossen ist. Eine Warnung der Beschäftigten durch das Signal Ro1 darf in diesem Fall entfallen.

17.4

Nach Heraustreten aus dem Arbeitsgleis haben die Beschäftigten den Sicherheitsraum aufzusuchen.

17.5

Beim Räumen des Arbeitsgleises sind Geräte, Baustoffe und Bauteile außerhalb des Fahrbereiches abzulegen.

17.6

In das Arbeitsgleis darf erst zurückgetreten werden, wenn die Arbeitsaufsicht die Anordnung dazu gegeben hat.

18 Anforderungen an einzelne besonders unterwiesene Personen

18.1

Sicherungsmaßnahmen nach Kapitel 12, 14 und 15 sind für „einzelne, besonders unterwiesene Personen“ bei Einhaltung der nachstehenden Bedingungen nicht erforderlich: „Einzelne besonders unterwiesene Personen“ müssen

- für den Betriebsdienst tauglich sein (körperlich, geistig geeignet, z.B. arbeitsmedizinische Untersuchung nach BG-Grundsatz G25)
- über Orts- und Streckenkenntnisse verfügen
- die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen
- regelmäßig unterwiesen sein, mindestens 1 x jährlich (schriftlicher Nachweis)
- herannahende Schienenfahrzeuge so rechtzeitig wahrnehmen können, dass sie den Gleisbereich ohne Hast räumen und Sicherheitsräume gefahrlos aufsuchen können
- einen ausreichenden Raum für den Aufenthalt während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen ohne überschreiten von Gleisen oder Flächen des öffentlichen Straßenverkehrs zur Verfügung haben

19 Anforderungen an die Kleingruppe

19.1

Kleingruppen bis maximal 3 Personen dürfen auf den Sicherungsposten verzichten, wenn alle innerhalb der Gruppe „einzelne, besonders unterwiesene Personen“ sind und eine Person innerhalb der Gruppe die Sicherung übernimmt.

Diese Person darf selbst bei der Ausführung der Arbeit nicht mitwirken.

Die Arbeiten müssen die gegenseitige Warnung ermöglichen. Anstatt durch Warnsignale darf über Sprech- und Berührungskontakt gewarnt werden.

19.2

Bei der Tätigkeit der Kleingruppe muss es sich um kurzfristige Arbeiten geringen Umfanges handeln, bei denen herannahende Fahrzeuge rechtzeitig wahrgenommen und Sicherheitsräume gefahrlos (ohne überschreiten von Gleisen oder Flächen des öffentlichen Straßenverkehrs) aufgesucht werden können.

19.3

Grundregeln für den Einsatz von Kleingruppen:

- Nur geringfügige Arbeiten mit einer voraussichtlichen Dauer von bis zu einer Stunde ausführen.
- Keine schweren Maschinen, Geräte und Werkzeuge mit mehr als 10kg Einzelgewicht mitführen.
- Keine Gegenstände mitführen, die sperrig sind und nicht von einer Person bewegt werden können.
- Die Kleingruppe besteht aus maximal 3 Personen.
- Eine Person ist ausschließlich mit der Sicherung der Arbeitsgruppe betraut, nur zwei Personen führen die Arbeiten aus.
- Es werden nur Arbeiten ausgeführt, die von zwei Personen vollständig erledigt werden können.
- Alle Mitarbeiter tragen Warnkleidung.

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 41 von 81

- Die Mitarbeiter sind tauglich, ausgebildet und über die Durchführung des Bahnbetriebes unterwiesen.
- Soweit möglich, werden technische Hilfsmittel zur Sicherung der Arbeitsstelle verwendet.
- Erforderliche Absprachen werden an einem sicheren Ort außerhalb der Gleisbereiche getroffen.

20 Fahrten entgegen der Regelfahrtrichtung

20.1

Vor der Durchführung von Fahrten entgegen der Regelfahrtrichtung ist durch den zuständigen Fahrdienstleiter sicherzustellen, dass alle Personen im Gleisbereich über die neue Betriebsart informiert sind und das Gleis gegen Fahrbewegungen aus beiden Richtungen gesichert ist. Davon ausgenommen sind Gleise, auf denen ständig mit Fahrten aus beiden Richtungen zu rechnen ist:

- eingleisige Strecken
- Gleise in Betriebshöfen
- Kurzwendestrecken
- Zufahrts- und Abfahrtsbereiche von Abstellgleisen zwischen dem Bahnsteig und der Abstellanlage

20.2

Sollte die Gleisbaustelle telefonisch nicht erreichbar sein, so wird der erste Zug, welcher die Fahrt entgegen der Regelfahrtrichtung fährt, durch den Fahrdienstleiter angewiesen, dort mit besonderer Vorsicht heranzufahren und die Arbeiter darauf hinzuweisen, unverzüglich Kontakt mit der Leitstelle aufzunehmen. Durch die zuständige Sicherheitsaufsichtskraft sind in Abstimmung mit dem verantwortlichen Mitarbeiter des Bahnbetreibers die neu erforderlichen Sicherungsmaßnahmen anzupassen, bzw. sind die Arbeiten ggf. einzustellen.

21 Arbeiten an und in der Nähe von Fahrleitungen

21.1

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten für die Sicherungsmaßnahmen gegen Gefahren durch elektrischen Strom.

Bei Arbeiten an und in der Nähe der Fahrleitung ist stets davon auszugehen, dass diese unter Spannung steht, solange der spannungsfreie Zustand nicht festgestellt und die Fahrleitung geerdet ist.

21.2

Arbeiten an Fahrleitungsanlagen dürfen grundsätzlich nur von damit beauftragten Elektrofachkräften oder unter deren Aufsicht durchgeführt werden.

21.3

Bei Arbeiten an der Fahrleitungsanlage ist diese nach Möglichkeit abzuschalten, auf Spannungsfreiheit zu prüfen und an beiden Seiten des Arbeitsbereiches zu erden. Dies darf nur nach Rücksprache mit der Betriebsleitstelle erfolgen. Vor dem Wiedereinschalten ist die Betriebsleitstelle zu verständigen und die Erdungsstangen sind zu entfernen.

21.4

An spannungsführenden Teilen der Fahrleitungsanlage darf nur gearbeitet werden, wenn zwingende Gründe vorliegen und die nachfolgenden Bestimmungen erfüllt sind:

- Die Arbeiten müssen von einer Elektrofachkraft oder mindestens unter der Aufsicht einer Elektrofachkraft von elektrotechnisch unterwiesenen Personen ausgeführt werden, die mit der Arbeitsweise vertraut und für diese Arbeiten geeignet sind.
- Die Arbeiten sind von einem isolierten Standort (z.B. isolierenden Bühnen) aus durchzuführen.
- Können im unmittelbaren Arbeitsbereich gefährdende Spannungen durch Berühren überbrückt werden, legt die Elektrofachkraft verantwortlich fest, welche zusätzlichen Vorkehrungen zu treffen und welche Schutzeinrichtungen zu verwenden sind, z. B. besondere persönliche Schutzausrüstung, isoliertes Werkzeug, isolierende Abdeckungen.

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 44 von 81

Dies gilt auch für Arbeiten in der Nähe von spannungsführenden Teilen, wenn Mindestabstände nach 21.5 nicht eingehalten werden können.

21.5

Auf besondere Sicherheitsvorkehrungen darf verzichtet werden, wenn die Arbeiten außerhalb eines **1 m** Umkreises von spannungsführenden Teilen der Fahrleitungsanlage stattfinden. Der Abstand darf nicht durch den Handbereich, elektrisch leitende Materialien oder Werkzeuge unterschritten werden.

21.6

Wenn während der Arbeiten die Gefahr der Verwechslung der Arbeitsstelle mit unter Spannung stehenden Bereichen besteht, sind die Grenzen des Arbeitsbereiches kenntlich zu machen.

21.7

Arbeitsmaschinen (z.B. Krane oder Erdbaumaschinen) dürfen, wenn sie mit dem Rückleiter verbunden sind und durch technische Vorrichtungen in der Bewegung und Auslegung begrenzt sind, unter Spannung stehenden Fahrleitungen bis auf 0,3 m genähert werden.

21.8

Ist kein Schutz gegen direktes Berühren möglich, so darf innerhalb eines 1m Umkreises von spannungsführenden Teilen der Fahrleitungsanlage nur gearbeitet werden, wenn sie ausgeschaltet und geerdet sind. Schalthandlungen und Erdungen sowie deren Aufhebung dürfen nur von schaltberechtigten Mitarbeitern vorgenommen werden. An der Arbeitsstelle sind die ausgeschalteten Fahrleitungsabschnitte mit dem Rückleiter (Schiene) zu verbinden. Diese Verbindung muss von der jeweiligen Arbeitsstelle aus sichtbar sein. Ist dies aus z.B. örtlichen Gegebenheiten nicht möglich, muss durch geeignete Maßnahmen wie Bewachung oder fest eingebaute Verbindung sichergestellt werden, dass die Verbindung zuverlässig wirksam bleibt.

22 Arbeiten an Weichenanlagen

22.1

An beweglichen Teilen von Weichen darf nur mit besonderer Vorsicht gearbeitet werden, da diese unbeabsichtigt bewegt werden können.

22.2

Bei Arbeiten an Weichen ist nach Zustimmung durch die Betriebsleitstelle die entsprechende Weiche elektrisch abzuschalten und sofern diese in eine fernbediente Fahrsignalanlage oder Zugsicherungsanlage eingebunden ist, durch den Fahrdienstleiter gegen Umstellen zu sperren.

Müssen während den Arbeiten Zugfahrten stattfinden, ist vor jeder Zugfahrt über die Weiche sicherzustellen, dass die anliegende Zunge formschlüssig gesichert und an der abliegenden Zunge die erforderliche Durchfahrrille vorhanden und gesichert ist. Werden Arbeiten an der Verschlusseinrichtung bzw. den Übertragungsteilen der Verschlusseinrichtung durchgeführt, sind vor der Überfahrt der Formschluss der anliegenden Zunge mit einem Weichenschloss und die erforderliche Durchfahrrille an der abliegenden Zunge mittels Holzklötzen oder Holzkeilen herzustellen. An Weichen im Rillenschienenbereich sind in diesem Fall sowohl die anliegende als auch die abliegende Zunge mit Holzkeilen zu sichern.

Nach Beendigung der Arbeiten sind die Sicherungsmaßnahmen zu entfernen, die Weiche einzuschalten und auf ihre ordnungsgemäße Funktion zu prüfen, insbesondere ist in Zusammenarbeit mit dem Fahrdienstleiter die örtliche Lage der Weiche mit der angezeigten Weichenlage auf den Lupenbildern abzugleichen (Rechtslage bzw. Linkslage). Vor dem Verlassen der Weiche ist der Betriebsleitstelle die Beendigung der Arbeiten zu melden.

23 Arbeiten auf Brücken, in Baugruben und Kabelgängen

23.1

Bei Arbeiten auf Brücken bei offener Fahrbahn ist ein Schutzgerüst herzustellen. Soweit erforderlich, ist das darunter liegende Gelände zu sperren und durch Hinweisschilder zu sichern. Wenn über Verkehrswegen gearbeitet werden muss, ist zuvor Einvernehmen mit den zuständigen Behörden herzustellen.

23.2

Baugruben im Bereich von Gleisen und Wegen sowie Kabelkanäle und -schächte sind begehbar abzudecken. Bei Öffnungen auf Bahnsteigen sind Schutzabsperungen aufzustellen.

23.3

Müssen begehbare Abdeckungen vorübergehend entfernt werden, so sind die Gefahrenstellen zu sichern.

23.4

Baugruben dürfen nur an den dafür vorgesehenen Übergängen überschritten werden.

23.5

Bei Arbeiten in Kabelgängen unter den Bahnsteigplatten sind grundsätzlich 2 Einstiege zu öffnen (Fluchtweg). Die Öffnungen sind durch Absperungen zu sichern.

24 Arbeiten an Zugsicherungsanlagen

24.1

Instandhaltungs-, Wartungs- und Ergänzungsarbeiten an in Betrieb befindlichen Zugsicherungsanlagen dürfen nur von den dazu berechtigten und beauftragten Fachkräften durchgeführt werden. Hier gilt die AAW des für die Zugsicherungsanlagen zuständigen Fachbereichs.

25 Zusätzliche Anweisungen bei Arbeiten in Tunnelanlagen

25.1

Das Betreten des Gleisbereichs zur Aufnahme von Arbeiten ist gemäß Nr. 8.1 dieser Geschäftsanweisung mit dem zuständigen Fahrdienstleiter (Anlage 1 Rufnummern der VGF Betriebsleitstelle) abzustimmen. Anschließend ist vor Aufnahme der Arbeiten der BÜWA-Platz in der Betriebsleitstelle (Anlage 1 Rufnummern der VGF Betriebsleitstelle) anzurufen und die Tunnelbeleuchtung einschalten zu lassen. Nach Beendigung der Arbeiten, ist dies dem zuständigen Fahrdienstleiter unverzüglich mitzuteilen. Anschließend ist dem BÜWA-Platz mitzuteilen, dass die Tunnelbeleuchtung ausgeschaltet werden kann.

25.2

In jedem Fall ist im Tunnel eine Lampe mitzuführen.

25.3

Die eingeschaltete Tunnelbeleuchtung und das blinkende Transparent mit dem Hinweis „Arbeiten auf der Strecke“ (Sh14) bewirken, dass der Schienenbahnfahrer nach den Regeln „Fahren auf Sicht“ zu fahren hat, das gilt auch wenn das Sh14 Transparent dunkel ist. Das bedeutet, dass die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten ist, dass vor Personen, Fahrzeugen, Signalen oder Gegenständen im Gleis rechtzeitig mit einer Betriebsbremsung angehalten werden kann. Die Geschwindigkeit ist entsprechend anzupassen. Sie darf 40 km/h nicht überschreiten. Der Fahrer hat bei Ausfahrt aus der Station und während der gesamten Fahrt wiederholt Warnsignale mit der Hupe zu geben.

25.4

Fahrten mit Sonderfahrzeugen müssen mit den jeweils zuständigen Fahrdienstleitern der Betriebsleitstelle (Anlage 1 Rufnummern der VGF Betriebsleitstelle) abgestimmt werden.

25.5

Fahrschienen und blanke Rückleiter dürfen nicht mit dem Tunnelpotenzial in Verbindung gebracht werden.

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 49 von 81

25.6

Nach Räumen der Strecke ist in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Fahrdienstleitern der Betriebsleitstelle (Anlage 1 Rufnummern der VGF Betriebsleitstelle) die Freimeldung aller Gleisabschnitte zu prüfen und ggf. durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

In jedem Fall hat eine Abmeldung beim BÜWA-Platz in der Betriebsleitstelle (Anlage 1 Rufnummern der VGF Betriebsleitstelle) zu erfolgen. Dieser hat die Abmeldung mit dem zuständigen Fahrdienstleiter abzustimmen und erst mit dessen Genehmigung die Abmeldung zu akzeptieren. Ggf. ist eine Funktionsprüfung vorzunehmen. Die Vorbeifahrt des 1. Zuges ist zu beobachten.

25.7

Die Verkehrsträger für U- und S- Bahnen haben im Gemeinschaftstunnel gemeinsam genutzte Sicherheitsräume (Betriebsführungsvereinbarung vom 25.05.1983).

Für die VGF besteht die Festlegung, dass die Hinterkanten der Bauwerksstützen zum DB- Gleis hin nicht überschritten werden dürfen.

Besonderer Hinweis: Das Einschalten der Tunnelbeleuchtung hat keinen Einfluss auf die Fahrweise der S- Bahn- Züge.

26 Betriebsfahrten mit Betriebszügen

26.1

Betriebszüge sind u.a. Turmwagen in Schienenfahrt, Gleisrotenzug, Werkstattwagen, Schienenschleifzug und Gerätewagen.

26.2

Es dürfen nur die vom Betriebsleiter nach BOStrab zugelassenen Fahrzeuge eingesetzt werden.

26.3

Die Fahrer von Betriebszügen bedürfen, neben der Fahrberechtigung, einer besonderen Unterweisung.

26.4

Betriebsfahrzeuge fahren nur mit Genehmigung der Betriebsleitstelle. Sie können in und außerhalb der Linienbetriebszeit je nach ihrer fahrzeugtechnischen Ausrüstung verkehren. Der fahrplanmäßige Zugumlauf darf durch Betriebsfahrzeuge nicht behindert werden.

26.5

Der zugelassene Sicherheitsabstand von 1 m zu aktiven Teilen der Fahrleitungsanlage kann in Abstimmung mit dem für die Fahrleitungsanlage verantwortlichen Fachbereich bis auf 0,3 m unterschritten werden (siehe Kapitel 21.7).

26.6

Das Einsetzen von Kleinwagen in der Betriebspause ist vorher bei der Betriebsleitstelle anzumelden. Mit Kleinwagen dürfen keine Personen befördert werden. Kleinwagen sind zu schieben. Gegen willkürliches Abrollen sind Sicherungen zu treffen.

26.7

Das Einsetzen von Zwei-Wege-Fahrzeugen ist mit dem Fahrdienstleiter der Betriebsleitstelle abzuklären.

27 Benutzung von Mobiltelefonen (Handys) bei Arbeiten im Bereich von Gleisen

27.1

Da durch die Benutzung von Mobiltelefonen ein großes Ablenkungsrisiko besteht, dürfen sie nicht im direkten Fahrbereich benutzt werden. Die Benutzung umfasst neben dem telefonieren auch alle anderen technischen Möglichkeiten dieser Geräte, wie z. B. Musik, SMS oder Spiele. Das gilt auch für die Nutzung von sonstigen Empfangs- und Wiedergabegeräten für Ton oder Bild.

27.2

Einzelgänger, Mitglieder von Kleingruppen sowie alle Mitarbeiter, die unter dem Schutz von Sicherungsposten arbeiten, haben vor der Benutzung von Mobiltelefonen den Sicherheitsraum aufzusuchen und sind während der Benutzung für ihre Sicherheit eigenverantwortlich.

27.3

Mitarbeiter, die mit der Sicherung von Kleingruppen betraut sind, dürfen Mobiltelefone erst dann benutzen, wenn alle Mitglieder der Kleingruppe den Sicherheitsraum aufgesucht haben. Während der Nutzung sind alle Mitglieder für ihre Sicherheit eigenverantwortlich.

27.4

Mitarbeiter, die als Sicherungsposten eingesetzt sind, dürfen kein eingeschaltetes Mobiltelefon mitführen.

Jegliche Benutzung von Mobiltelefonen ist Sicherungsposten lediglich innerhalb der Ruhepause oder nach Beendigung des Einsatzes als Sicherungsposten gestattet.

28 Unterweisung

Innerhalb eines Zeitraums von 4 Wochen nach Freigabe dieser Geschäftsanweisung haben die Geschäftsbereichsleiter oder eine beauftragte Person eine Unterweisung über diese Geschäftsanweisung gemäß Verteilerschlüssel durchzuführen. Diese ist schriftlich zu dokumentieren.

29 Schlussbestimmung

Diese Geschäftsanweisung tritt am Tage der Unterzeichnung in Kraft und gilt bis auf Widerruf.

03.07.2013

Datum



Werner Röhre



Michael Budig

Anlage 1 Rufnummern der VGF Betriebsleitstelle

FAX Disponent	(069) 213-25126	Allgemeine Faxnummer der Betriebsleitstelle (diensthabender Disponent)	
E-Mail Disponent	info.betriebsleitstelle@vgf-ffm.de	Allgemeine E-Mail- Adresse der Betriebsleitstelle (diensthabender Disponent)	
FAX-BÜWA Platz	(069) 92883701169		
E-Mail BÜWA	<u>b.nt32@vgf-ffm.de</u>		
Notruf	069-213 22222	Rufnummer für Notfälle (Anforderung Polizei, Feuerwehr, Rettungskräfte, Einstellung des Schienenverkehrs in Notsituationen)	
Bezeichnung	Rufnummer 069-213	BASA	Zuständigkeit
Disponent NT43	22302	01122	Grundsatzangelegenheiten zum aktuellen Betrieb/ Betriebsablauf im Zuständigkeitsbereich der Betriebsleitstelle. An- und Abmeldestelle für Arbeiten, welche die Sicherheit des Fahrbetriebes bzw. der Stromversorgung beeinträchtigen.
Fahrdienstleiter A- Strecke NT43	22626	01102	Zuständig für die Linien: U1, U2, U3, U8, U9, (16*) Streckenbereiche: Südbahnhof- Heddernheim Heddernheim- Ginnheim Heddernheim- Gonzenheim Heddernheim- Oberursel Heddernheim- Riedberg

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
 Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
 (Nur für den internen Gebrauch)

Seite 56 von 81

			Betriebshof Heddernheim Abstellanlage Bommersheim *Besonderheit: Zuständig für Straßenbahnlinie 16 im Bereich der Endstation Wendeanlage Ginnheim
Fahrdienstleiter B-Strecke NT43	22600	01154	Zuständig für die Linien: U4, U5 Streckenbereiche: Bockenheimer Warte- Seckbacher Landstraße Preungesheim- Hauptbahnhof
Fahrdienstleiter C-Strecke NT43	22625	01101	Zuständig für die Linien: U6, U7 (U4* Strab**) Streckenbereiche: Enkheim- Hausen Ostbahnhof- Heerstraße Überführungsgleis zur StZw Besonderheit: Zuständig für die Linie U4 im Bereich Schöfflestraße – Enkheim **Zuständigkeit für alle Zugfahrten (auch Straßenbahn) im Bereich Schöfflestraße bis zum Überführungsgleis Riederbruch/ Ostpark.
Fahrdienstleiter Straßenbahn NT43	22628	01105	Zuständig für die Linien: 11, 12, 13 (E-Ex), 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 Streckenbereiche: alle Straßenbahnstrecken im Bedienungsgebiet
BÜWA- Platz	22627	01103	Zuständigkeit: An- und Abmelden von Arbeiten an technischen Einrichtungen der Infrastruktur. Abschaltung von Brandmeldern, Tunnellichtschaltung, Potentialschaltung, Fahrstromschaltung, etc.

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 57 von 81

Stellplatzbediener Betriebshof Ost NT41	62679251	79251	Zuständigkeit Alle Zugfahrten im Stellwerksbereich 792 (Betriebshof Ost) Streckenbereich: Betriebshofgelände Ost zwischen Seckbacher Landstraße und Schöfflestraße für alle Fahrsignale und Gleiselemente mit der Stellwerksbezeichnung 792.
---	----------	-------	---

Anlage 2 Lage fehlender Sicherheitsräume in Tunnelanlagen

Nördlich der Station Willy – Brandt – Platz

Fahrtrichtung Hauptwache vom Südbahnhof kommend

Im Bereich der Weichenanlage kein Sicherheitsabstand zur Tunnelwand

Der Bereich ist rot/weiß gekennzeichnet.

Nördlich der Station Miquel – Adickes – Allee

Im Bereich der Weichenanlage.

Der Abschnitt ist an der Tunnelwand gekennzeichnet.

Nördlich der Station Eschenheimer Tor

Im Bereich der Weichenanlage.

Der Abschnitt ist an der Tunnelwand gekennzeichnet.

Rampe Scheffeleck

Im Bereich der Weiche.

Sicherheitsraum in der Mitte durch Weichenverbindungen unterbrochen.

Der Abschnitt ist an der Tunnelwand gekennzeichnet.

Seckbacher Landstraße

Zwischen Station Seckbacher Landstraße und Abstellanlage an Stütze

kein Sicherheitsabstand.

Der Bereich ist rot/weiß gekennzeichnet.

Gleiswechsel Nordweststadt

Fahrtrichtung Nordwestzentrum von Hedderheimer Landstraße kommend

Im Bereich der Weichenanlage kein Sicherheitsabstand zur Tunnelwand

Der Abschnitt ist an der Tunnelwand gekennzeichnet.

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

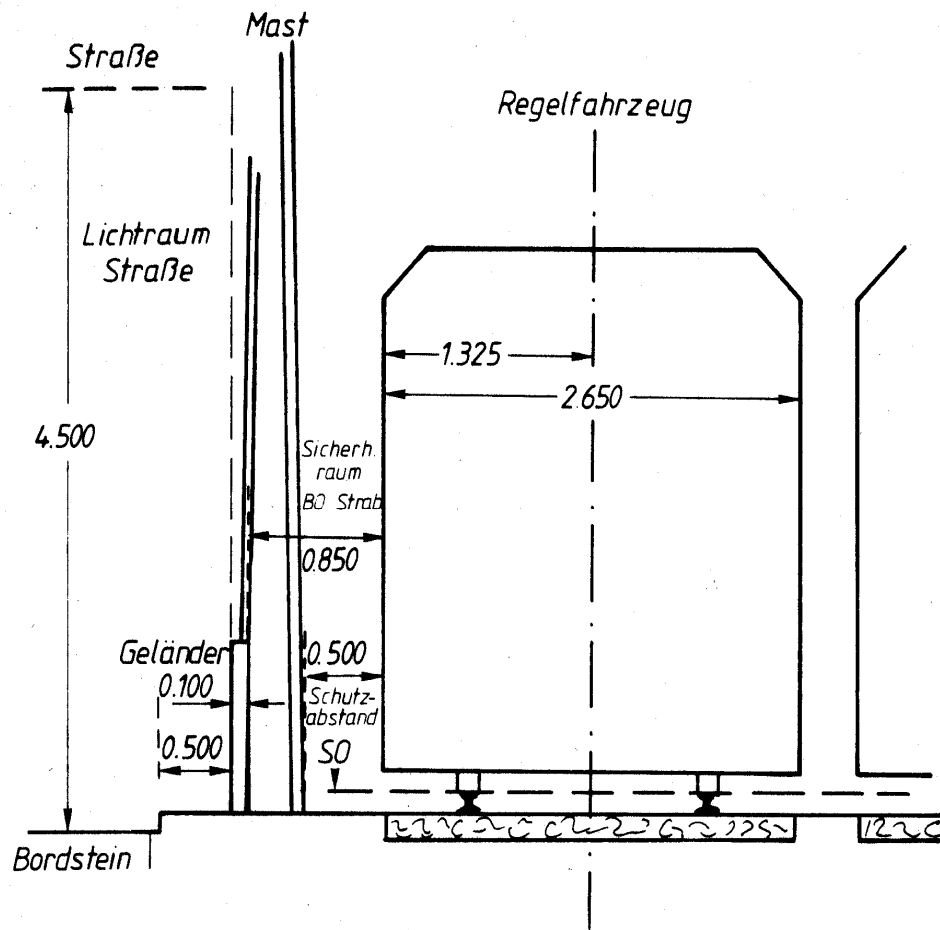
Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

GA - 04

Seite 59 von 81

Anlage 3 Darstellung von Sicherheitsräumen



Stadtbahn oder Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper mit Seitenmast

Sicherheitsraum außen

Kennzeichnung -keine-

Maste stehen im Sicherheitsraum, dort Mindestabstand zum Fahrzeug 0,5m

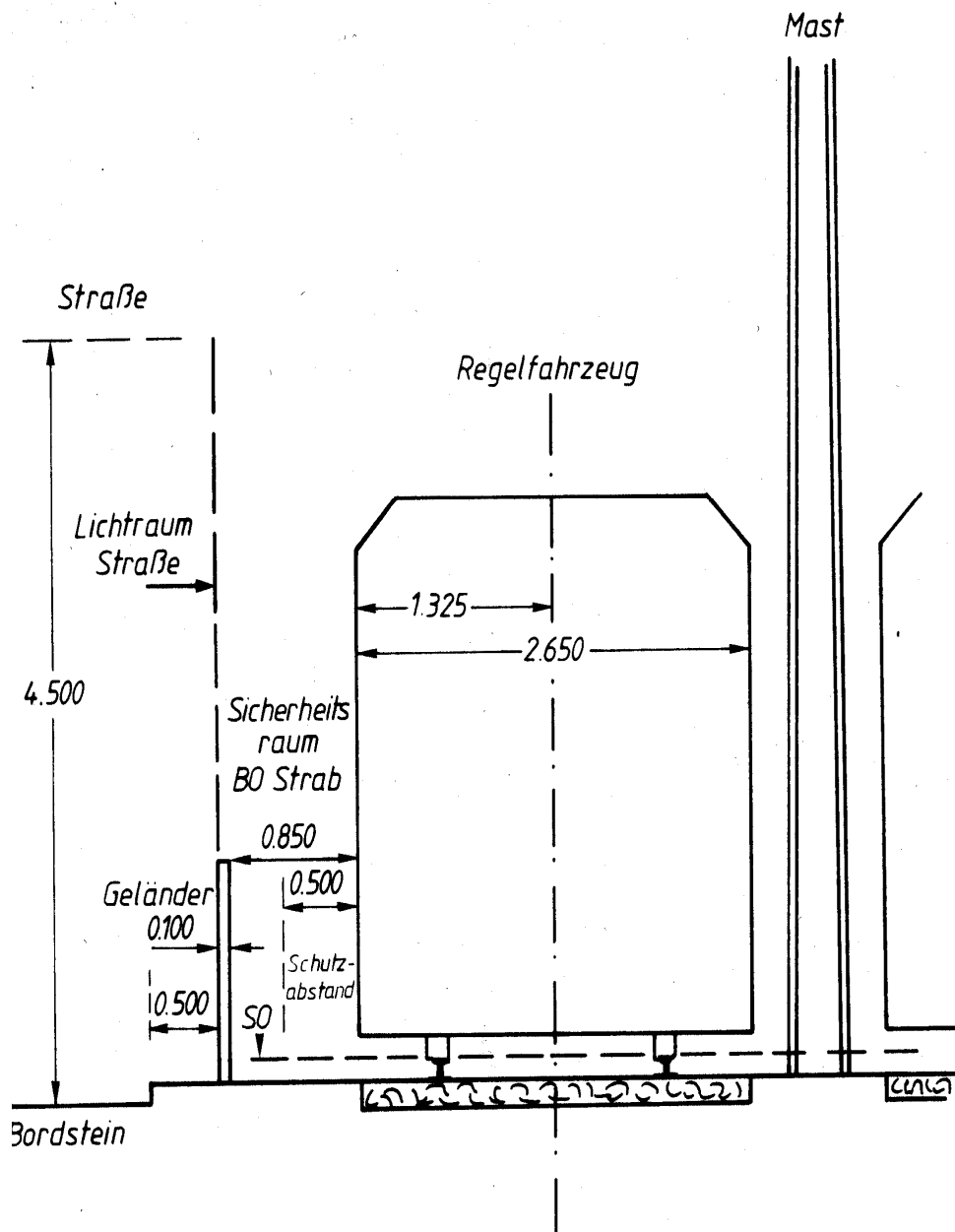
Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 60 von 81



Straßenbahn oder Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper mit Mittelmast

Sicherheitsraum außen

Kennzeichnung -keine- zwischen den Masten kein Sicherheitsraum

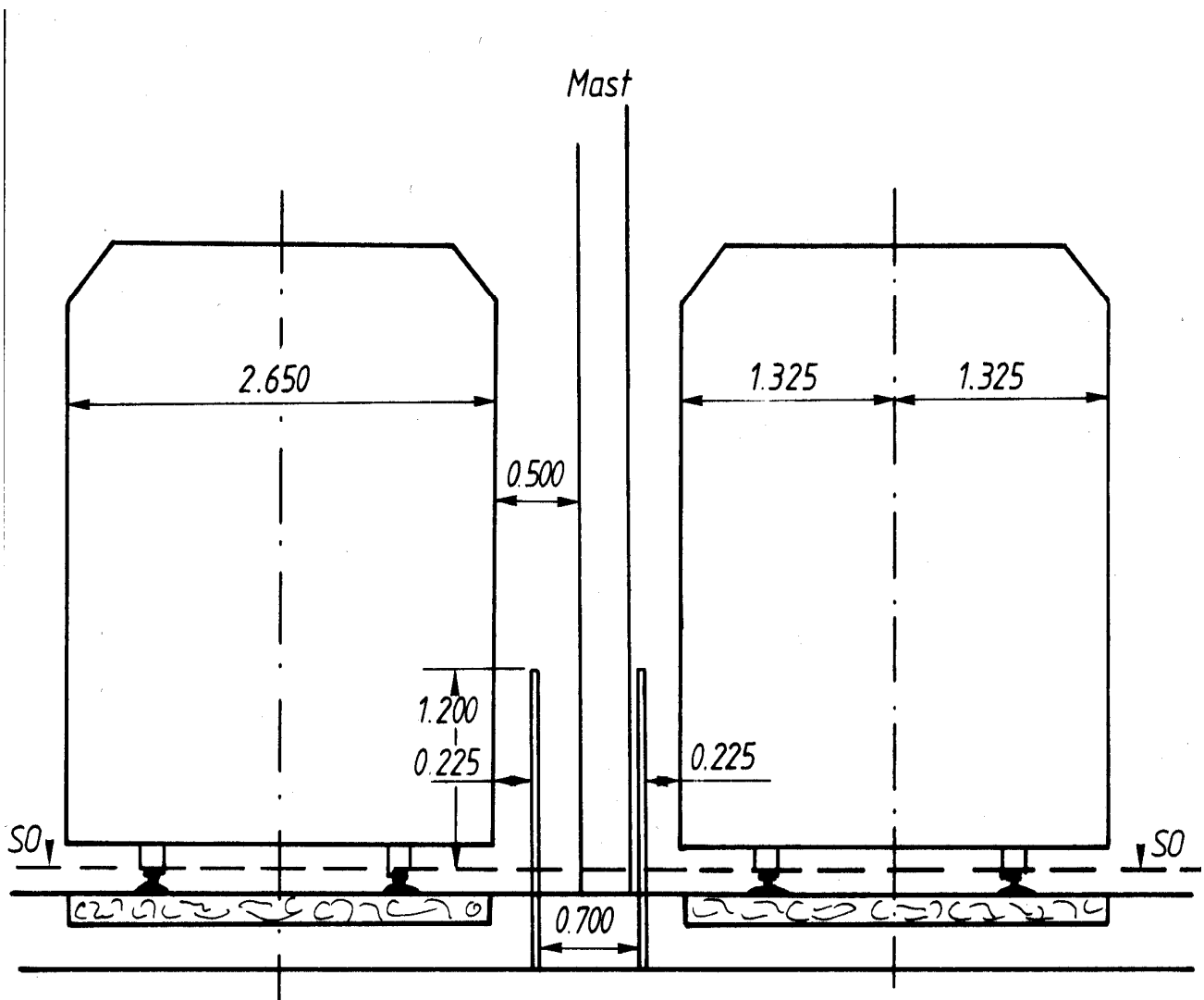
Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 61 von 81



Stadtbahn oder Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper

Sicherheitsraum in der Mitte

Kennzeichnung - paarweise Haltestangen-

Im Sicherheitsraum können Stützen oder Maste stehen

An den Masten nur an einer Seite Sicherheitsabstand 0.500m

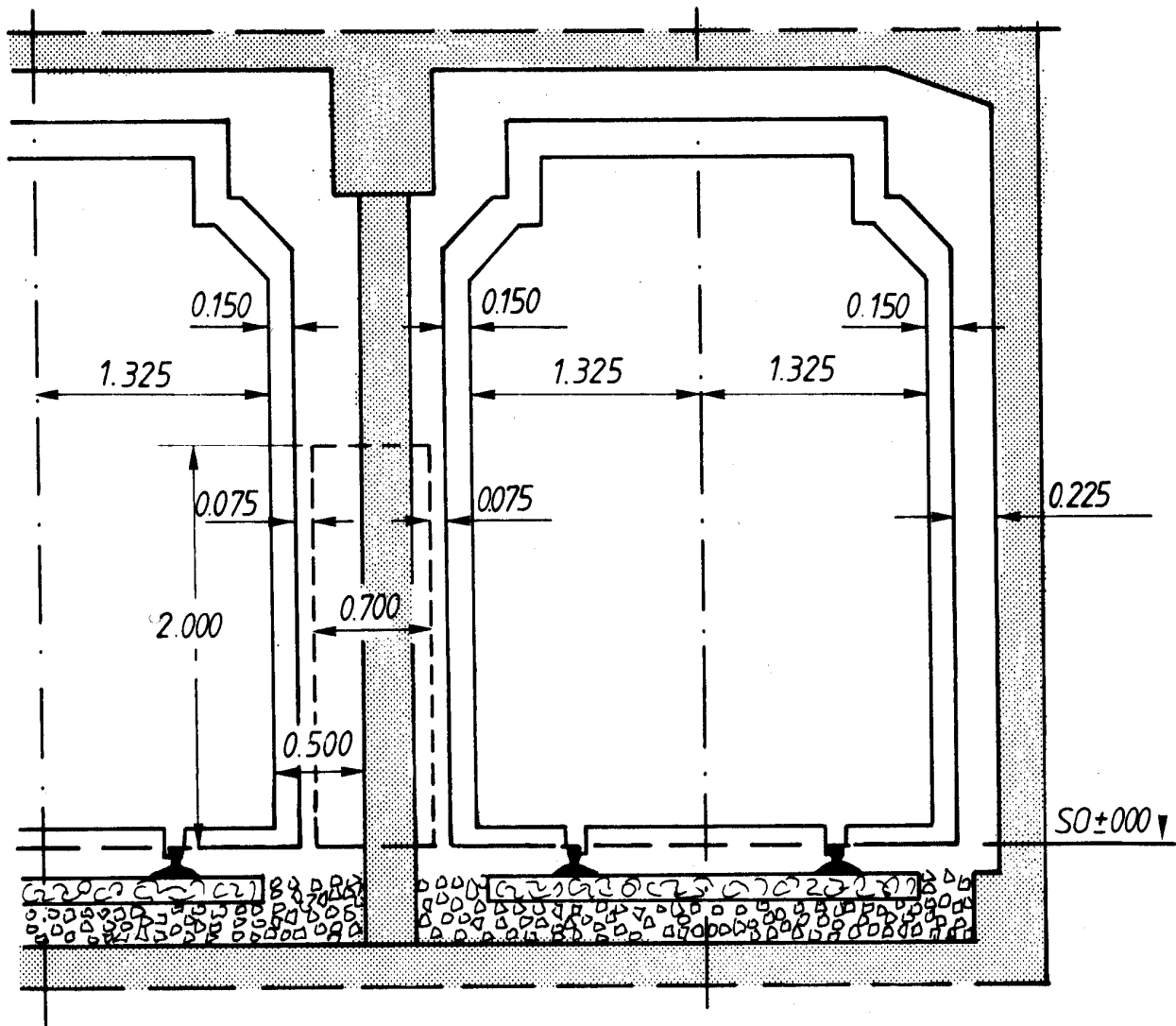
Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 62 von 81

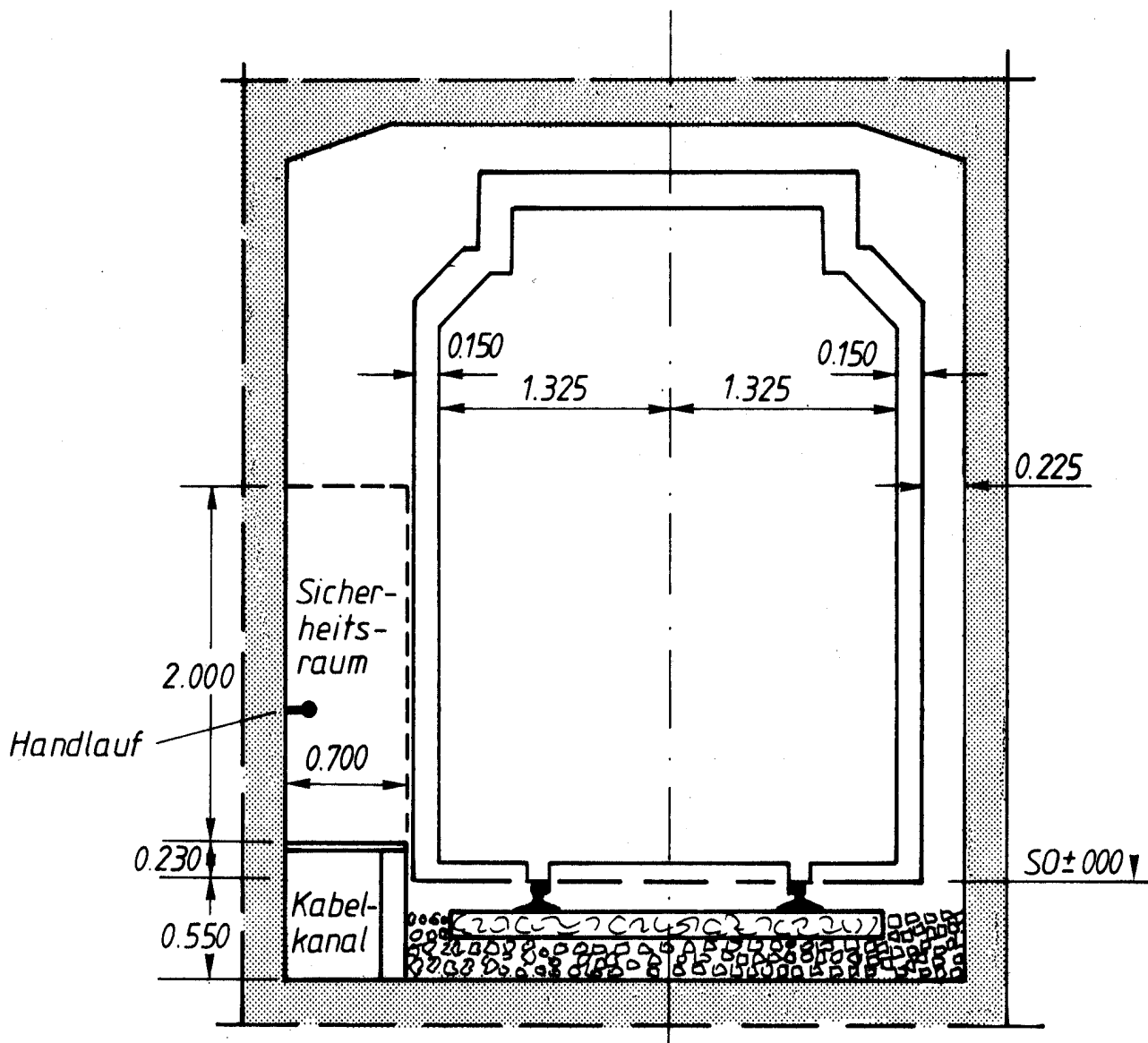


Stadtbahn im Tunnel zweigleisig

Sicherheitsraum in der Mitte

Kennzeichnung - paarweise Haltestangen oder Haltegriffe an den Stützen.

Anden Stützen nur auf einer Seite Sicherheitsabstand von 0.5m



Stadtbahn im Tunnel - eingleisig -

Sicherheitsraum außen

Kennzeichnung - Handlauf an Tunnelwand

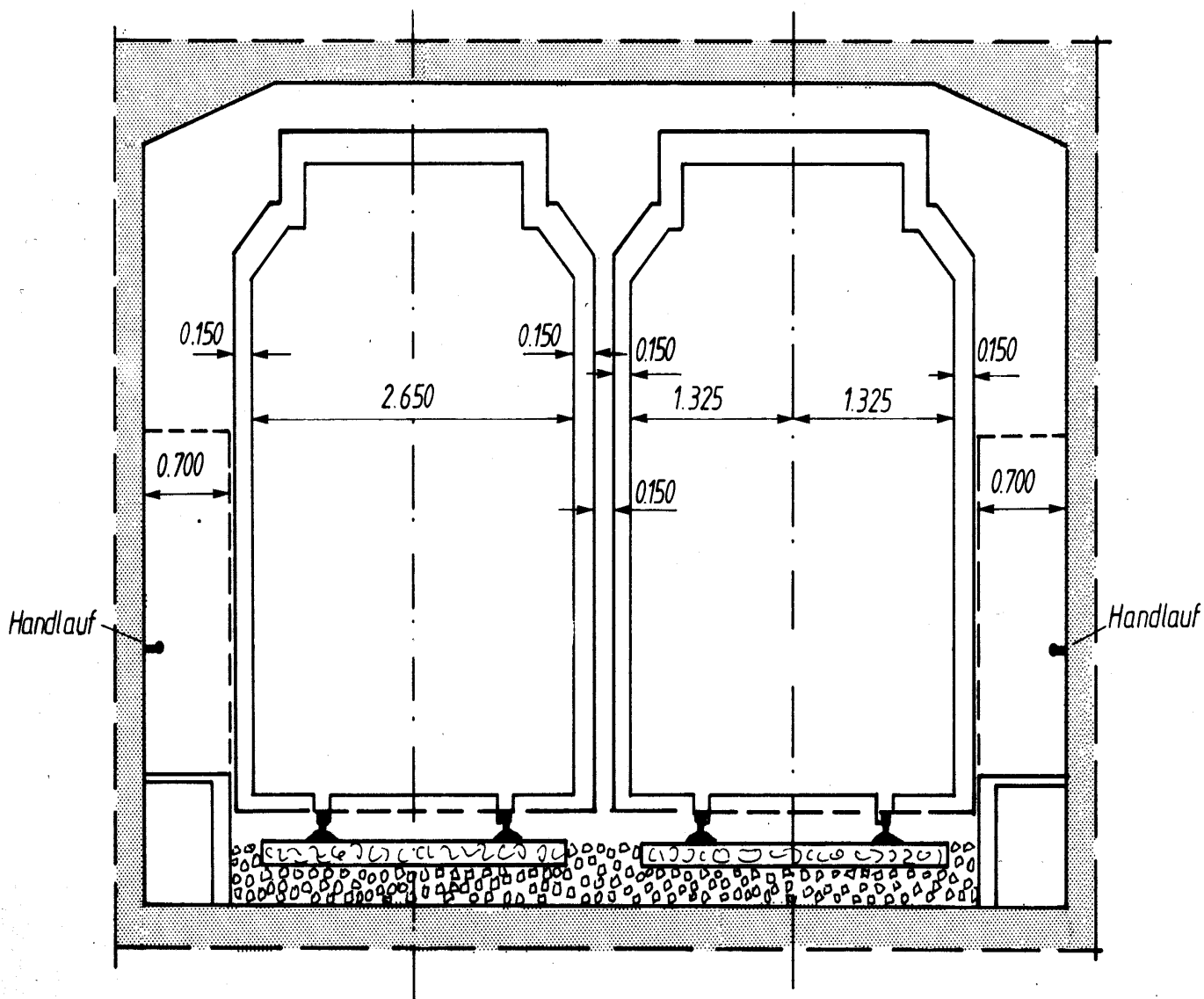
Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 64 von 81



Stadtbahn im Tunnel zweigleisig

Sicherheitsraum außen

Kennzeichnung - Handlauf an Tunnelwand-

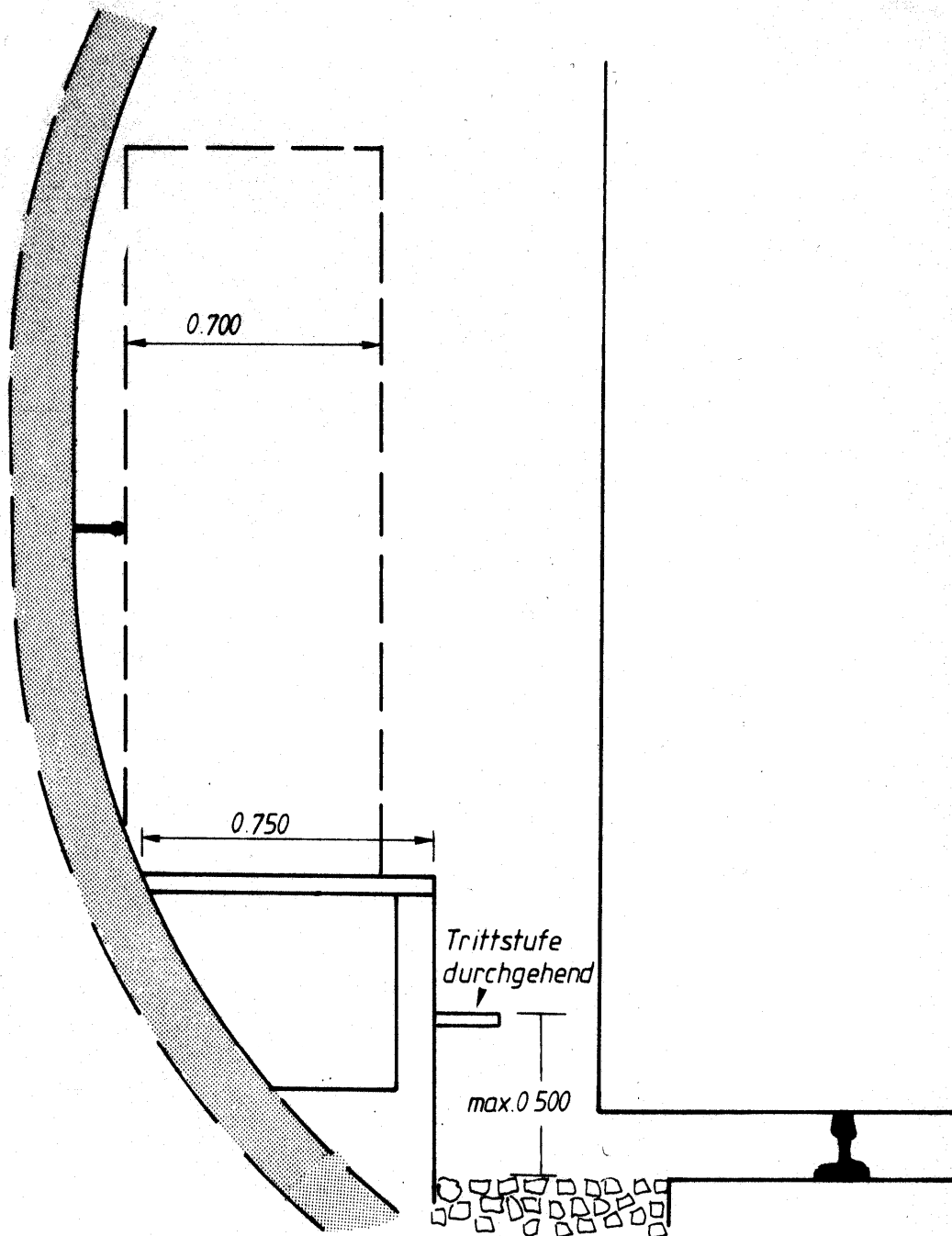
Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 65 von 81



Röhrentunnel

*Sicherheitsraum auf Kabelkanal kann auf beiden Seiten liegen
Kennzeichnung - Handlauf und Beleuchtung und Tritstufe -*

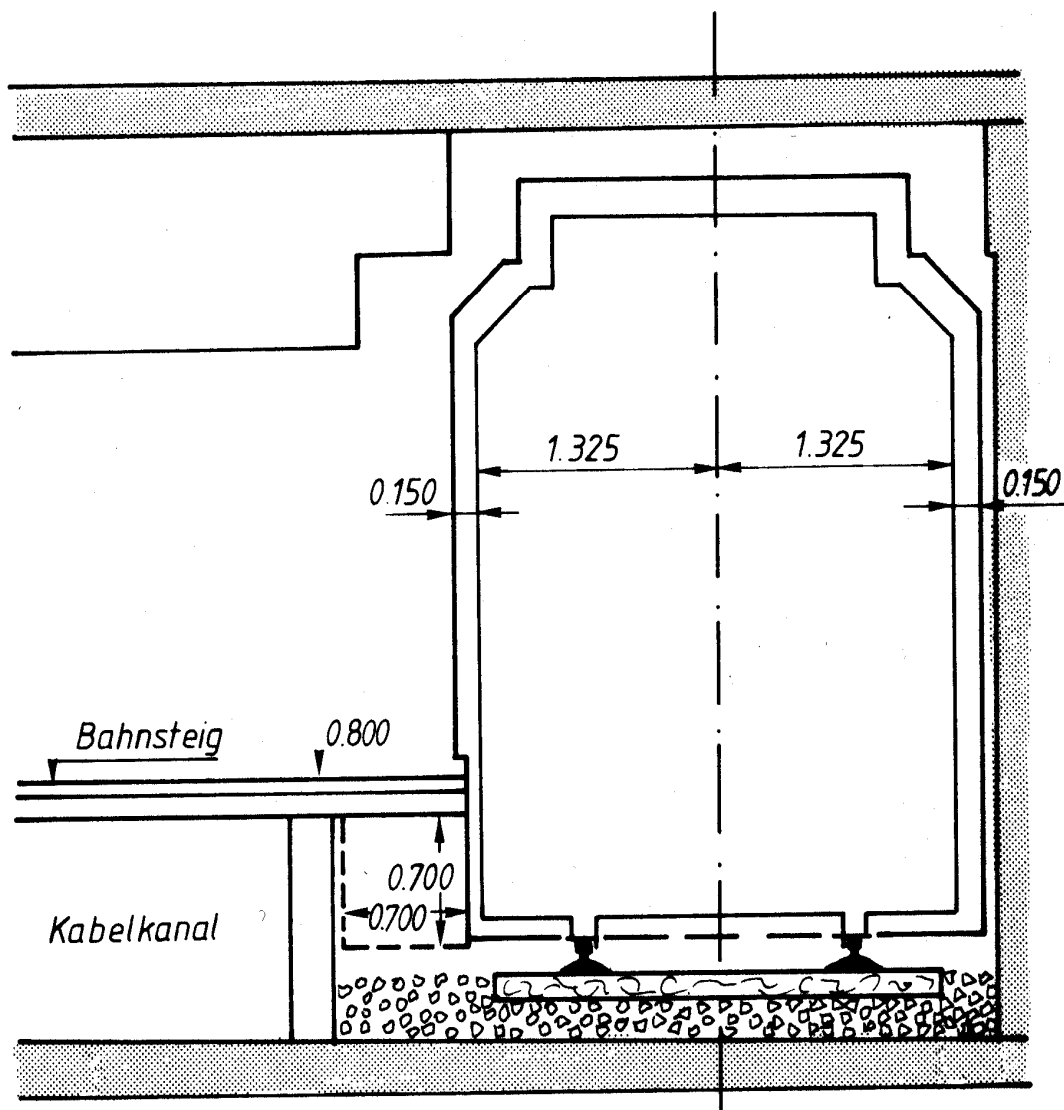
Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 66 von 81



Stadtbahn im Tunnel – Bahnsteigbereich-

Behelfsmäßiger Sicherheitsraum unter dem Bahnsteig

Zwischen den Stützen zwischen den Gleisen kein Sicherheitsraum

Bei Arbeiten im Gleisbereich am Hochbahnsteig ist eine Gleissperrung erforderlich.

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 67 von 81

Anlage 4 Absicherung von Kleinbaustellen insbesondere von Bau- und Instandhaltungsarbeiten an Bahnübergängen

STADTWERKE
401/1a/za 155

Frankfurt am Main, 08.08.1991

An 32.31
Herrn Stahnke

Absicherung von Kleinbaustellen
insbesondere von Bau- und Instandsetzungsarbeiten
an Bahnübergangsanlagen

Im Gespräch wurde zu obigem Problem folgendes Verfahren mit Ihnen vereinbart.

1. Das zuständige Polizeirevier ist zu informieren. Die Arbeiten sind im Wachbuch einzutragen.
2. Abgeschaltete Bahnübergangssicherungen sind durch das Andreaskreuz ersetzt.
3. Bei der Baustelleneinrichtung ist der Sichtbereich für Schienenfahrzeuge und den IV freizuhalten.
4. Die Fahrbahnverengung wird vor der Baustelle mit Zeichen StVo 121 angezeigt.
5. Die Fahrbahnverengung ist mit Hütchen zu markieren.
6. Ein Posten übernimmt an unübersichtlichen Stellen die Sicherung des Überweges.
7. Der SIPO darf unterstützend als Warnposten (bei abgeschalteter Signalanlage, kein Dauerrot) den Verkehr um die Baustelle lenken. Die eigentlichen Aufgaben des SIPO dürfen hiervon jedoch nicht beeinträchtigt werden.

Die Punkte 1,3,4,5,7 gelten auch für "Punktaufbrüche"/Kleinbaustellen bei Bau oder Instandsetzung an Einrichtungen des Schienenverkehrs im öffentlichen Bereich.

Bitte bestätigen Sie dieses Verfahren.

Im Auftrag Im Auftrag
(Müller) (Lambrecht)

2. v. S. 401

Einverstanden 23/8/92
400
4.03
über 41 an 412
2.X.

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 68 von 81

Anlage 5 Sicherung gegen Feuer- und Explosionsgefahren

1. Die Ausgänge aus Räumen dürfen nicht verstellt und während der Nutzung nicht verschlossen werden.
2. Notausstiege, Feuerlöscheinrichtungen und Hydranten müssen jederzeit frei zugänglich sein.
3. Nach Beendigung der Arbeit ist offenes Feuer zu löschen und zu kontrollieren.
4. Wo sich leicht entzündbare Gase, Dämpfe oder staubförmige Stoffe entwickeln oder ansammeln können, herrscht Rauchverbot und es darf kein offenes Licht oder Feuer verwendet werden.
5. Die Verwendung von Flüssiggas im Tunnel ist nicht gestattet. Druckgasflaschen dürfen im Tunnel nur betrieben werden, wenn dies arbeitstechnisch notwendig ist. Die Druckgasflaschen sind bei längeren Arbeitsunterbrechungen und nach Entleerung aus dem Tunnel zu entfernen.
6. Gebrauchtes Putzmaterial, ölige Putzwolle und dergleichen sind in nicht brennbaren selbst schließenden Behältern aufzubewahren.
7. In den Arbeitsräumen darf nie mehr als der halbe Tagesbedarf an Gefahrstoffen aufbewahrt werden. Das Umfüllen von Gefahrstoffen darf nur in dafür vorgesehene und gekennzeichnete Behältnisse und in besonderen Räumen vorgenommen werden. Alle Anforderungen aus der Betriebsanweisung nach § 14 der Gefahrstoffverordnung sind zu beachten.
8. Zweiwegefahrzeuge dürfen nicht unbeaufsichtigt in der Betriebspause in unterirdischen Abstellanlagen abgestellt werden.

Aktuelle Ausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013
Erstausgabe:	Version 1.0	Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 69 von 81

WordTiP Vorlage 00067 – INT_feuergef._Arbeiten

Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main



Erlaubnisschein
für Schweiß-, Schneid-, Löt-, Auftau- u. Trennschleifarbeiten o. sonstige
feuergefährlichen Arbeiten

Auftraggeber/Abt.

Auftragnehmer

Arbeitsstelle

Datum/Arbeitszeit von Uhr bis Uhr

Arbeitsauftrag:

Art der Arbeiten: ☐ Schweißen ☐ Schneiden ☐ Löten
☐ Trennschleifen ☐ Auftauen ☐ Sonstiges

Beschreibung

Sicherheitsvorkehrungen vor Beginn der Arbeiten

- ❖ Entfernen sämtlicher brennbarer Gegenstände und Stoffe, auch Staubablagerungen, im Umkreis von m und – soweit erforderlich – auch in angrenzenden Räumen
- ❖ Abdecken der gefährdeten brennbaren Gegenstände, z.B. Holzbalken, Holzwänden und -fußböden, Kunststoffteile usw.
- ❖ Abdichten der Öffnungen, Fugen und Ritzen und sonstigen Durchlässen mit nichtbrennbaren Stoffen
- ❖ Entfernen von Umkleidungen und Isolierungen
- ❖ Beseitigen der Explosionsgefahr in Behältern und Rohrleitungen
- ❖ **Löschmittel ist bereitzuhalten:** Feuerlöscher: ☐ Pulver ☐ CO₂ ☐ sonstige
☐ gefüllte Wassereimer ☐ angeschlossener Wasserschlauch

Brandwache: während der Arbeit Name
nach Beendigung der Arbeit Name Dauer Std.

Alarmierung

Standort des nächstgelegenen

Brandmelders.....
Telefon.....
Feuerwehr Ruf-Nr......

Die aufgeführten Sicherheitsmaßnahmen sind durchzuführen. Die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften insbesondere BGV A1 §§ 43, 44 sowie BGV D1, ggf. die Landesverordnungen zur Verhütung von Bränden und die Sicherheitsvorschriften der Versicherer sind zu beachten.
Im Auftrag

Datum Unterschrift des Auftraggebers Unterschrift des Ausführenden

Für die Beschreibung der Sicherheitsmaßnahme gegebenenfalls Rückseite benutzen.

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 70 von 81

Anlage 6 Verhalten im Brandfall


Im Brandfall ist vor allem Ruhe zu bewahren und überlegt zu handeln.

Brand melden

a) Feuerwehr

 112

b) Betriebsleitstelle

 (069) 213-22222

BASA  010

Verhalten bis zum Eintreffen der Feuerwehr

Menschenrettung geht vor Brandbekämpfung.

Brandbekämpfung mit Feuerlöscher oder Wandhydranten durchführen.

Bei Bränden von Gefahrstoffen bzw. unter Spannung stehenden Anlagen kein Wasser verwenden.

In verqualmten Räumen gebückt bewegen, da in Bodennähe noch der meiste Sauerstoff in der Luft vorhanden ist.

Streckentunnel und unterirdische Stationen zügig über die gekennzeichneten Flucht- und Rettungswege verlassen.

Keine Aufzüge benutzen.

Verhalten nach Eintreffen der Feuerwehr

Kurze und sachliche Auskunft geben.

Anordnungen der Feuerwehr Folge leisten.

Lösch- und Rettungsarbeiten nicht behindern.

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

GA - 04

Seite 71 von 81

Anlage 7 Baustellenbeschilderung

Mindestabstand von G1 zu G2

Tabelle 1: Mindestabstand G1 zu G2 bei einer Baustellengeschwindigkeit von 20 [km/h]

Streckenhöchstgeschwindigkeit		Mindestabstand G1 zu G2
[km/h]	[m/s]	[m]
70	19,4	220
60	16,7	160
50	13,9	110
40	11,1	70
30	8,3	30

Ermittlung der Annäherungsstrecke

Folgende Parameter müssen bei der Ermittlung der Annäherungsstrecke berücksichtigt werden.

- Signalabgabe Arbeitsgleis räumen
(Zug wahrnehmen, Signalabgabe, Verarbeitung Signal in der Gleisbaustelle)
- Räumzeit der Baustelle¹
- Signalabgabe Nothalt
(Gefahr wahrnehmen, Signalabgabe, Reaktionszeit Schienenbahnfahrer, Gefahrenbremsung einleiten)
- Notbremsweg
- Sicherheitsaufschlag (Gleiszustand, Gefälle)

¹ Die Räumzeit der Baustelle muss immer mit dem Bauleiter abgestimmt werden. Die Ermittlung der Räumzeit durch einen Versuch ist auch zulässig.

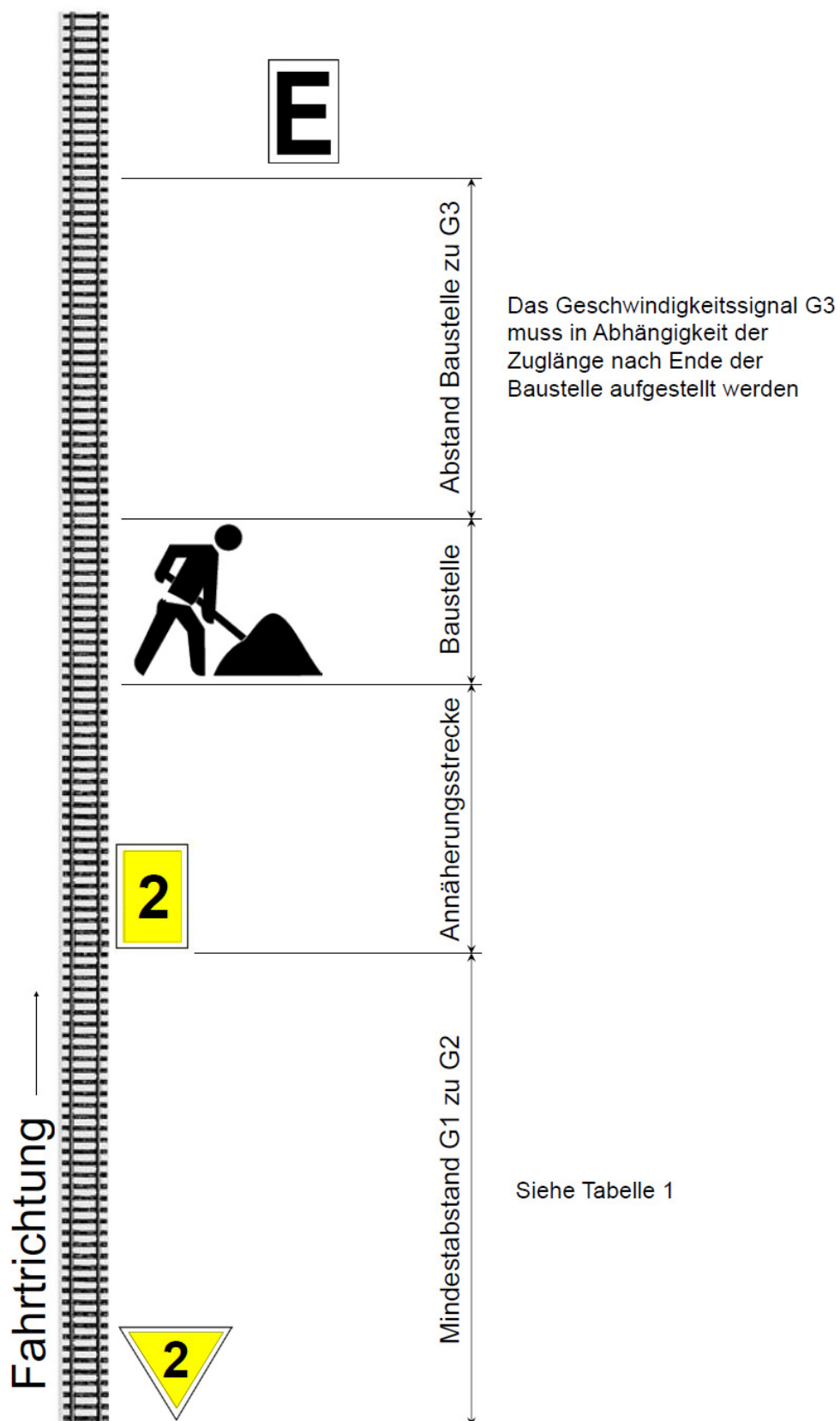


Abbildung 1: Erläuterung Abstand Geschwindigkeitsbegrenzungen

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
 Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013


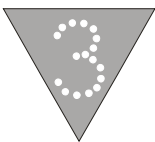



GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
 (Nur für den internen Gebrauch)

Seite 73 von 81

Anlage 8 Geschwindigkeitssignale

Bezeichnung	Signalbild	Beschreibung	Bedeutung	Erläuterung
G1a		Eine dreieckige, auf der Spitze stehende gelbe Tafel mit weißem Rand und schwarzer Kennziffer	Ankündigung der Geschwindigkeitsbeschränkung	Geschwindigkeitsbeschränkung ist jede Änderung der zulässigen Geschwindigkeit nach unten. Die Ziffer in dem Geschwindigkeitsbeschränkungssignal gibt ein Zehntel der jeweiligen Geschwindigkeit an. Eine zusätzliche hochgestellte Ziffer lässt die Addition von 5 km/h zu
G1b		Eine gelb oder weiß leuchtende Kennziffer. Bei beschränktem Raum kann die Dreiecksspitze nach oben zeigen.		
G2a	 	Eine rechteckige gelbe Tafel mit weißem Rand und schwarzer Kennziffer	Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung	
G2b		Eine gelb oder weiß leuchtende Kennziffer		



Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen



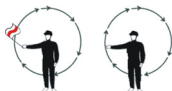
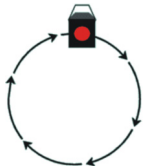

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

GA - 04



Seite 74 von 81

Bezeichnung	Signalbild	Beschreibung	Bedeutung	Erläuterung
G3		Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem „E“	Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung	Wenn die Zugspitze das Signal passiert hat, darf wieder beschleunigt werden
G4		Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer	Beginn der Geschwindigkeitserhöhung	Zeigt Änderungen der zulässigen Geschwindigkeit nach oben an, kann auch anstelle von Signal G3 verwendet werden

Anlage 9 Schutzsignale

Bezeichnung	Signalbild	Beschreibung	Bedeutung	Erläuterung
Sh1		Eine quadratische gelbe Tafel mit waagrechtem grünem Streifen	Zwangshalt	Kennzeichnet Stellen, an denen bei Fahren auf Sicht in jedem Fall anzuhalten ist
Sh2		Eine rechteckige rote Tafel mit weißem Rand	Schutzhalt	Weiterfahrt ist unzulässig
Sh3b		Eine weiß-rot-weiße Fahne oder der Arm im Kreis bewegt	Nothalt	Das Signal ist zu geben, bis es erkennbar aufgenommen worden ist.
Sh3c		Eine Lampe, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand im Kreis bewegt		Der Zug ist auf kürzestem Weg anzuhalten und festzubremsten. Die Betriebsleitstelle ist zu informieren
Sh3d	 blinkend	Ein rotes Licht blinkend	Halt durch Gefahrenbremsung. Weiterfahrt erst nach Erlöschen des Signals oder auf Anordnung	Auf eine Gefahrenbremsung kann verzichtet werden, wenn bei Einfahrt vor dem Sh3d, dem Bahnsteiganfang oder einem eventuell vorhandenen Hindernis angehalten werden kann. Bei Ausfahrt muss sofort eine Gefahrenbremsung erfolgen.

Bezeichnung	Signalbild	Beschreibung	Bedeutung	Erläuterung
Sh6		Ein rot-weißes Zeichen oder eine entsprechende Markierung im Gleisbereich	Grenzzeichen	Kennzeichnet die Stelle, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen ein Gleis besetzt werden darf
Sh7		Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem „H“, nötigenfalls ergänzt um Hinweise	Haltetafel	Kennzeichnet die Stelle, an der die Spitze des Zuges halten soll. Hinweise können sein: – Zuglänge – Wagentyp – Rangierfahrt – Überführung
Sh10		Eine quadratische gelbe Tafel mit einem ausgestanzten Pfeil	Weiche muss in Pfeilrichtung zurückgestellt werden	Der Pfeil kennzeichnet die Hauptfahrtrichtung der Weiche. Wenn eine mit Signal Sh10 beschilderte Weiche gestellt wurde, muss sie nach dem Befahren wieder in Pfeilrichtung zurückgestellt werden
Sh11		Eine quadratische gelbe Tafel mit einem ausgestanzten Kreis	Weiche ist blockiert	Eine mit Signal Sh11 beschilderte Weiche darf nicht ohne Auftrag der Betriebsleitstelle gestellt werden

Sh12		Eine quadratische rote Tafel mit einem ausgestanzten Pfeil	Weiche mit Weichenrückstelleinrichtung	<p>Die Pfeilrichtung kennzeichnet die Hauptfahrtrichtung der Weiche mit Weichenrückstelleinrichtung.</p> <p>Wenn eine Weiche mit Weichenrückstelleinrichtung zum Rangieren gestellt wurde, muss sie nach dem Rangiervorgang wieder in die Hauptfahrtrichtung zurückgestellt werden</p>
Sh14		Blinkende weiße Fläche mit der Aufschrift „Arbeiten auf der Strecke“	<p>Die Tunnelbeleuchtung ist eingeschaltet. Mit Personen im Tunnel oder Gleisbereich muss gerechnet werden. Es gilt „Fahren auf Sicht“. Bei der Fahrt sind wiederholt Warnsignale zu geben. Die Geschwindigkeit ist den Verhältnissen anzupassen.</p> <p>Den Anordnungen des Sicherungspostens ist Folge zu leisten.</p>	<p>Die eingeschaltete Tunnelbeleuchtung bedeutet „Fahren auf Sicht“, auch wenn das Transparent dunkel ist.</p> <p>Das Transparent kann bei Einfahrt in Wende- und Abstellanlagen von Hand eingeschaltet werden</p>

Anlage 10 Warnsignale des Sicherungspostens

Bezeichnung	Warnsignal	Bedeutung	Erläuterung
Ro1	Mit dem Horn oder Tyfon ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschieden hohen Tönen _____	Vorsicht! Im Nachbargleis nähert sich ein Fahrzeug.	
Ro2	Mit dem Horn oder Tyfon zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage _____	Arbeitsgleis räumen!	
Ro3	Mit dem Horn oder Tyfon mindestens fünfmal zwei kurze Töne nacheinander in verschiedener Tonlage U U U U U U U U U U	Arbeitsgleis schnellstens räumen!	

Anlage 11 Sicherungsanweisung für Arbeiten im Bereich von Gleisen

WordTip Vorlage 00069 – INT_Sicherungsanweisung

VerkehrsGesellschaft
Frankfurt am Main



Sicherungsanweisung für Arbeiten im Bereich von Gleisen

Unternehmen/Firma
(Name, Anschrift)

Baumaßnahme:
(Art und Umfang)

Ort/ Termin:

Erforderliche Sicherungsmaßnahmen: (Beschreibung der Art der Sicherung, Beschilderung, Anzahl und Standort der Sicherungsposten, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Auflagen der Behörden, Einsatz von Warnposten, Koordinator, etc.)

.....

.....

Sicherungsaufsichtskraft:
(Anschrift/ Unternehmen,
Telefon)

.....
(Datum, Unterschrift)

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit Sicherungsaufgaben betraute Personen (Sicherungsposten, Sicherungsaufsicht, etc.) geschult und innerhalb Jahresfrist wiederholt unterwiesen sein müssen. Alle Anforderungen der Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere der BGV D33, BGV C22, BGV D30 und der Dienstanweisung der VerkehrsGesellschaft müssen befolgt werden.

Bauleiter:
(Anschrift/ Unternehmen,
Telefon)

.....
(Datum, Unterschrift)

Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
-für den Bahnbetreiber-
Im Auftrag

.....
(Name, Abteilung)

.....
(Datum, Unterschrift)

Aktuelle Ausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013
Erstausgabe: Version 1.0 Stand: 01.07.2013

GA - 04

Geschäftsanweisung Arbeiten im Bereich von Gleisen

Copyright © VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main
(Nur für den internen Gebrauch)

Seite 80 von 81

Stichwortverzeichnis

Bauleiter 8, 17, 19
Dienstfähigkeit 9, 19
Einzelgänger 9, 53
Fahrbereich 10, 36, 38, 39
Fahrleitung 9, 10, 11, 24, 25, 44, 51
Gleisbereich 8, 11, 12, 17, 20, 28
Gleissperrung 18, 36
Kleingruppe 11, 41, 53
persönliche Schutzausrüstung 20, 45
Rückleitung 9, 11, 24, 25
Sicherheitsraum 12, 26, 36, 37, 38, 59, 60
Sicherungsanweisung 14, 30, 80
Sicherungsaufsichtskraft 12, 17, 29, 35
Sicherungsposten 9, 12, 16, 18, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 38, 41, 53
Tauglichkeit 12, 19, 29
Tunnelpotenzial 12, 49
Unternehmer 12, 14
verantwortlicher Mitarbeiter des
Bahnbetreibers 6, 13, 14, 17, 29, 30, 36, 43
Warnkleidung 20, 33, 41
Warnposten 13, 34