Sicherungsanweisung

für Arbeiten im Gleisbereich

auf der Eisenbahninfrastruktur der HPA

gez. Kreft
Leiter Unternehmensbereich Hafenbahn

gez. Rosebrock
Eisenbahnbetriebsleiter

bleibt frei

Übersicht der Aktualisierungen

1	2	3	4
Bekanntgaben			
lfd. Nr.	gültig ab	eingearbeitet	
		am	durch
1	01.09.2011	Neudruck	
2	01.06.2016	Neudruck	
3	15.12.2019	Neudruck	

Inhaltsverzeichnis

Übersicht der Aktualisierungen 3
Inhaltsverzeichnis 4
Verzeichnis der Anhänge 4
Verzeichnis der Vordrucke 5
1 Zweck und Geltungsbereich 6
2 Verantwortung der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) 7
3 Durchführung der Sicherungsmaßnahmen 8
4 Koordination der Sicherungsmaßnahmen 10
5 Überwachung der Sicherungsmaßnahmen 11
6 Sicherungsaufsicht HPA für Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 77 12
7 Sicherungsposten HPA 15
8 Absperrposten 17
9 Sicherungsaufsicht HPA 18
10 Sicherungsüberwacher HPA 21
11 Einsatz externer Sicherungspersonale 23
12 Unterweisungen 24
13 Überqueren von Gleisen 25
14 weitere Regelungen 26
15 Mitgeltende Regelungen und Abkürzungsverzeichnis 28

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1 Sicherungsplanung
Anhang 2 Einsatz externer Sicherungspersonale
Anhang 3 Feste Absperrung (FA)
Anhang 4 Automatische Warnsysteme (ATWS)
Anhang 5 Arbeiten im gesperrten Gleis oder im Baugleis
Anhang 6 Annäherungsstrecken und Sicherheitsräume
Anhang 7 Arbeiten an Videoeinrichtungen
Anhang 8 Übersicht der Geschwindigkeiten größer 25 km/h
Anhang 9 Unterweisungsvorlage „Sicheres Verhalten betriebsfremder Personen im Gleisbereich“

Verzeichnis der Vordrucke

Vordruck 1 Sicherungsplan 1 HPA nach § 5 (1) DGUV Vorschrift 77
Vordruck 2 Sicherungsplan 2 HPA nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 77
Vordruck 3 Befähigungsnachweis HPA
Vordruck 4 Prüfungsbescheinigung Sicherungsaufsicht HPA in besonderen Fällen – Selbstsicherer
Vordruck 5 Prüfungsbescheinigung Sicherungsposten HPA
Vordruck 6 Prüfungsbescheinigung Sicherungsaufsicht HPA
Vordruck 7 Prüfungsbescheinigung Sicherungsüberwachung HPA
Vordruck 8 Prüfungsbescheinigung Mitarbeiter der BzS HPA
Vordruck 9 Einsatznachweis für Sicherungsposten

1 Zweck und Geltungsbereich

Zweck

(1) Diese Sicherungsanweisung setzt die Vorgaben der Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere der DGUV Vorschrift 1 und DGUV Vorschrift 77 bahnspezifisch um.

Sie ist Sicherungsanweisung im Sinne § 4 (1) DGUV Vorschrift 77.

Diese Sicherungsanweisung beschreibt Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung

- des Bahnbetreibers,
- der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle,
- des ausführenden Unternehmers und
- der an den Sicherungsmaßnahmen Beteiligten

bei Arbeiten im Gleisbereich an Bahnanlagen und anderen Anlagen.

Geltungsbereich

(2) Diese Sicherungsanweisung enthält Regelungen zu den Unfallverhütungsvorschriften DGUV Vorschrift 1 und DGUV Vorschrift 77.

Der Geltungsbereich für diese Sicherungsanweisung ist der gesamte Bereich der HPA, sowohl innerhalb als auch außerhalb des Hafengebietes.

Die Sicherungsanweisung gilt für alle Unternehmensbereiche der HPA, die Arbeiten im Gleisbereich an Bahnanlagen und anderen Anlagen planen, vergeben und/oder durchführen. Die Regelungen dieser Sicherungsanweisung sind für die Mitarbeiter der HPA auch dann anzuwenden, wenn Arbeiten im Gleisbereich an Anlagen Dritter durchgeführt werden, soweit die EIU (Anschließer) keine eigenen Sicherungsanweisungen vorgeben oder wenn besonders zugelassene Mitarbeiter gem. Abschnitt 6 dieser Sicherungsanweisung sich im Übergangsbereich zum EIU DB Netz AG sichern.

Diese Sicherungsanweisung gilt ausschließlich im Bereich von Eisenbahnen und zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen.

Einsatz HPA-fremder Unternehmen

(3) Bei Einsatz HPA fremder Unternehmen, muss der Auftraggeber die Anwendung dieser Sicherungsanweisung mit dem Auftragnehmer vertraglich vereinbaren.

Bergungs- und Rettungsarbeiten

(4) Sicherungsmaßnahmen für Bergungs- und Rettungsarbeiten regelt die bei HPA eingeführte Richtlinie der DB AG; „Notfallmanagement, Brandschutz" (DB Richtlinie 423). Für das Überqueren von Gleisen durch den Notfallmanager ist Abschnitt 13 zu beachten.

Überqueren von Gleisen

(4a) Für das Überqueren von Gleisen sind die besonderen Bestimmungen des Abschnittes 13 zu beachten.

Elektrische Gefährdungen

(5) Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von elektrischen Gefährdungen bei Arbeiten an oder in der Nähe von Fahrleitungsanlagen und von in Fahrschienen auftretenden Rückströmen regelt die DGUV Vorschrift 3 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ und die Konzernrichtlinie der DB AG „Grundsätze der Gesundheitsförderung, des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung; Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ (DB Konzernrichtlinie Modul 132.0123).

(6) Der Unternehmer (gemäß § 14 Abs. 1 BGB diejenige juristische oder natürliche Person, die Arbeiten im Gleisbereich ausführt) darf im Bereich von Gleisen Arbeiten nur durchführen, nachdem die BzS den auf die Baustelle bezogenen Sicherungsplan nach Vordruck 1 oder 2 aufgestellt hat.

Durchführung der Arbeiten

2 Verantwortung der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS)

(1) Verantwortlich für die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb ist die BzS. Dies gilt auch bei einer ggf. erforderlichen Anpassung bereits festgelegter Sicherungsmaßnahmen. Betreffen die Arbeiten die Verantwortungsbereiche mehrerer EIU, stimmen sich die BzS untereinander ab, wer die Gesamtverantwortung übernimmt.

Verantwortung der BzS

Die BzS informiert das Betriebsmanagement über den Einsatz von fester Absperrung.

(2) Die BzS muss Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb durch eine Gefährdungsbeurteilung festlegen. Die Gefährdungsbeurteilung muss auf der Grundlage des Sicherungsplanes durchgeführt werden. Die Reihenfolge der Sicherungsmaßnahmen im Sicherungsplan dokumentiert die Wertigkeit gemäß § 5 Absatz 1 DGUV Vorschrift 77.

Beurteilung und Auswahl von Sicherungsmaßnahmen

(3) Danach muss die Sicherungsmaßnahme Gleissperrung vorrangig angewendet werden.

Wertigkeit von Sicherungsmaßnahmen

Dabei wird unterschieden in Gleissperrung

- ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (UV-Sperrung; es finden keine Fahrten statt) oder
- zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit (es finden Rangierfahrten statt).

(4) Die BzS muss Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb in einem Sicherungsplan vorgeben.

Sicherungsplanung Anhang 1

- Vordruck 1: HPA Sicherungsplan § 5 (1) DGUV Vorschrift 77 („großer Sicherungsplan“),
- Vordruck 2: HPA Sicherungsplan § 6 (1) DGUV Vorschrift 77 („kleiner Sicherungsplan“).

In begründeten Einzelfällen kann der EBL in Abstimmung mit der BzS abweichende Sicherungspläne zulassen.

„blaues Heft“

(5) An Mitarbeiter der Hafenbahn und der Eisenbahnvermessung, die in der Durchführung von Sicherungsmaßnahmen erfahrenen sind und die die Voraussetzungen zur Selbstsicherung gem. Abschnitt 3 Absatz 4 dieser Sicherungsanweisung erfüllen, dürfen von Vordruck 2 abweichende Sicherungspläne in Heftform herausgegeben werden. Dieses Heft enthält neben dem Sicherungsplan zusätzlich einen Teil „Fernsprechbuch“ gem. 408.0203V41 zu jedem Sicherungsplan und wird zentral erstellt. Die Entscheidung über die Ausgabe trifft die der Vorgesetzte mit Unternehmeraufgaben.

Im Einzelfall darf das Heft auch an externe Sicherungsüberwacher ausgegeben werden, wenn diese über einschlägige Erfahrung in Bezug auf Sicherungsmaßnahmen und Örtlichkeiten einschl. Betriebsverfahren bei der Hamburger Hafenbahn verfügen. Die Entscheidung über die Ausgabe trifft die BzS.

Delegation von Aufgaben der BzS

(6) Die BzS darf einzelne Aufgaben dieser Sicherungsanweisung an andere dafür qualifizierte Mitarbeiter übertragen. Der Mitarbeiter muss der Übernahme dieser Aufgaben zustimmen.

Die Delegation von Aufgaben ist von der BzS zu dokumentieren.

3 Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

Anzeigen der Arbeiten

(1) Der ausführende Unternehmer muss die Arbeiten so rechtzeitig (siehe Anhang 1) der BzS anzeigen, dass diese die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb anordnen oder durchführen kann. Er verwendet hierfür Abschnitt 1 des jeweiligen Sicherungsplanes.

Der Begriff „Unternehmer“ ist in der DGUV Regel 101-024 erklärt.

Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

(2) Sicherungsmaßnahmen gemäß § 5 Absatz 1 DGUV Vorschrift 77 können durchgeführt werden von:

- der BzS,
- weiteren, vom Bahnbetreiber dazu bestimmten Organisationseinheiten (OE) seines Verantwortungsbereichs,
- vom Bahnbetreiber beauftragten Instandhaltungsdienstleistern von anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
- Sicherungsunternehmen.

Die BzS muss in jedem Einzelfall bestimmen, wer die Sicherungsmaßnahme durchführt.

Anpassungsunterweisung HPA

(3) Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen dürfen grundsätzlich nur Sicherungspersonale HPA eingesetzt werden. Sicherungspersonale gemäß sonstigen Funktionsausbildungen anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen benötigen eine entsprechende Anpassungsunterweisung HPA.

(4) Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen gemäß § 6 Absatz 1 DGUV Vorschrift 77 können von: **Sicherung in besonderen Fällen**

- Sicherungsaufsichten HPA in besonderen Fällen,
- Sicherungsaufsichten HPA,
- Sicherungsüberwachern HPA und
- externen Mitarbeitern mit vergleichbarer Ausbildung (siehe Abschnitt 6 Absatz 16 dieser Sicherungsanweisung)

durchgeführt werden.

(5) Ein UV-Berechtigter beantragt eine UV-Sperrung von Gleisen ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten vor bewegten Schienenfahrzeugen beim zuständigen Fdl/Ww. **UV-Berechtigter**

Diese melden auch den Wegfall des Anlasses dieser Sperrung dem zuständigen Fdl/Ww.

Der Uv-Berechtigte muss betriebswichtige Gespräche z. B. im Fernsprechbuch (408.0203V41) dokumentieren.

(6) Voraussetzung für die Beantragung einer Sperrung ausschließlich gemäß Absatz 5 ist, dass das Gleis durch Arbeiten an Eisenbahninfrastrukturanlagen (z. B. Fahrbahn-, LST-, Tk- und E/M-Anlagen) und/oder durch den Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten zu keinem Zeitpunkt unbefahrbar ist. In diese Gleise werden keine Rangierfahrten eingelassen. **Voraussetzung Uv-Sperrung, Kombination**

<u>Hinweis:</u>
Es können Gründe vorliegen, bei denen eine Sperrung wegen Nichtbefahrbarkeit aufgrund von Arbeiten gem. Ril 408 (Schutz des Bahnbetriebs aus den Gefahren der Arbeit) zeitgleich zu einer Sperrung aus Gründen der Unfallverhütung (Schutz der Beschäftigten) besteht.

4 Koordination der Sicherungsmaßnahmen

Sicherungskoordination

(1) Eine Koordinierung von Sicherungsmaßnahmen (Sicherungskoordination) ist erforderlich, wenn die Gefahr besteht, dass sich mehrere Sicherungsmaßnahmen gegenseitig beeinflussen können.

Durchführen der Sicherungskoordination

(2) Die BzS nimmt die Sicherungskoordination wahr. Sie darf die Sicherungskoordination delegieren.

Sicherungsunternehmen dürfen die Sicherungskoordination nicht durchführen.

Die BzS muss in jedem Einzelfall bestimmen, wer die Sicherungskoordination durchführt. Die Aufgaben der Sicherungskoordination darf ausüben, wer die Befähigung zum Sicherungsüberwacher HPA erworben hat.

Aufgaben

(3) Der mit der Sicherungskoordination Beauftragte muss veranlassen,

- dass die sich gegenseitig beeinflussenden Sicherungsmaßnahmen aufeinander abgestimmt werden und
- notwendige Entscheidungen in Absprache mit den Beteiligten in Bezug auf die auszuführenden Sicherungsmaßnahmen treffen und die Einhaltung aller dazu getroffenen Vereinbarungen überwachen.

Hinweis:

Dazu wirkt er u.a. bei Besprechungen und Begehungen in Bezug auf die Planung und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen mit; erforderlichenfalls stimmt er sich dabei mit dem Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator gemäß Baustellenverordnung ab.

5 Überwachung der Sicherungsmaßnahmen

Sicherungsüberwachung

(1) Die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen muss überwacht werden.

Durchführung der Sicherungsüberwachung

(2) Die zuständige BzS nimmt die Sicherungsüberwachung wahr. Sie darf die Sicherungsüberwachung delegieren.

Die BzS muss in jedem Einzelfall bestimmen, wer die Sicherungsüberwachung durchführt.

Sicherungsunternehmen dürfen die Sicherungsüberwachung nicht durchführen.

Hinweis:

Die BzS entscheidet, ob die beiden Funktionen Sicherungsüberwachung und Bauüberwachung in Personalunion durchgeführt werden können. Die BzS schätzt hierzu ein, ob sich die beiden Funktionen, bezogen auf die Arbeitsstelle, miteinander vereinbaren lassen.

Mitarbeiter mit der Ausbildung zum Mitarbeiter der BzS HPA sind immer auch Sicherungsüberwacher HPA.

Befähigung

(3) Die BzS darf mit den Aufgaben der Sicherungsüberwachung beauftragen, wer die Befähigung zum Sicherungsüberwacher HPA erworben hat.

Aufgaben

(4) Aufgaben der Sicherungsüberwachung sind:

- prüfen, ob die Sicherungsplanung den Angaben des ausführenden Unternehmers und den Vorgaben/ Angaben der BzS im Sicherungsplan entspricht (Plausibilitätsprüfung) und der Durchführung der Sicherungsmaßnahme zustimmen,
- vor Beginn der Durchführung die Übereinstimmung der Sicherungsmaßnahme mit der Sicherungsplanung und dem Regelwerk prüfen,
- vor Ort stichprobenartig die Durchführung der Sicherungsmaßnahme überwachen, die Befähigungen der Sicherungspersonale überprüfen und die Eintragungen im Einsatznachweis für Sicherungsposten kontrollieren,
- ggf. erforderliche Anpassungen von Sicherungsmaßnahmen veranlassen und sich hierzu mit der BzS abstimmen.

Überwachung Im Eigenbetrieb

(5) Werden die Sicherungsmaßnahmen von der BzS selbst durchgeführt, erfolgt die Sicherungsüberwachung im Rahmen der allgemeinen Aufsicht nach § 3 Abs. 1 ArbSchG.

Hinweis:

Mitarbeiter mit dem blauen Sicherungsheft werden als BzS behandelt. Die Überwachung erfolgt bei HPA-Mitarbeitern dann durch den direkten Vorgesetzten, bei externen Mitarbeitern verbleibt die Sicherungsüberwachung bei der BzS.

6 Sicherungsaufsicht HPA für Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 77

Personenkreis

(1) Diese Regelungen gelten für Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernehmen.

Sofern die Voraussetzungen erfüllt sind, dürfen sich:

- einzelne besonders unterwiesene Personen, die sich im Gleisbereich aufhalten und
- für die Ausführung kurzfristiger Arbeiten durch höchstens 3 Beschäftigte, von denen einer die Sicherung übernimmt,

auf Entscheidung des Unternehmers für die Ausführung kurzfristiger Arbeiten geringen Umfangs selbst sichern.

Voraussetzungen

(2) Die sich im Gleisbereich aufhaltenden Personen müssen:

- körperlich und geistig geeignet sein,
- über Ortskenntnisse verfügen,
- die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kennen,
- herannahende Schienenfahrzeuge rechtzeitig wahrnehmen oder vor ihnen gewarnt werden können und
- den Gleisbereich ohne Hast räumen oder vorhandene Nischen oder Sicherheitsräume gefahrlos aufsuchen können.

Einzelne besonders unterwiesene Personen

(3) Besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen führen ohne Gleissperrung

- einfache, wenig ablenkende, also unkomplizierte,
- eher in aufrechter Körperhaltung auszuführende und
- jederzeit unterbrechbare Tätigkeiten aus.

Besondere Unterweisung

(4) Voraussetzung für den Einsatz als besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Person nach Absatz 1, ist die besondere Unterweisung durch den Unternehmer.

Tauglichkeit

(5) Der Unternehmer muss die Tauglichkeit durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung „EBO Tauglichkeit“ feststellen lassen.

Ausbildung und Prüfung

(6) Besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen müssen zur Sicherungsaufsicht HPA in besonderen Fällen („Selbstsicherer“) ausgebildet sein. Die Ausbildung umfasst einen theoretischen und einen praktischen Teil und schließt mit einer Prüfung ab.

Als besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen dürfen auch Mitarbeiter nach Abschnitt 3 Absatz 4 eingesetzt werden.

(7) Voraussetzung für die Ausbildung von Sicherungsaufsichten HPA in besonderen Fällen ist die Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift soweit, dass: **Voraussetzung zur Ausbildung**

- das Unfallverhütungsregelwerk und das betriebliche Regelwerk gelesen und eindeutig verstanden werden,
- die im Sicherungsplan (Vordruck 2) angeordneten Sicherungsmaßnahmen umgesetzt werden können und
- eine eindeutige Verständigung mit dem Fdl/Ww möglich ist.

(8) Die Tauglichkeit nach EBO muss vor Lehrgangsbeginn nachgewiesen werden.

(9) Die Ausbildung umfasst 5 Tage einschließlich Prüfung. Die Ausbildungszeit beträgt täglich 8 Unterrichtsstunden. Die Inhalte ergeben sich aus den Aufgaben eines Selbstsicherers nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 77. **Inhalt und Dauer der Ausbildung**

Inhalte sind u.a.:

- entsprechend der Gefährdungssituation bei Arbeiten unter Selbstsicherung richtig handeln,
- den Sicherungsplan nach Vordruck 2 erstellen,
- die Arbeiten unter Einhaltung der im Sicherungsplan angeordneten Sicherungsmaßnahmen ausführen,
- Veränderungen der Gefährdungssituation erkennen, einschätzen und entsprechend handeln.

(10) Die Aus- und Fortbildung erfolgt durch einen bei der DB Netz AG oder durch den EBL der HPA besonders zugelassenen Bildungsträger. Die Unterlagen werden vom Bildungsträger erstellt. **Durchführung der Aus- und Fortbildung**

Für die Fortbildung kann der EBL in jedem Einzelfall eine Ausnahme zulassen.

(11) Die Prüfung erfolgt am Tag 5 in der Verantwortung des Eisenbahnbetriebsleiters der HPA. Dieser Verantwortliche nimmt die Prüfung im Beisein eines Vertreters der Bildungseinrichtung ab. **Prüfung**

(12) Über das Ergebnis der Prüfung ist eine Prüfungsbescheinigung (Vordruck 4) auszustellen und dem Geprüften auszuhändigen. Eine Kopie ist für die Personalunterlagen des Geprüften bestimmt. Darüber hinaus ist die bestandene Prüfung mit dem Befähigungsnachweis (Vordruck 3) zu bescheinigen. **Prüfungsbescheinigung**

(13) Sicherungsaufsichten HPA in besonderen Fällen müssen einen Befähigungsnachweis HPA (Vordruck 3) mit sich führen. **Befähigungsnachweis**

(14) Mitarbeiter, die eine Ausbildung zum Selbstsicherer gem. den Regelungen der DB Netz AG haben, erhalten vor dem erstmaligen Einsatz und Ausgabe des Befähigungsausweises eine Anpassungsunterweisung durch die BzS. **Anpassungsunterweisung**

Regelmäßige Fortbildung

(15) Der Unternehmer muss sicherstellen, dass die regelmäßige Fortbildung durchgeführt wird. Die regelmäßige Fortbildung beträgt mindestens 2 Unterrichtsstunden pro Jahr. Der letzte Unterricht darf nicht länger als 12 Monate zurückliegen. Ist die 12-Monatsfrist überschritten, darf der Mitarbeiter als Sicherungsaufsicht HPA in besonderen Fällen nicht mehr eingesetzt werden. Die Frist beginnt mit Ablauf des Monats in dem der Fortbildungsunterricht besucht wurde.

Wurde innerhalb von 24 Monaten nach Beginn des Ruhens der Einsatzerlaubnis der regelmäßige Fortbildungsunterricht besucht, darf die „Sicherungsaufsicht HPA in besonderen Fällen“ wieder eingesetzt werden. Der Unternehmer muss sicherstellen, dass ggf. die Inhalte der versäumten regel-mäßigen Fortbildung (z. B. Änderungen des Regelwerks) in geeigneter Weise nachgeholt werden.

Wurde innerhalb der vorgenannten 24 Monate kein regelmäßiger Fortbildungsunterricht besucht und hat folglich auch kein Einsatz stattgefunden, muss die Befähigung zur „Sicherungsaufsicht HPA in besonderen Fällen“ durch eine erneute Prüfung nachgewiesen werden. Der Eisenbahnbetriebsleiter entscheidet auf der Grundlage des Ergebnisses der erneuten Prüfung über die Notwendigkeit und den Umfang einer erneuten Ausbildung.

Weitere einzeln arbeitende Personen

(16) Neben den in Absatz 6 genannten Personen können als besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen auch externe Sicherungsüberwacher, Sicherungsaufsichten und „Selbstsicherer“ gem. den Ausbildungsrichtlinien der DB Netz AG eingesetzt werden.

Für die besondere Unterweisung und eine Anpassungsunterweisung in die Sicherungsanweisung HPA ist der Unternehmer verantwortlich.

Gruppen von bis zu 3 Beschäftigten

(17) Die vorgenannten Bestimmungen gelten auch beim Einsatz einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten für die Person, die die Sicherung übernimmt.

Hinweis:

Für Beschäftigte, die Arbeiten im Gleisbereich in einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten ausführen und dabei keine Sicherungsaufgaben wahrnehmen, wird die Tauglichkeit durch eine arbeitsmedizinische Untersuchung (Grundsatz G 25) festgestellt, sofern die Eignung nicht bereits bei einer aus anderem Anlass durchgeführten Untersuchung hinreichend festgestellt wurde (z. B. verkehrsmedizinische Untersuchung für Selbstsicherer/Sichernde).

Mitarbeit des Beschäftigten, der die Sicherung übernimmt

(18) Sofern die Gefährdungsbeurteilung es zulässt, darf beim Einsatz einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten die Person, die die Sicherung übernimmt, mitarbeiten, wenn das Gleis zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung gesperrt ist.

Verbot der Mitarbeit

(19) Die Person, die die Sicherung einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten übernimmt, darf nicht mitarbeiten, wenn sie die Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen muss.

(20) Besonders benannte und durch die DB Netz AG bestätigte Mitarbeiter der Hafenbahn, die mindestens die Befähigung zum Selbstsicherer HPA besitzen, dürfen sich in bestimmten Bereichen auf der Infrastruktur der DB Netz AG nach dieser Sicherungsanweisung zur Störungsbeseitigung und Instandhaltung selbst sichern.

Sicherung auf Infrastruktur der DB Netz AG

Vor dem ersten Einsatz ist eine örtliche Einweisung durch den Vorgesetzten erforderlich.

Die Zulassung und Einweisung werden durch Aufdruck auf dem Befähigungsnachweis mit der Aufschrift „Zugelassen auch auf Teilbereichen DB Netz (I.NP-N-D-HMB(B))“ dokumentiert.

Die erforderlichen Unterlagen befinden sich bei der BzS.

Die Leiter der Abteilungen Anlagenmanagement Hafenbahn, Betriebsmanagement Hafenbahn, Instandhaltung Hafenbahn und Eisenbahnvermessung melden jeweils zum 01. Februar eines Jahres die Mitarbeiter, die unter den o.g. Bedingungen eingesetzt werden sollen an das Sicherheitsmanagement Hafenbahn. Dieses veranlasst die Bestätigung durch die DB Netz AG und informiert über die Leiter über die vollzogene Bestätigung durch die DB Netz AG.

(21) Personen, die nach diesem Abschnitt sichern oder gesichert werden, müssen Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Orange-Rot mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (alt: DIN EN 471) tragen.

Warnkleidung

7 Sicherungsposten HPA

(1) Der Sicherungsposten HPA (Sipo) warnt Beschäftigte vor sich nähernden Fahrten.

Sicherungsposten

(2) Sicherungsposten HPA müssen mindestens 18 Jahre alt sein. Sie dürfen bis zum Erreichen der gesetzlichen Regelaltersgrenze eingesetzt werden.

Lebensalter

(3) Sicherungsposten müssen für ihre Tätigkeit körperlich und geistig geeignet sein. Der Unternehmer muss die Tauglichkeit durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung „EBO Tauglichkeit“ feststellen lassen.

Körperliche Eignung, Tauglichkeit

(4) Die Ausbildung zum Sicherungsposten HPA umfasst einen theoretischen und einen praktischen Teil und schließt mit einer Prüfung ab. Die Ausbildung dauert 5 Tage.

Ausbildung und Prüfung

Die Ausbildungszeit beträgt täglich 8 Unterrichtsstunden.

(5) Die Aus- und Fortbildung erfolgt durch einen bei der DB Netz AG oder durch den EBL der HPA besonders zugelassenen Bildungsträger. Die Unterlagen werden vom Bildungsträger erstellt.

Durchführung der Aus- und Fortbildung

(6) Die Prüfung erfolgt am Tag 5 in der Verantwortung des Eisenbahnbetriebsleiters der HPA. Dieser Verantwortliche nimmt die Prüfung im Beisein eines Vertreters der Bildungseinrichtung ab.

Prüfung

Prüfungsbescheinigung

(7) Über das Ergebnis der Prüfung ist eine Prüfungsbescheinigung (Vordruck 5) auszustellen und dem Geprüften auszuhändigen. Eine Kopie ist für die Personalunterlagen des Geprüften bestimmt. Darüber hinaus ist die bestandene Prüfung mit dem Befähigungsnachweis (Vordruck 3) zu bescheinigen.

Anpassungsunterweisung

(8) Externe Sicherungsposten von Sicherungsunternehmen erhalten eine Anpassungsunterweisung durch das Sicherungsunternehmen bzw. durch die jeweils unterwiesene Sicherungsaufsicht.

Regelmäßige Fortbildung

(9) Der Unternehmer muss sicherstellen, dass die regelmäßige Fortbildung für Sicherungsposten durchgeführt wird. Die regelmäßige Fortbildung beträgt mindestens 6 Unterrichtsstunden pro Jahr. Der letzte Unterricht darf nicht länger als 12 Monate zurückliegen. Ist die 12-Monatsfrist überschritten, ruht die Einsatzerlaubnis als Sicherungsposten. Die Frist beginnt mit Ablauf des Monats in dem der Fortbildungsunterricht besucht wurde.

Wurde innerhalb von 24 Monaten nach Beginn des Ruhens der Einsatzerlaubnis der regelmäßige Fortbildungsunterricht besucht, darf der Sicherungsposten wieder eingesetzt werden. Der Unternehmer muss sicherstellen, dass ggf. die Inhalte der versäumten regelmäßigen Fortbildung (z. B. Änderungen des Regelwerks) in geeigneter Weise nachgeholt werden.

Wurde innerhalb der vorgenannten 24 Monate kein regelmäßiger Fortbildungsunterricht besucht und hat folglich auch kein Einsatz stattgefunden, muss die Befähigung zum Sicherungsposten durch eine erneute Prüfung nachgewiesen werden. Der Eisenbahnbetriebsleiter entscheidet auf der Grundlage des Ergebnisses der erneuten Prüfung über die Notwendigkeit und den Umfang einer erneuten Ausbildung.

(9a) Bei Sicherungsposten HPA, die gleichzeitig Sicherungsaufsichten HPA in besonderen Fällen sind, ersetzt die Teilnahme am regelmäßigen Fortbildungsunterricht für Sicherungsposten HPA die Teilnahme am regelmäßigen Fortbildungsunterricht für Sicherungsaufsichten HPA in besonderen Fällen.

Aufgaben

(10) Die Aufgaben des Sicherungspostens sind in § 5 (4) DGUV Vorschrift 77 beschrieben.

Einsatzzeit Ruhezeit

(11) Die Einsatzzeit des Sicherungspostens darf 8 Arbeitsstunden, in Ausnahmefällen jedoch 10 Arbeitsstunden pro Schicht, nicht überschreiten (vergl. § 3 Arbeitszeitgesetz). Die Ruhezeit vor einer Schicht bzw. zwischen 2 Schichten muss mindestens 11 Stunden betragen.

Pausenregelung

(12) Die Sicherungsaufsicht HPA muss Ruhepausen für das eingesetzte Sicherungspersonal im Voraus so festlegen, dass ein ununterbrochener Einsatz von maximal 5 Stunden nicht überschritten wird. Nach 5 Stunden Einsatzzeit muss eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten und nach 9 Einsatzstunden müssen nochmals mindestens 15 Minuten eingehalten werden. Ruhepausen zählen nicht zur Einsatzzeit. Die Sicherungsaufsicht HPA muss auf Grund seiner Gefährdungsbeurteilung (Ermüdung/Ablenkung/Wetter) eventuell eine abweichende Pausenregelung veranlassen. Die maximale Schichtlänge ist auf 10 Stunden und 45 Minuten begrenzt.

(13) Sicherungsposten HPA müssen einen Befähigungsnachweis HPA mit sich führen. Für Sicherungsposten von Sicherungsunternehmen ist der Befähigungsausweis gemäß dem Regelwerk der DB AG zu verwenden. Im Einlegeblatt „Zusatzausbildung“ ist die Unterweisung HPA durch den Unternehmer nachzuweisen. **Befähigungsnachweis**

(14) Die Lage und die Dauer der Ruhepausen innerhalb der Einsatzzeit trägt die Sicherungsaufsicht HPA in den Einsatznachweis (Vordruck 9) ein. **Einsatznachweis**

(15) Sicherungsposten müssen Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (alt: DIN EN 471) tragen. **Warnkleidung**

8 Absperrposten

(1) Der Absperrposten hindert Beschäftigte am Betreten des Gleisbereichs. Der Standort eines Absperrpostens befindet sich außerhalb des Gleisbereichs im Zugriffsbereich auf die zu sichernden Personen. **Absperrposten**

(2) Absperrposten werden nur eingesetzt, wenn die Prüfung der BzS ergeben hat, dass die vorrangigen Verfahren „Gleissperrung“, „Feste Absperrung“ und „Warnung mit automatischem Warnsystem“ nicht möglich oder sicherheitstechnisch nicht möglich sind. **Voraussetzungen für den Einsatz**

Voraussetzungen für den Einsatz sind:

- das Sperren des Arbeitsgleises, wenn Absperrposten Versicherte am Betreten des Nachbargleises hindern,
- dass für den angrenzenden Bereich, in dem Versicherte durch Fahrten gefährdet werden können (Gleisbereich), eine seitliche Mindestausdehnung von 2,50 m angesetzt wird,
- dass der Absperrposten nur einen Beschäftigten sichert, außer wenn:
  - bei Öffnungen an Festen Absperrungen, Zäunen usw. zum Gleisbereich ein Absperrposten ausreicht, um Beschäftigte am Durchgang zu hindern,
  - bei nicht verriegelten Ausgängen von Maschinen der Absperrposten seinen Aufgaben nachkommen kann, einen sicheren Stand hat und weder durch die Maschine noch durch die Arbeiten gefährdet werden kann oder
  - es durch den Sicherungsunternehmer aufgrund einer örtlich konzentrierten Tätigkeit festgelegt ist und der der Absperrposten jederzeit direkten Zugriff auf die Beschäftigten hat. In diesem Fall darf der Sicherungsunternehmer festlegen, dass bis zu 3 Beschäftigte von einem Absperrposten gesichert werden. Die Entscheidung hat aufgrund der Art der Tätigkeiten gem. Sicherungsplan und der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten zu erfolgen.
- dass der Absperrposten jederzeit uneingeschränkten Zugriff auf dem ihn zugeordneten Beschäftigten hat und
- dass der Absperrposten die Befähigung eines Sicherungspostens besitzt und als solcher regelmäßig fortgebildet ist, Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (alt: DIN EN 471) trägt und der Einsatz als Absperrposten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z. B. Standflächen) möglich ist.

Absperrposten können auch eingesetzt werden, um Versicherte auf der gleisfreien Seite des Gleisbereichs daran zu hindern, unbeabsichtigt in diesen zu gelangen.

ungeeignete Arbeiten

(3) Bei folgenden Arbeiten ist der Einsatz eines Absperrposten nicht zulässig:

- Arbeiten im nicht gesperrten Gleis,
- Aufstellen von Automatischen Warnsystemen oder Festen Absperrungen
- im Mittelkern zwischen zwei Nachbargleisen oder
- auf der Feldseite, wenn das Arbeitsgleis nicht gesperrt ist,
- Schweißarbeiten und damit zusammenhängende Tätigkeiten,
- Einsatz von Maschinen oder Geräten die einen Sicherheitsabstand benötigen (z. B. Bagger, Schleifmaschinen),
- Arbeiten mit langen Gegenständen, wie z. B. Leitern oder Gerüststangen, wenn dadurch der direkte Zugriff auf den Beschäftigten behindert werden kann oder
- Zur Sicherung gegen das Schwenken, z. B. von Kranauslegern oder Baggern, in den Gefahrenbereich des Nachbargleises.

Die Aufzählung ist nicht abschließend.

9 Sicherungsaufsicht HPA

Sicherungsaufsicht

(1) Sicherungsaufsichten HPA sind Personen, die Sicherungsmaßnahmen eigenverantwortlich durchführen.

Lebensalter

(2) Sicherungsaufsichten HPA müssen mindestens 21 Jahre alt sein. Sie dürfen bis zum Erreichen der gesetzlichen Regelaltersgrenze eingesetzt werden.

Durchführen der Sicherungsmaßnahmen

(3) Die BzS muss sicherstellen, dass für die Durchführung und Beaufsichtigung der vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen grundsätzlich eine Sicherungsaufsicht HPA bestimmt wird.

Tauglichkeit

(4) Der Unternehmer muss die Tauglichkeit durch eine verkehrsmedizinische Untersuchung „EBO Tauglichkeit“ feststellen lassen.

Ausbildung und Prüfung

(5) Sicherungsaufsichten müssen zur Sicherungsaufsicht HPA ausgebildet sein. Sie baut auf den Modulen Sicherungsaufsicht HPA in besonderen Fällen und Sicherungsposten HPA auf und umfasst einen theoretischen und praktischen Teil und schließt mit einer Prüfung ab.

Voraussetzungen

(6) Voraussetzung für die Ausbildung ist die bestandene Prüfung zum Sicherungsposten HPA.

Eine weitere Voraussetzung für den Einsatz als Sicherungsaufsicht HPA ist eine Tätigkeit von mindestens 40 Schichten als Sicherungsposten (Innen-, Zwischen-, Außen- und Absperrposten).
Die Tätigkeit als Sicherungsposten muss durch den Einsatznachweis für Sicherungsposten bzw. eine entsprechende Bescheinigung des Unternehmers nachgewiesen werden.

Auf die Ausbildung zum Sicherungsposten darf für Mitarbeiter der Instandhaltung der Hafenbahn verzichtet werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

- erfolgreiche Teilnahme an der Ausbildung zum Selbstsicherer gem. Abschnitt 6 dieser Sicherungsanweisung,
- Erfahrung in der Tätigkeit als Sichernder gem. § 6 (1) DGUV Vorschrift 77 und/oder als Gesicherter (Arbeitskraft i. V. m. Sicherungsmaßnahmen nach Sicherungsplan Vordruck 1 oder 2) aus mindestens 80 Schichten und
- erfolgreiche Ausbildung zum
  - Weichenmechaniker,
  - Signalmechaniker,
  - Fahrbahnmechaniker,
  - Meister LST[1)] bzw. Meister Fahrbahn[1)] oder
  - Bezirksleiter LST[1)] bzw. Bezirksleiter Fahrbahn[1)].

[1)] Die Kenntnisse im Bereich Arbeitsschutz- und Unfallverhütung und Eisenbahnbetrieb müssen denen der Ausbildung zum Weichenmechaniker, Signalmechaniker oder Fahrbahnmechaniker entsprechen.

Inhalt und Dauer der Ausbildung

(7) Die Ausbildung umfasst 5 Tage einschließlich Prüfung.

Die Ausbildungszeit beträgt täglich 8 Unterrichtsstunden.

Die Inhalte ergeben sich aus den Aufgaben einer Sicherungsaufsicht nach DGUV Vorschrift 77 § 4 (2).

Inhalte sind u.a.:

- Vorgaben der BzS im Sicherungsplan umsetzen
- Betriebliche Maßnahmen
- Einweisungen
- Annäherungsstrecken ermitteln
- Signalmittel und Warnsignale
- Sicherungsmaßnahmen anpassen

Durchführung der Aus- und Fortbildung

(8) Die Aus- und Fortbildung erfolgt durch einen bei der DB Netz AG oder durch den EBL der HPA besonders zugelassenen Bildungsträger. Die Unterlagen werden vom Bildungsträger erstellt.

Prüfung

(9) Die Prüfung erfolgt am Tag 5 in der Verantwortung des Eisenbahnbetriebsleiters der HPA. Dieser Verantwortliche nimmt die Prüfung im Beisein eines Vertreters der Bildungseinrichtung ab.

Prüfungsbescheinigung

(10) Über das Ergebnis der Prüfung ist eine Prüfungsbescheinigung (Vordruck 6) auszustellen und dem Geprüften auszuhändigen. Eine Kopie ist für die Personalunterlagen des Geprüften bestimmt. Darüber hinaus ist die bestandene Prüfung mit dem Befähigungsnachweis (Vordruck 3) zu bescheinigen.

Anpassungsunterweisung

(11) Externe Sicherungsaufsichten von Sicherungsunternehmen erhalten eine Anpassungsunterweisung HPA durch das Sicherungsunternehmen.

Regelmäßige Fortbildung

(12) Der Unternehmer muss sicherstellen, dass die regelmäßige Fortbildung durchgeführt wird. Die regelmäßige Fortbildung beträgt 6 Unterrichtsstunden pro Jahr. Der letzte Unterricht darf nicht länger als 12 Monate zurückliegen. Ist die 12-Monatsfrist überschritten, ruht die Einsatzerlaubnis als Sicherungsaufsicht HPA. Die Frist beginnt mit Ablauf des Monats, in dem der Fortbildungsunterricht besucht wurde.

Wurde innerhalb von 24 Monaten nach Beginn des Ruhens der Einsatzerlaubnis der regelmäßige Fortbildungsunterricht besucht, darf die Sicherungsaufsicht wieder eingesetzt werden.

Der Unternehmer muss sicherstellen, dass ggf. die Inhalte der versäumten regelmäßigen Fortbildung (z. B. Änderungen des Regelwerks) in geeigneter Weise nachgeholt werden.

Wurde innerhalb der vorgenannten 24 Monate kein regelmäßiger Fortbildungsunterricht besucht und hat folglich auch kein Einsatz stattgefunden, muss die Befähigung zur Sicherungsaufsicht durch eine erneute Prüfung nachgewiesen werden. Der Eisenbahnbetriebsleiter entscheidet auf der Grundlage des Ergebnisses der erneuten Prüfung über die Notwendigkeit und den Umfang einer erneuten Ausbildung.

(12a) Bei Sicherungsaufsichten HPA, die gleichzeitig Sicherungsposten HPA sind, ersetzt die Teilnahme am regelmäßigen Fortbildungsunterricht für Sicherungsaufsichten HPA die Teilnahme am regelmäßigen Fortbildungsunterricht für die Sicherungsposten HPA.

Aufgaben

(13) Die Aufgaben der Sicherungsaufsicht HPA sind in DGUV Vorschrift 77 § 4 (2) und dieser Sicherungsanweisung beschrieben. Die Sicherungsaufsicht führt die Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb, soweit diese von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, verantwortlich durch. Sie hat Weisungsbefugnis gegenüber anderen Personen, die Sicherungsaufgaben durchführen.

Zu den Aufgaben der Sicherungsaufsicht gehören z. B.:

- Festlegen der Warnmittel und der anzuwendenden Warnsignale,
- Einweisen des ausführenden Unternehmers und der Sicherungsposten,
- Festlegen der Standorte der Sicherungsposten,
- Festlegen von Annäherungsstrecken (Anhang 6),
- Festlegen von aufzusuchenden Sicherheitsräumen oder Nischen (Anhang 6),
- Durchführen der Hörprobe (Wahrnehmbarkeitsprobe),
- Bestimmen des Zeitpunktes, zu dem der Gleisbereich betreten werden darf,
- Sind betriebliche Maßnahmen durchzuführen, vergewissert sich die Sicherungsaufsicht, ob diese durchgeführt sind,
- Anpassen von Sicherungsmaßnahmen in Abstimmung mit der zuständigen BzS.

Befähigungsnachweis

(14) Sicherungsaufsichten HPA müssen einen Befähigungsnachweis HPA mit sich führen. Für Sicherungsaufsichten von Sicherungsunternehmen ist der Befähigungsausweis gemäß dem Regelwerk der DB AG zu verwenden. Im Einlegeblatt „Zusatzausbildung“ ist die Unterweisung HPA nachzuweisen.

(15) Sicherungsaufsichten müssen Warnkleidung in der Farbe fluoreszierendes Gelb mit retroreflektierenden Streifen nach DIN EN ISO 20471 (alt: DIN EN 471) und der Rückenaufschrift „Sicherungsaufsicht“ tragen. **Warnkleidung**

Ausnahme siehe Anhang 1 Abschnitt 2 Absatz 1.

10 Sicherungsüberwacher HPA

(1) Die Ausbildung zum Sicherungsüberwacher HPA umfasst einen theoretischen und einen praktischen Teil und schließt mit einer Prüfung ab. **Ausbildung und Prüfung**

(2) Voraussetzung für die Ausbildung ist die bestandene Prüfung zur Sicherungsaufsicht HPA. **Voraussetzungen**

(3) Die Ausbildung umfasst 16 Unterrichtsstunden einschließlich Prüfung. **Inhalt und Dauer der Ausbildung**

Die Inhalte ergeben sich aus den Aufgaben der Sicherungsüberwachung im Abschnitt 5 des Grundmoduls der Sicherungsanweisung.

(4) Die Ausbildung zum Fachbauüberwacher HPA umfasst auch die Ausbildung zum Sicherungsüberwacher und schließt mit einer Prüfung ab. Eine gesonderte Ausbildung zum Sicherungsüberwacher ist nicht erforderlich. **Gleichwertige Ausbildung und Prüfung**

(5) Der Unternehmer muss sicherstellen, dass die regelmäßige Fortbildung durchgeführt wird. Die regelmäßige Fortbildung beträgt mindestens 6 Unterrichtsstunden pro Jahr. Der letzte Unterricht darf nicht länger als 12 Monate zurückliegen. Ist die 12-Monatsfrist überschritten, darf der Mitarbeiter nicht mehr als Sicherungsüberwacher HPA eingesetzt werden. Die Frist beginnt mit Ablauf des Monats, in dem der Fortbildungsunterricht besucht wurde. **Regelmäßige Fortbildung**

Wurde innerhalb von 24 Monaten nach Beginn des Ruhens der Einsatzerlaubnis der regelmäßige Fortbildungsunterricht besucht, darf der Sicherungsüberwacher HPA wieder eingesetzt werden. Der Unternehmer muss sicherstellen, dass ggf. die Inhalte der versäumten regelmäßigen Fortbildung (z. B. Änderungen des Regelwerks) in geeigneter Weise nachgeholt werden.

Wurde innerhalb der vorgenannten 24 Monate kein regelmäßiger Fortbildungsunterricht besucht und hat folglich auch kein Einsatz stattgefunden, muss die Befähigung zur Sicherungsüberwachung HPA durch eine erneute Prüfung nachgewiesen werden. Der Eisenbahnbetriebsleiter entscheidet auf der Grundlage des Ergebnisses der erneuten Prüfung über die Notwendigkeit und den Umfang einer erneuten Ausbildung.

(6) Bei Sicherungsüberwachern HPA, die gleichzeitig Sicherungsaufsichten HPA sind, ersetzt die Teilnahme am regelmäßigen Fortbildungsunterricht für Sicherungsüberwacher HPA die Teilnahme am regelmäßigen Fortbildungsunterricht für die Sicherungsaufsichten HPA.

(7) Die Aus- und Fortbildung erfolgt durch einen bei der DB Netz AG oder durch den EBL der HPA besonders zugelassenen Bildungsträger. Die Unterlagen werden vom Bildungsträger erstellt. **Durchführung der Aus- und Fortbildung**

Prüfung

(8) Die Prüfung erfolgt am Tag 2 in der Verantwortung des Eisenbahnbetriebsleiters der HPA. Dieser Verantwortliche nimmt die Prüfung im Beisein eines Vertreters der Bildungseinrichtung ab.

Prüfungsbescheinigung

(9) Über das Ergebnis der Prüfung ist eine Prüfungsbescheinigung (Vordruck 7) auszustellen und dem Geprüften auszuhändigen. Eine Kopie ist für die Personalunterlagen des Geprüften bestimmt.

Darüber hinaus ist die bestandene Prüfung mit dem Befähigungsnachweis (Vordruck 3) zu bescheinigen.

Befähigungsnachweis

(10) Sicherungsüberwacher HPA müssen einen Befähigungsnachweis (Vordruck 3) mit sich führen. Externe Sicherungsüberwacher haben ihre Befähigung in geeigneter Form nachzuweisen (z. B. Prüfungsbescheinigung).

Einsatz externer Sicherungsüberwacher

(11) Externe Sicherungsüberwacher erhalten eine Unterweisung durch die zuständige BzS.

Hinweis:
Die Befähigung zum Sicherungsüberwacher wird mit der Funktionsausbildung „Bauüberwacher mit betrieblichen Aufgaben und Sicherungsüberwacher“ der DB Netz AG einer technischen Fachrichtung erworben.

10a Mitarbeiter der BzS HPA

Ausbildung und Prüfung

(1) Die Ausbildung zum Mitarbeiter BzS HPA umfasst einen theoretischen und einen praktischen Teil und schließt mit einer Prüfung ab.

Inhalt

(2) Die Ausbildung umfasst die Themen der Ausbildung zur Sicherungsaufsicht HPA und zum Sicherungsüberwacher HPA sowie Aufgaben und Verantwortung der BzS.

regelmäßige Fortbildung

(3) Der Unternehmer muss sicherstellen, dass die regelmäßige Fortbildung durchgeführt wird. Die regelmäßige Fortbildung beträgt mindestens 8 Unterrichtsstunden pro Jahr. Der letzte Unterricht darf nicht länger als 12 Monate zurückliegen. Ist die 12-Monatsfrist überschritten, darf der Mitarbeiter nicht mehr als Mitarbeiter der BzS HPA eingesetzt werden. Die Frist beginnt mit Ablauf des Monats, in dem der Fortbildungsunterricht besucht wurde.

Wurde innerhalb von 24 Monaten nach Beginn des Ruhens der Einsatzerlaubnis der regelmäßige Fortbildungsunterricht besucht, darf der Mitarbeiter der BzS HPA wieder eingesetzt werden. Der Unternehmer muss sicherstellen, dass ggf. die Inhalte der versäumten regelmäßigen Fortbildung (z. B. Änderungen des Regelwerks) in geeigneter Weise nachgeholt werden.

Wurde innerhalb der vorgenannten 24 Monate kein regelmäßiger Fortbildungsunterricht besucht und hat folglich auch kein Einsatz stattgefunden, muss die Befähigung zum Mitarbeiter der BzS HPA durch eine erneute Prüfung nachgewiesen werden. Der Eisenbahnbetriebsleiter entscheidet auf der Grundlage des Ergebnisses der erneuten Prüfung über die Notwendigkeit und den Umfang einer erneuten Ausbildung.

(4) Bei Mitarbeitern der BzS HPA ersetzt die Teilnahme am regelmäßigen Fortbildungsunterricht für Mitarbeiter der BzS HPA die Teilnahme am regelmäßigen Fortbildungsunterricht für Sicherungspersonale HPA einschl. Selbstsicherer.

(5) Die Aus- und Fortbildung erfolgt durch einen bei der DB Netz AG oder durch den EBL der HPA besonders zugelassenen Bildungsträger. Die Unterlagen werden vom Bildungsträger erstellt.

Durchführung der Aus- und Fortbildung

(6) Die Prüfung erfolgt in der Verantwortung des Eisenbahnbetriebsleiters der HPA. Dieser Verantwortliche nimmt die Prüfung im Beisein eines Vertreters der Bildungseinrichtung ab.

Prüfung

(7) Über das Ergebnis der Prüfung ist eine Prüfungsbescheinigung (Vordruck 8) auszustellen und dem Geprüften auszuhändigen. Eine Kopie ist für die Personalunterlagen des Geprüften bestimmt.

Ein Eintrag in den Befähigungsnachweis (Vordruck 3) erfolgt nicht.

Prüfungsbescheinigung

(8) Für Mitarbeiter der BzS, die diese Aufgabe bereits vor 15.12.2019 ausführten, sind die Absätze (1), (2), (5) und (6) dieses Abschnittes nicht anzuwenden.

Übergangsregelung

11 Einsatz externer Sicherungspersonale

(1) Voraussetzung für den Einsatz externer Sicherungspersonale sind:

- Kenntnis der Inhalte der Sicherungsanweisung HPA und
- Kenntnis der Inhalte der bei der HPA gültigen Unfallverhütungsvorschriften.

Der Unternehmer der externen Sicherungspersonale ist für die Einhaltung der Voraussetzungen verantwortlich.

Externe Sicherungsposten und Sicherungsaufsichten dürfen im Bereich der HPA nur mit nachgewiesener Unterweisung HPA eingesetzt werden.

Voraussetzung und Einsatz

(2) Die Unterweisung umfasst folgende Schwerpunkte:

- die Sicherungsanweisung der HPA,
- der Sicherungsplan HPA und
- die örtlichen Besonderheiten der HPA.

Inhalt der Unterweisung

(3) Die Unterweisung wird im Ausweis der Sicherungspersonale unter „Zusatzausbildung“ nachgewiesen.

Nachweis

(4) Die Erstunterweisung eines Unternehmens erfolgt durch die BzS.

Durchführung der Unterweisung

12 Unterweisungen

Regelmäßige Unterweisung

(1) Der Unternehmer muss seine Sicherungsaufsichten, Sicherungsposten und Absperrposten über ihre Aufgaben unabhängig von den regelmäßigen Fortbildungen vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und danach in angemessenen Zeitabständen, mindestens jedoch einmal jährlich unterweisen (DGUV Vorschrift 77 §§ 4 und 5). Dies gilt auch für besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Personen sowie bei einer Gruppe von höchstens 3 Beschäftigten für die Person, die die Sicherung übernimmt.

Besondere Unterweisung

(2) Der Unternehmer muss seine einzeln arbeitenden Personen, die sich selbst sichern, unabhängig von ihrer Ausbildung, Fortbildung und den regelmäßigen Unterweisungen vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und danach in angemessenen Zeitabständen, mindestens jedoch einmal halbjährlich besonders unterweisen.

Hinweis:

In der besonderen Unterweisung wird dem Beschäftigten vermittelt, wie er Arbeit und Selbstsicherung miteinander vereinbaren kann. Dazu zählt insbesondere, wie er Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke erkennen oder die Anzeichen der Annäherung einer Fahrt sicher und rechtzeitig deuten soll. Hierzu kann eine praktische Unterweisung notwendig sein.

Arbeitsplatz-bezogene Einweisung

(3) Der für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen verantwortliche Unternehmer muss

- Personen nach Absatz 1,
- den ausführenden Unternehmer sowie
- ggf. weitere Funktionsträger (z. B. Technisch Berechtigte)

vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und bei einer Änderung der Gefährdung über den Inhalt des Sicherungsplanes arbeitsplatzbezogen einweisen.

Der ausführende Unternehmer muss seine Beschäftigten, die Arbeiten im Gleisbereich durchführen, vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und bei einer Änderung der Gefährdung über den Inhalt des Sicherungsplanes arbeitsplatzbezogen einweisen.

Dokumentation

(4) Der Einweisende/Unterweisende muss die Einweisungen/Unterweisungen dokumentieren.

13 Überqueren von Gleisen

(1) Die Sicherungsmaßnahmen für das Überqueren von Gleisen im Zusammenhang mit Arbeiten gem. DGUV Vorschrift 77 sind im Sicherungsplan darzustellen. **Grundsatz**

(2) Sollen Tätigkeiten außerhalb des Gleisbereiches durchgeführt werden, für die dem entsprechend kein Sicherungsplan gem. DGUV Vorschrift 77 erforderlich ist, und müssen hierzu Gleise lediglich überquert werden, sind folgende Regelungen zu beachten: **Ausnahmen**

a) Für Personen, die als Sicherungsaufsichten HPA in besonderen Fällen eingesetzt werden und für den Notfallmanager der HPA im Einsatz gilt: **Selbstsicherer und Nmg im Einsatz**

Gleise dürfen ohne Sicherungsplanung nur überquert werden, wenn
- sich vergewissert wurde, dass sich keine Fahrt nähert und
- zu stehenden Fahrzeugen ein Abstand von mindestens 2 m eingehalten werden kann.

Beim Einsatz des Notfallmanagers wird der von ihm im besonderen Sicherungsplan gesperrte Bereich einem Bereich außerhalb des Gleisbereiches gleichgestellt.

b) Für nicht unter a) genannte Personen kann das Überqueren von Gleisen ohne Sicherungsplan unter folgenden Voraussetzungen zugelassen werden: **andere Personen**

1. Das Überqueren der Gleise findet nur auf Dienstwegen gem. Betriebsstellenbuch oder dafür vorgesehenen, befestigten innerdienstlichen Überwegen statt,
2. durch das Betriebsmanagement wurde geprüft, ob besondere Maßnahmen erforderlich sind und diese wurden auf dem Anhang „Bestätigung“ des Anhangs 9 dokumentiert (nicht erforderlich, wenn maximal 2 Personen durch eine Person nach a) begleitet werden) und
3. die Personen wurden nachweislich über die Gefahren und das Verhalten im Gleisbereich gem. Anhang 9 unterwiesen.

Die Zustimmung ist jeweils befristet bis maximal zum nächsten Fahrplanwechsel zu erteilen.

Die ausgefüllten Bestätigungen sind getrennt nach Jahren in einem besonderen Netzlaufwerk aufzubewahren. Für die Durchführung der Unterweisung, die Aushändigung des Anhangs 9 und die Bestätigung ist der Auftraggeber bei der Hafenbahn verantwortlich.

(3) Beim Überqueren von Gleisen gem. Absatz 2 dürfen nur leichte Gegenstände mitgeführt werden, die das Überqueren der Gleise nicht behindern und nicht in den Schutzabstand zur Oberleitung geraten können. Bewegungen entlang der Gleise sind nur auf den im Betriebsstellenbuch genannten Dienstwegen zulässig.

14 weitere Regelungen

Anerkennung der Ausbildung anderer Unternehmen für neue Mitarbeiter der HPA

(1) Haben neu eingestellte Mitarbeiter in ihrer vorherigen Beschäftigung bereits Befähigungen erworben, die den Befähigungen der dieser Sicherungsanweisung entsprechen und haben sie an den erforderlichen Fortbildungen teilgenommen, kann der EBL im Einzelfall nach Vorlage entsprechender Nachweise die Befähigungen auch für die HPA anerkennen. Eine Anpassungsunterweisung ist in jedem Fall erforderlich.

Nachweis betriebswichtiger Gespräche

(2) Betriebswichtige Gespräche, wie z. B. das Sperren von Gleisen, sind durch die Sicherungsaufsicht HPA und den Selbstsicherer HPA im Fernsprechbuch nachzuweisen. Der Selbstsicherer HPA darf den Nachweis auch im Heft mit den Sicherungsplänen führen.

Nutzung von mobilen Endgeräten

(3) Mitarbeiter der Instandhaltung der Hafenbahn nutzen zur Verständigung mit den Stellwerken vorrangig Funk (Tetrapol).

Andere mobile Endgeräte dürfen im Bereich der Gleisanlagen zur Eingabe von Daten oder zum Telefonieren nur genutzt werden, wenn:

- ein Abstand vom mindestens 3 m von der Gleismitte der Gleise gehalten wird und ein fester Standplatz vorhanden ist oder,
- sich der Mitarbeiter innerhalb der Schienen eines Uv-gesperrten Gleises befindet.

Personen, die bei der Sicherung nach Abschnitt 6 den Beginn der Annäherungsstrecke beobachten müssen, sowie Sicherungsposten (auch als Absperrposten, Überwachungsposten usw.) dürfen, auch wenn sie die o.g. Bedingungen einhalten, mobile Endgeräte, ausgenommen Funk und Bediengeräte einer ATWS, nicht bedienen solange sie Sicherungsaufgaben durchführen.

Anmeldung vor dem Betreten des Gleisbereichs

(4) Bevor der Gleisbereich betreten wird, ist der zuständige Fdl/Ww/BözM zu informieren. Bei Arbeiten unter Selbstsicherung ist dieses die Aufgabe des mit der Sicherung beauftragten Mitarbeiters, bei Arbeiten nach Betra/Betriebliche Anordung erfolgt die Anmeldung durch die in Pkt. 4.2 der Betra/Betriebliche Anordnung genannte Person, in den übrigen Fällen erfolgt die Anmeldung durch die Sicherungsaufsicht.

Die Anmeldung hat täglich je Arbeitsstelle und nach einer längeren Unterbrechung der Arbeiten zu erfolgen.

Tätigkeiten zur Erfüllung amtlicher Aufgaben und die Arbeiten der Zug- und Rangierpersonale sowie der Wagenmeister usw. der EVU fallen nicht unter den Begriff „Arbeiten“ im Sinne der Sicherungsanweisung HPA.

Einsatz von Sipo-Ketten

(5) Die Sicherungsart Sicherungspostendarf nicht ausgewählt werden, wenn mehr als ein Sicherungsposten je Richtung der möglichen Annäherung einer Fahrt zur Sicherung der Arbeitsstelle erforderlich ist.
Als Sicherungsposten in diesem Sinne gilt nicht der Überwachungsposten, der lediglich das Verhalten der Beschäftigten an der Arbeitsstelle nach der Warnung überwacht und in der Lage sein muss, den ihm zugewiesenen Arbeitsbereich einzusehen und die Warnung Ro 3 auszulösen, wenn er feststellt, dass die Warnung nicht ordnungsgemäß befolgt wurde.
Bei Großschadenslagen oder wenn bei der Nutzung von Funk-ATWS nachweislich keine stabile Funkverbindung zustande kommt, sind Ausnahmen zulässig.

Hinweise:
Die Maßnahme *„Außenposten gibt das Signal per handbedientem Warnsignalgeber an den Innenposten, der die Arbeitskräfte per handbedientem Warnsignalgeber warnt“* gilt als zwei Sicherungsposten im Sinne dieses Absatzes.

Die Maßnahme *„Außenposten gibt das Signal per Handfunksender direkt an eine Warnsystemzentrale bzw. direkt an die Warnsignalgeber an der Arbeitsstelle und löst damit ohne weitere menschliche Handlung das Warnsignal direkt aus“* gilt nicht als zwei Sicherungsposten im Sinne dieses Absatzes, auch wenn Überwachungsposten an der Arbeitsstelle eingesetzt sind.

(6) Befindet sich im Falle des Absatzes 5 der Sipo, der das Warnsignal auslöst, nicht in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstelle und kann somit nicht das ordnungsgemäße Verhalten der Beschäftigten überwachen, sind Überwachungsposten einzusetzen, wenn:
   a) im nicht gesperrten Arbeitsgleis gearbeitet wird oder
   b) die Möglichkeit besteht, in den Gefahrenraum des nicht gesperrten Nachbargleises hineinzugeraten oder
   c) im gesperrten Arbeitsgleis Maschinen mit einem Störschallpegel von mehr als 97 dB (A) am Ohr des Bedieners eingesetzt werden und vor Fahrten im Nachbargleis gewarnt wird.

15 Mitgeltende Regelungen und Abkürzungsverzeichnis

Unfallverhütungsvorschriften

DGUV Vorschrift 1	Grundsätze der Prävention
DGUV Vorschrift 73	Schienenbahnen
DGUV Vorschrift 77	Arbeiten im Bereich von Gleisen
DGUV Regel 101-024	Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen
Sonderdruck BG Bahnen April 2003	Verhalten im Gleisbereich
Warnkreuz Spezial Nr. 1 2006	Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Arbeiten an und in der Nähe von Gleisen
Warnkreuz 4 2002	Kleingruppen im Gleisbereich

Regeln der DB AG

Ril 046.2131	Funktionsausbildung zur Sicherungsaufsicht
Ril 046.2133	Funktionsausbildung zum Sicherungsposten
Ril 046.2134	Funktionsausbildung für Personen, die sich selbst sichern, oder in einer Gruppe von bis zu 3 Personen die Sicherung übernehmen sollen
Ril 046.2751	Funktionsausbildung zum Bauüberwacher Leit- und Sicherungstechnik
Ril 046.2752	Funktionsausbildung zum Fachbauüberwacher Oberbau
Ril 046.2753	Funktionsausbildung zum Bauüberwacher Bahn Oberbau/Konstruktiver Ingenieurbau
Ril 046.2757	Funktionsausbildung zum Bauüberwacher Elektrotechnik für Bahnstromversorgung, Oberleitungsanlagen und elektrische Energieanlagen (Bauüberwacher E)
Ril 046.2835	Funktionsausbildung zum Baubetriebskoordinator
Ril 423	Notfallmanagement DB Netz AG
Modul 132.0123	Arbeiten an oder in der Nähe von elektrischen Anlagen und an Betriebsmitteln
Ril 301	Signalbuch
Ril 406	Baubetriebsplanung, Betra und La
Ril 408	Fahrdienstvorschrift DB
Ril 481	Bahnbetrieb Telekommunikationsanlagen bedienen

Abkürzungsverzeichnis

ATWS	Automatisches Warnsystem (automatic track warning system)
AV	Arbeitsvorbereitung Hafenbahn
Bf	Bahnhof
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
BzS	Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle
DB	Deutsche Bahn AG
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
E/M	Elektro-/Maschinentechnik
FA	Feste Absperrung
Fdl	Fahrdienstleiter
HPA	Hamburg Port Authority
KoRil DB	Konzernrichtlinie der DB AG
LST	Leit- und Sicherungstechnik
m	Meter
Ril	Richtlinie
s	Sekunden
Sipo	Sicherungsposten
Tk	Telekommunikation
t	Zeit
Uv/UV	Unfallverhütung
v	Geschwindigkeit
Ww	Weichenwärter

bleibt frei

Sicherungsplanung

1 Allgemeines

Auswahl von Sicherungsmaßnahmen

(1) Die Auswahl von Sicherungsmaßnahmen muss bereits bei der Planung und Vorbereitung von Arbeiten im Gleisbereich erfolgen. Die Dokumentation der angeordneten Sicherungsmaßnahmen erfolgt durch die BzS aufgrund einer Gefährdungsbeurteilung auf dem Sicherungsplan.

Sipo-Ketten

Bezüglich des Einsatzes von Sipo-Ketten siehe Grundmodul Abschnitt 14 Absatz 5 ff.

Sicherungsplan

(2) Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren, die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehen, sind in einem Sicherungsplan gemäß Vordruck Nr. 1 oder 2 festzulegen.

Der Sicherungsplan ist Teil der Sicherungsanweisung (vgl. § 4 DGUV Vorschrift 77). Sein Inhalt bestimmt sich nach dem vorhandenen Gefährdungspotenzial.

Ein Sicherungsplan enthält insbesondere Angaben über

- die im Einzelfall durchzuführenden Sicherungsmaßnahmen,
- die Festlegung des aufzusuchenden Sicherheitsraums,

die Anforderungen an das Verhalten des Unternehmers und der Versicherten, z. B. bei Fahrten im Arbeitsgleis oder im Nachbargleis.

Vorlagefrist

(3) Der ausführende Unternehmer hat seine Arbeiten im Gleisbereich der BzS in der Regel mit folgenden Vorlagefristen anzuzeigen:

- Arbeiten gemäß § 5 DGUV Vorschrift 77 (großer Sicherungsplan) bis spätestens 3 Wochen vor Arbeitsbeginn mit der Abschnitt 1 des Sicherungsplanes
- Arbeiten gemäß § 6 DGUV Vorschrift 77 (kleiner Sicherungsplan) bis spätestens 1 Woche vor Arbeitsbeginn mit der Abschnitt 1 des Sicherungsplanes

Bei Arbeiten nach Betra / Betrieblicher Anordnung ist zusätzlich zu den o.g. Vorlagefristen des Abschnittes 1 eine Abstimmung mit der BzS vor dem Erstellen des Betraantrags erforderlich.

Anpassen der Sicherungsmaßnahme

(4) Der mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme Beauftragte, muss vor Arbeitsbeginn und während der Arbeitsausführung prüfen, ob die festgelegten Sicherungsmaßnahmen angewendet werden können. Erforderlichenfalls muss er die Sicherungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Sicherungsüberwachung dem tatsächlich vorhandenen Gefährdungspotenzial anpassen und im Sicherungsplan dokumentieren.

Die Dokumentation muss die Mitwirkung der Sicherungsüberwachung und die Abstimmung der Sicherungsüberwachung mit der BzS erkennen lassen.

Dauersicherungsplan

(5) Bei gleichbleibendem Gefährdungspotenzial dürfen für regelmäßig wiederkehrende Arbeiten Sicherungspläne mit entsprechender Gültigkeit aufgestellt werden. Die Gültigkeit des Dauersicherungsplans ist maximal auf den Zeitraum bis zum nächsten Wechsel des Jahresfahrplans zu begrenzen.

Vorhalten an der Arbeitsstelle

(6) Das mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Unternehmen muss den Sicherungsplan an der Arbeitsstelle vorhalten. Dieses gilt auch für Arbeiten gem. § 6 (1) DGUV Vorschrift 77.

2 Zuständigkeiten

Sicherungsplan Vordruck 1

(1) Für die einzelnen Abschnitte im Sicherungsplan nach Vordruck Nr. 1 gilt:

- Der ausführende Unternehmer zeigt der BzS die Arbeiten durch Vorlage des ausgefüllten Abschnitts 1 an.
- Die BzS ist für die Erstellung der Vorgaben/Angaben zum Abschnitt 2 verantwortlich.
- Das mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme beauftragte Unternehmen führt die Sicherungsplanung im Abschnitt 3 auf der Grundlage der Angaben des ausführenden Unternehmers und der Vorgaben/Angaben der BzS durch.
- Das für die Durchführung der Sicherungsmaßnahme Unternehmen bzw. die Einheit der HPA wird im Abschnitt 4 dokumentiert.
- Die Zustimmung der Sicherungsüberwachung zur Durchführung der Sicherungsmaßnahme wird im Abschnitt 5 dokumentiert.

Die Einweisung der ausführenden Unternehmer durch die Sicherungsaufsicht in die festgelegte Sicherungs-maßnahme wird im Abschnitt 6 dokumentiert.

Bei Arbeiten und Sicherung im Eigenbetrieb der Hafenbahn darf im Abschnitt 6 statt der Einweisung der Arbeitsaufsicht die Einweisung der einzelnen eingewiesenen Mitarbeiter nachgewiesen werden, wenn die Sicherungsaufsicht gleichzeitig Arbeitsaufsicht ist. Arbeitet die Sicherungsaufsicht in diesen Fällen mit, trägt sie Warnkleidung in fluoreszierendem Rot-Orange ohne Rückenaufschrift „Sicherungsaufsicht“.

Sicherungsplan Vordruck 2

(2) Für die einzelnen Abschnitte im Sicherungsplan nach Vordruck Nr. 2 gilt:

- Der ausführende Unternehmer zeigt der BzS die Arbeiten durch Vorlage des ausgefüllten Abschnitts 1 an.
- Die BzS ist für die Erstellung der Vorgaben/Angaben zum Abschnitt 2 verantwortlich.
- Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer kann festlegen, wen die BzS mit der Erstellung der Vorgaben/Angaben zum Abschnitt 2 beauftragen darf. Der Beauftragte muss zum Verantwortungsbereich des Bahnbetreibers gehören und in der Lage sein, eine der Arbeits- und Gefährdungssituation angemessene Sicherungsmaßnahme festzulegen und hochwertige Sicherungsmaßnahmen durchzusetzen. Als Ausnahme wird zugelassen, dass entsprechend befähigte Mitarbeiter des Bereichs Eisenbahnvermessung ebenfalls die Angaben zum Abschnitt 2 des Sicherungsplans nach Vordruck 2 machen dürfen.
  Die Entscheidung hierüber trifft für Mitarbeiter der HPA der jeweilige Vorgesetze mit Unternehmeraufgaben, für externe Mitarbeiter die BzS. Die Entscheidung ist in geeigneter Weise zu begründen und zu dokumentieren.
- In Abschnitt 3 dokumentiert der ausführende Unternehmer seine Entscheidung zur Durchführung der Arbeiten unter Einhaltung der in Abschnitt 2 angeordneten Sicherungsmaßnahme.

Ein vom Vordruck 2 abweichender Sicherungsplan kann in Heftform (Format A 6) ausgegeben werden.

Merkblatt für Unternehmer zum Ausfüllen des Abschnitts 1 des Sicherungsplans

Es sind alle für die Planung der Sicherungsmaßnahmen wesentlichen Angaben zu machen (Sicherungsplan), z. B.:

- Ort und Zeit der Arbeiten
- Art der Arbeiten
- Angaben zu wandernden Arbeitsstellen
- Anzahl der Kolonnen/Anzahl der Arbeitskräfte
- Arbeitsstellenlänge einschließlich voraus- und nachlaufender Arbeiten
- Zuwegungen zur Arbeitsstelle im Gleisbereich (Überschreiten von Betriebsgleisen, Arbeiten im Innengleis)
- Transportwege im Gleisbereich (z. B. Transport von Weichengroßteilen vom Vormontageplatz zur Einbaustelle)
- Art und Anzahl der Maschinen, die eingesetzt werden sollen
- Abstand zwischen Arbeitsbereich und Betriebsgleis sowie Arbeitsbreiten von Maschinen (erforderlich für die Entscheidung, ob eine feste Absperrung technisch möglich ist)
- Räumzeit
- Geräuschpegel der Maschinen
- Maschinen, die verfahrensbedingt in den Gleisbereich schwenken müssen und eine Gleissperrung erfordern
- schwere Lasten, die neben Gleisen (z. B. Rammträger, Großflächenschalung) oder über Gleisen (z. B. Leergerüstträger) bewegt werden müssen und dafür eine Gleissperrung erfordern
- zum Auf- und Abrüsten von Maschinen erforderliche Maßnahmen (z. B. Sperrung des benachbarten Gleises)
- Arbeiten mit Maschinen in Fahrleitungsnähe (z. B. Mobilkran, Betonpumpe, Zweiwegebagger)
- Geräte in Fahrleitungsnähe (z. B. Standgerüste, Fahrgerüste, Traggerüste)
- Handarbeiten in Fahrleitungsnähe (z. B. Arbeiten an einer Brückenunterseite über der Bahn)
- Arbeiten, die die Rückstromführung unterbrechen können (Schienentrennung)

Durch das Einreichen des Abschnitts 1 des Sicherungsplans durch den ausführenden Unternehmer wird nicht automatisch eine Bestellung der erforderlichen Sicherungspersonale ausgelöst.

bleibt frei

Einsatz externer Sicherungspersonale

Einsatz

(1) Externe Sicherungspersonale dürfen im Bereich der HPA nur mit nachgewiesener Anpassungsunterweisung eingesetzt werden.

Anpassungsunterweisung

(2) Die Anpassungsunterweisung beinhaltet die bei der HPA gültigen Unfallverhütungsvorschriften und die Sicherungsanweisung der HPA. Weiterhin werden die Besonderheiten der HPA erläutert.

Nachweis

(3) Die Anpassung wird im Ausweis der Sicherungspersonale unter „Zusatzausbildung“ (siehe unten) nachgewiesen.

Zusatzausbildung:

……

Thema/Funktion

……

Bildungseinrichtung

……

Ort, Datum Unterschrift

bleibt frei

Feste Absperrung (FA)

1 Allgemeines

Zweck

(1) Eine Feste Absperrung (FA) ist eine Sicherungsmaßnahme i. S. § 5 (1) Nr. 2 DGUV Vorschrift 77. Sie soll Beschäftigte am unbeabsichtigten Betreten eines Gleisbereichs hindern.

Dieser Anhang regelt den Einsatz von Festen Absperrungen im Bereich der HPA. Darüber hinaus sind die Systembeschreibungen der Hersteller von Festen Absperrungen zu beachten.

bahntechnisch freigegebene Feste Absperrungen

(2) Feste Absperrungen müssen grundsätzlich bahntechnisch freigegeben sein. Voraussetzung für die bahntechnische Freigabe ist eine Zertifizierung des Systems. Die BzS darf andere Abgrenzungen zum Gefahrenbereich zulassen (z. B. Spundwand, Absperrgitter, Bauzaun).

Bahntechnisch freigegebene FA sind im Internet unter
https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/unternehmen/dienstleister/arbeitsschutz/arbeiten_im_gleisbereich-1368754?contentId=1368756
veröffentlicht.

(3) Eine Feste Absperrung ist geeignet, wenn:

- die Höhe mindestens 0,75 m über Schienenoberkante beträgt,
- die Durchbiegung in der Mitte des Feldes bei einer seitlichen Belastung von 0,3 kN das Maß von 50 mm nicht überschreitet,
- ihre Bauteile so bemessen und gestaltet sind, dass sie durch Fahrten nicht in ihrer Funktion beeinträchtigt werden,
- sie so ausgebildet sind, dass auch in gebückter Haltung der Durchschlupf von Personen verhindert wird,
- die wirksame Höhe mindestens 0,9 m über der Standfläche des Arbeitsbereichs beträgt,
- die Feste Absperrung gem. ASR A1.3 gekennzeichnet ist und

bei Konstruktion und Installation die DIN VDE 0115 „Bahnanwendungen- Ortsfeste Anlagen, Teil 1: Schutzmaßnahmen in Bezug auf elektrische Sicherheit und Erdung“ berücksichtigt ist.

Ausschlusskriterium

(4) Wenn die Berechnung gem. Abschnitt 3 dieses Anhangs ergibt, dass $t_{Gefährdung}$ größer als $t_{Bauzeit}$ ist, ist der Einsatz einer FA nicht gerechtfertigt.

Weitere Ausschlusskriterien können sich z. B. aus der Art der Arbeit, aus der Infrastruktur (z. B. Weichen) oder dem erforderlichen Aufenthalt im Nachbargleis. Kann eine FA nicht zur Sicherung vor Fahrten im Nachbargleis eingesetzt werden, ist dieses durch die BzS unter Angabe des Ausschlusskriteriums im Sicherungsplan nach Vordruck 1 zu dokumentieren.

Die Möglichkeit des Verkehrens von Lü-Sendungen ist nicht zwingend Ausschlusskriterium für den Einsatz einer FA. Kann das Verkehren von Lü-Sendungen Berta, Cäsar und Dora nicht ausgeschlossen werden, muss die BzS prüfen, ob

- die Lü die Grenzlinie erst in einer Höhe von >790 mm über SO passiert

oder

- es ggf. gerechtfertigt ist, die FA für das Passieren von Lü-Sendungen vorübergehend abzubauen oder bei FA mit telekopierbaren Halterungen die Ausstellweite für diese Fahrt anzupassen.

2 Einsatz

Einsatz

(1) Die FA wird in der Regel an der dem Arbeitsgleis zugewandten Schiene des Nachbargleises oder Schiene auf der Feldseite des Gleises montiert.

Gleisbereich

(2) Der seitliche Gleisbereich darf um 0,2 m verringert werden, soweit die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse dies zulassen.
Die FA wird in Abhängigkeit zur Geschwindigkeit im Nachbargleis montiert. Durch die Montage der FA muss sichergestellt sein, dass Beschäftigte nicht näher als 1,90 m an die Gleisachse des Nachbargleises (seitlicher Gleisbereich) herantreten können.

Sichtprüfung der Sicherungsaufsicht

(3) Die Sicherungsaufsicht muss sich vor der Arbeitsaufnahme und danach durch Stichproben für die Dauer der Sicherungsmaßnahme von der Wirksamkeit der FA (Sichtprüfung) überzeugen.
Erkennt die Sicherungsaufsicht Beeinträchtigungen der Funktionswirkung der FA bzw. einzelner Teile, muss sie die Arbeiten in diesem Bereich einstellen lassen und die Instandsetzung der FA veranlassen.

3 Zeitwerte für die Montage und Demontage einer Festen Absperrung (FA) oder eines Automatischen Warnsystems ATWS

Begriffe

(1) Folgende Begriffe werden verwendet:

$t_{Montage}$ Summe der erforderlichen Zeiten für die Montage und Demontage einschl. des Anbringens von Gleisschaltmittel, Verlegen der Kabel usw.

$t_{Gefährdung}$ Umfasst die Zeit, in der sich Beschäftigte während der Montage und Demontage im Gleisbereich aufhalten und vor Fahrten gewarnt oder durch Absperrposten gesichert werden müssen.
In der Regel gilt $t_{Gefährdung} = t_{Montage}$.

$t_{Bauzeit}$ Umfasst die Zeit für die Durchführung der Baumaßnahme einschl. der Vor- und Nacharbeiten in der Beschäftigte vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb geschützt werden müssen.

Zeitwerte

(2) Folgende Zeitwerte sind in der Regel anzuwenden:

Länge der Arbeitsstelle	**Feste Absperrung $t_{Montage}$ in Stunden**	**ATWS $t_{Montage}$ in Stunden**	**ATWS mit integrierter FA $t_{Montage}$ in Stunden**
bis 100 m	2 bis 4	2 bis 4 / 2*)	4 bis 6
bis 250 m	5 bis 8		7 bis 10
bis 600 m	9 bis 12		11 bis 14
bis 750 m	13 bis 16		15 bis 18
je weitere 250 m	plus 4		

*) Dieser Wert muss angewendet beim vereinfachten Einsatz mobiler funkgestützter Warnsysteme auf Arbeitsstellen bis 60 m Länge angewendet werden.

(3) Ist $t_{Gefährdung}$ größer als $t_{Bauzeit}$, ist der Einsatz einer Festen Absperrung oder eines ATWS nicht gerechtfertigt. Dieses wird im Sicherungsplan als „kurze Bauzeit“ kenntlich gemacht. **Ausschlusskriterium**

bleibt frei

Automatische Warnsysteme (ATWS)

Zur Warnung vor Fahrten können auch im Bereich der HPA Automatische Warnsysteme (ATWS) eingesetzt werden, vgl. DGUV Vorschrift 77 § 5 Abs. 2. Automatische Warnsysteme können bei größeren Baumaßnahmen unter Beteiligung eines Sicherungsunternehmens eingesetzt werden.

Bzgl. der Beurteilung, ob der Einsatz eines ATWS gerechtfertigt ist, siehe Anhang 3 Abschnitt 3 der Sicherungsanweisung HPA.

Automatisch Warnsysteme sind nach den Vorgaben des Moduls 132.0118A07 der DB Netz AG einschl. der dazugehörenden Vordrucke 132.0118V08 und 132.0118V09 einzusetzen. Neben den folgenden Abweichungen kann die BzS weitere Abweichungen zulassen. Diese Abweichungen sind mit Begründung zu dokumentieren.

Abweichungen der HPA zum Modul 132.0118A07:

1 Allgemeine Grundsätze zum Einsatz von ATWS

(7) Im Bereich der HPA dürfen nur Warnsysteme (ATWS und Systeme zur Handeinschaltung) eingesetzt werden, die durch die Zentrale der DB Netz AG bahntechnisch freigegeben sind.

Hinweis: Auf die Bereitstellung der technischen Beschreibungen wird verzichtet.

(8) Eine Liste der bahntechnisch freigegebenen Warnsysteme und ihrer Komponenten wird Dritten durch die DB Netz AG im Internet zugängig gemacht. Nur diese Warnsysteme und ihre Komponenten dürfen bei der HPA eingesetzt werden. Internet-Link:
https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/unternehmen/dienstleister/arbeitsschutz/arbeiten_im_gleisbereich-1368754?contentId=1368756

4 Grundlegende Anforderungen an die ATWS-Planung

(4) Die Planung von ATWS mit Einbindung in die Signaltechnik bzw. mit zusätzlicher signaltechnischer Wirksamkeitsschaltung ZSW (Signal- bzw. Weichenstellung) ist für den Einsatz von ATWS zur Sicherung von Arbeitskräften nach den Vorgaben der HPA durchzuführen. Die an der Planung beteiligten Personen müssen über spezielle erweiterte, durch den Hersteller der ATWS geschulte Planungskenntnisse verfügen.

Erstrecken sich beim Einsatz die Annäherungsstecken über mehrere Blockabschnitte, sind die Regelungen in den jeweiligen Bedienungsanleitungen zu berücksichtigen.

Hinweis: Eine Beteiligung des EBA ist wegen mangelnder örtlicher Zuständigkeit nicht erforderlich. Die Beteiligung der Technischen Aufsichtsbehörde wird durch das Anlagenmanagement LST sichergestellt.

5 Aufstellung der Warnsignalgeber

(8) bleibt frei
(9) bleibt frei

6 Einsatzbedingungen von funkgestützten Warnsystemen

(5) Für die Montage und Demontage eines Funk-ATWS im Gleisbereich, das betrifft in der Regel nur die Schienenkontakte und deren Verkabelung, werden anstelle der im Anhang 3 Abschnitt 3 der Sicherungsanweisung HPA genannten Zeiten maximal 30 Minuten zugrunde gelegt.

7 Einsatzbedingungen bei maschineneigener funkangesteuerter Automatischer Warnsysteme auf gleisgebundenen Großbaumaschinen

(7) Einsatzbedingungen und Angaben im Sicherungsplan

Angaben der BzS im Abschnitt 2
Beim Einsatz von GBM im Fließbandverfahren muss wegen des Einsatzes von einem oder mehreren Seitenläufern die BzS

- im Abschnitt 2.2 die Erhöhung der Sicherheitsfrist (auch dann, wenn im Abschnitt 1.6 keine Angabe zur Anzahl der Seitenläufer gemacht wurde) festlegen und
- im Abschnitt 2.12 stets den Einsatz von Überwachungsposten anordnen sowie den Grund für die Erhöhung der Sicherheitsfrist nennen.

12 Funktionen beim Einsatz von ATWS

(37) Für Einsatzzeit, Ruhezeit, Ruhepausen und das Führen des Einsatznachweises ist die Sicherungsanweisung HPA sinngemäß anzuwenden.

Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis

1 Allgemeines

Inhalt

(1) Dieser Anhang regelt, welche Maßnahmen zum Schutz von Beschäftigten vor Fahrten in einem gesperrten Gleis oder in einem Baugleis durchzuführen sind.

Für die Durchführung der Fahrten gelten die Regeln der Ril 408.

Fahrten i. S. dieses Anhangs sind Rangierfahrten.

Darunter fallen auch Fahrbewegungen von gleisfahrbaren Baumaschinen.

2 Maßnahmen zum Schutz vor Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis

Geschwindigkeit

(1) Die BzS muss zum Schutz vor Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis eine der folgenden Sicherungsmaßnahmen in einem Sicherungsplan festlegen:

- Warnung durch ATWS/Sipo
- Fahren mit höchstens 20 km/h bei gleichzeitigem Verzicht auf die Warnung mittels ATWS oder Sipo (beachte Abschnitt 3)

Eingegleiste Zweiwegebagger

(2) Eingegleiste Zweiwegebagger dürfen Rückwärtsfahrten nur mit einer Geschwindigkeit bis höchstens 5 km/h und grundsätzlich nur mit Rückraumüberwachung durchführen. Zur Rückraumüberwachung muss ein Kamera-Monitor-System oder ein mindestens gleichwertiges technisches System eingesetzt werden.

Verhaltensregeln für den Baggerfahrer

(3) a) Die Rückraumüberwachung ist ausschließlich zur Überwachung des Nahbereiches hinter dem Zweiwegebagger vorgesehen und dient nicht der Fahrwegbeobachtung i. S. d. Ril 408.

b) Der Oberwagen muss in Fahrtrichtung gedreht werden, wenn dies unter Berücksichtigung des Arbeitsablaufes und der Umgebungsbedingungen möglich ist.

c) In Rückwärtsfahrt mit Rückraumüberwachung darf nicht:
- schneller als 5 km/h gefahren werden,
- das gesperrte Gleis bzw. Baugleis verlassen werden oder
- an gültigen Signalen vorbeigefahren werden.

d) Ist die Rückraumüberwachung auf dem Oberwagen montiert, gilt:
In Rückwärtsfahrt muss der Oberwagen so zum Unterwagen ausgerichtet sein, dass der Nahbereich hinter dem Bagger, in dem Beschäftigte gefährdet sind, einsehbar ist. Kann dies nicht eingehalten werden, muss der Baggerfahrer Ersatzmaßnahmen treffen (siehe Punkt g).

e) Ist der Fahrweg nicht sicher erkennbar (z. B. durch Lichteinfall in die Kamera oder auf den Bildschirm), darf nicht mit Rückraumüberwachung gefahren werden. Sind Rückwärtsfahrten unverzichtbar, muss der Baggerfahrer Ersatzmaßnahmen treffen (siehe g.).

f) Verschmutzungen der Rückraumüberwachung müssen beseitigt werden, so dass der Fahrweg klar erkennbar bleibt.

g) Bei Ausfall der Rückraumüberwachung dürfen keine Rückwärtsfahrten durchgeführt werden. Sind diese unverzichtbar, muss der Baggerfahrer Ersatzmaßnahmen treffen, z. B. Einsatz eines Einweisers. Die Funktionstüchtigkeit muss in jedem Fall kurzfristig wiederhergestellt werden.

3 Durchführung der Fahrten, die mit höchstens 20 km/h fahren

Grundsatz

(1) Beim Fahren mit höchstens 20 km/h darf auf das Warnen mittels ATWS oder Sipo vor Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis verzichtet werden.
Vor Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis darf durch ATWS oder Sipo nicht gewarnt werden, wenn vor Fahrten im Nachbargleis auch durch ATWS oder Sipo gewarnt wird.

Angaben der Betra

(2) Die für die Erarbeitung der Betra zuständige Stelle muss, wenn im Betra-Antrag vorgesehen, in einer Betra oder in einer Betrieblichen Anordnung die Maßnahmen festlegen, damit die Fahrt vor im Gleis befindlichen Beschäftigten angehalten werden kann.

Die Voraussetzungen sind für Fahrten im Baugleis und Fahrten im gesperrten Gleis in 408.4814 Abschnitt 4 Absatz 3 genannt. Abweichungen sind nur mit Zustimmung der BzS möglich.

Unterweisung durch den die Fahrten durchführenden Unternehmer

(3) Der die Fahrten durchführende Unternehmer muss die von ihm eingesetzten Personen über die geltenden Festlegungen

- in der Betra oder Betrieblichen Anordnung,
- des Moduls 408.4814 Abschn. 4 Abs. 3,
- des Abschnitts 2 (2+3) und
- der Absätze 2 und ggf. 3 dieses Abschnitts

unterweisen.

1 Ermitteln der Annäherungsstrecke

Grundsatz

(1) Die Länge bzw. der Beginn der Annäherungsstrecke wird in Abhängigkeit von der örtlich zulässigen Geschwindigkeit der Fahrten und der Sicherheitsfrist ermittelt. Siehe dazu die Tabelle im Abschnitt 2 zur Ermittlung der Annäherungsstrecke.

Als Beginn der Annäherungsstrecke bezeichnet man denjenigen Ort, an dem die Fahrt erkannt und eine Warnung erfolgen muss.

Während der Sicherheitsfrist durchfährt die Fahrt die Annäherungsstrecke.

Sicherheitsfrist

(2) Die Sicherheitsfrist ist die Summe aus Räumzeit und Sicherheitszuschlag.

Bei der Benutzung der Tabelle werden für dort nicht aufgeführte Geschwindigkeiten die jeweils nächst höheren Geschwindigkeiten angesetzt.

Wird die Tabelle zur Ermittlung der Annäherungsstrecke benutzt, wird die Sicherheitsfrist auf eine durch 5 teilbare Zahl aufgerundet.

Bei der Bestimmung der Annäherungsstrecke für Fahrten in einem Nachbargleis wird ein gelegentliches, kurzzeitiges Betreten durch eine erhöhte Sicherheitsfrist berücksichtigt.

Sicherheitszuschlag

(3) Der Sicherheitszuschlag ist die Zeit, die nach dem Räumen des Gleisbereichs bis zum Eintreffen der Fahrt verbleibt und schließt die Zeit für die Weitergabe der Warnsignale ein.

Der Sicherheitszuschlag beträgt in der Regel 15 Sekunden, bei Einsatz von ATWS sind die Sicherheitszuschläge gem. 132.0118A07 Abschnitt 7 Abs. 5 zu beachten.

Räumzeit

(4) Die Räumzeit ist die Zeit, die benötigt wird, um den Gleisbereich einschließlich der Maschinen und Geräte ohne Hast zu räumen.

Die Räumzeit wird vom Unternehmer festgelegt und ist der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle rechtzeitig anzuzeigen.

Bei einer Warnung vor Fahrten im nicht gesperrten Arbeitsgleis kann die Räumzeit bei der Sicherung durch Sicherungsposten maximal 20 Sekunden betragen.

Bei Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 77 ist von einer Sicherheitsfrist von 20 Sekunden einschließlich einer Räumzeit von 5 Sekunden auszugehen.

Einflussfaktoren auf die Räumzeit

(5) Die Räumzeit ist von verschiedenen Faktoren abhängig, z. B.

- der Art der eingesetzten Maschinen, Geräte,
- der Anzahl der Bediener der eingesetzten Maschinen, Geräte,
- der Witterung,
- den Geländeverhältnissen, um den Sicherheitsraum zu erreichen,
- bei schweren und unhandlichen Maschinen und Geräten von der Dauer der Arbeitszeit wegen der Gefahr der Ermüdung der Bediener,
- den Änderungen in den Arbeitsvorgängen und dadurch eventuell bedingter längerer Räumzeiten,
- der Entfernung des Sicherheitsraumes.

Auch während der Arbeiten kann es erforderlich sein, die Räumzeit zu überprüfen, z. B.

- bei Änderungen des Arbeitsverfahrens,
- bei zusätzlich eingesetzten Maschinen.

2 Tabelle zur Ermittlung der Annäherungsstrecke (in m)

Sicherheitsfrist

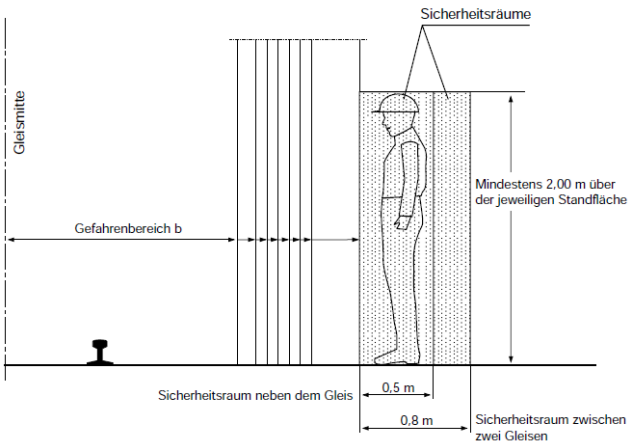
	10 s	15 s	20 s	25 s	30 s	35 s	40 s	45 s
25 km/h	70	110	140	180	210	250	280	320
40 km/h	120	170	230	280	340	390	450	500
50 km/h	140	210	280	350	420	490	560	630
60 km/h	170	250	340	420	500	590	670	750
120 km/h	340	500	670	bleibt frei keine Sicherung nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 77				
140 km/h	390	590	780					
160 km/h	450	670	890					

Beim Einsatz von Großbaumaschinen ist die erhöhte Sicherheitsfrist und die um 150m verlängerte Annäherungsstrecke zu beachten (vgl. 132.0118A07 Abschn. 7).

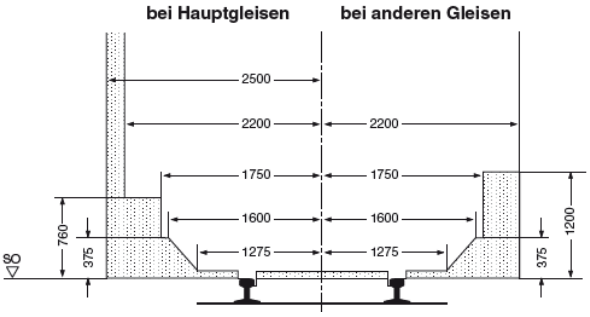
3 Gefahrenbereiche und Sicherheitsräume

v (km/h)	≤ 40	≤ 50	≤ 70	≤ 120	≤ 140	≤ 160
b (m)	1,85 *)	2,00	2,10	2,30	2,40	2,50

*) nur zulässig bei Arbeiten von bis zu 3 Versicherten gemäß § 6 Absatz 1



4 Raum für das Ablegen von Geräten, Baustoffen und Bauteilen



In den mit Punkten gekennzeichneten Raum dürfen Geräte, Baustoffe und Bauteile nur abgelegt werden, wenn die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen getroffen sind (z.B. Sichern gegen Verschieben, Ausschluss von Sendungen mit Lademaßüberschreitungen).

bleibt frei

Arbeiten an Videoeinrichtungen

In Ergänzung zu den Unfallverhütungsvorschriften (DGUV Vorschrift 77) ist die Sicherungsanweisung der Hamburger Hafenbahn zu beachten. Demnach ergeben sich für den Bereich Hafentechnik an folgenden Anlagen Berührungspunkte.

1 Hohe Schaar, Videoanlage am Bahnübergang 526

Vor Beginn der Arbeiten ist der Fahrdienstleiter im Stellwerk Hohe Schaar über die Tätigkeiten zu informieren. Der Kameramast kann ohne Gefährdung durch den Eisenbahnbetrieb bestiegen werden. Für den Weg vom Stellwerk zur Kamera und zurück dürfen keinesfalls Gleise überschritten werden.

2 Kattwykbrücke

Die Kamera 4 befindet sich auf der Kattwykbrücke und kann nur mit dem Einsatz einer Hubbühne instandgesetzt werden. Vor Beginn der Arbeiten ist mit der Hafenbahn eine Brückensperrung und anschließende Bahnerdung des Fahrdrahtes zu vereinbaren. Die Arbeiten dürfen erst ausgeführt werden, wenn die Instandhaltung Hafenbahn eine Brückensperrung beim Fahrdienstleiter Hohe Schaar veranlasst und anschließend die Erdungsarbeiten durchgeführt haben.

3 Verkehrsüberwachungskamera Waltershof

Eine Instandsetzung der Kamera ist nur mit einer Hubbühne möglich. Das Überqueren der Gleise, um zum Schaltschrank zu gelangen, ist untersagt, sofern nicht die Mitarbeiter der Instandhaltung Hafenbahn die Sicherung übernehmen. Andernfalls ist der Schaltschrank nur über den Parkplatz am „Duckdalben“ zu erreichen.

Parkplatz am „Duckdalben“.

Kameramast

Schaltschrank am Betonschalthaus.

<u>Hinweis:</u>
Die Gleislage auf dem Foto entspricht nicht mehr dem Zustand vor Ort.

bleibt frei

Übersicht der Geschwindigkeiten größer als 25 km/h

Die im Folgenden genannten Höchstgeschwindigkeiten sind im VzG veröffentlicht. Unterschiedliche Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten, kurze Abschnitte mit niedrigerer Geschwindigkeit und vorübergehende Langsamfahrstellen sind nicht dargestellt. Es wird jeweils die höchste zulässige Geschwindigkeit angegeben.

von	km	bis	km	Vmax	VzG
Gleis Hmb=Wilhemsburg - Hamburg Süd					
Asig Wlb	9,8	Esig A297	11,0	60	1255
Esig A297	11,0	Ende Einfahrgleis	208,6	40	1255/1297
Gleis Hamburg Süd - Hmb=Wilhelmsburg					
Ausfahrgleis	208,4	Niedernfelder Brücke	206,9	40	1297
Ls 49 I	206,9	Esig Wlb	10,9	60	1297/1255
Veddel - Hamburg Süd					
W HBS321	30,0	W HBS005	30,7	40	1248
Bft Hmb Hohe Schaar					
Abzw. Süderelbbrücke	0,5	Ende Einfahrgleis	3,2	40	1253
Hmb=Wilhelmsburg	0,5	W HOS001	1	40	1254
Südbahn					
Zsig R005 - R007	3,2	LZA westl. der Brücke	5,4	30	1253
LZA westl. der Brücke	5,4	ESig N207	8,6	40	1253
Bahnhofsteil Hausbruch					
Zsig N207	8,6	Höhe Zsig P803, P804	8,9	40	1253
Höhe Zsig P803, P804	9,0	Höhe Zsig S823	10,6	50	1253
Gl. 801 und 802	9,0	Höhe Zsig S823	10,6	50	1293

von	km	bis	km	Vmax	VzG	
Waltershofer Bahn, Bft Alte Süderelbe, Bft Altenwerder Ost, Bft Dradenau, Bft Mühlenwerder						
Höhe ZSig S823	10,6	Höhe ZSig R 505, R 506	14,0	60	1253	
Höhe ZSig R505, R506	14,0	Höhe ZSig R31, R32	15,1	40	1253	
W ASE509	13,2	Ende Einfahr-gleis	14,2	40	1253	Bft Alte Süder-elbe
Höhe ZSig R31, R32	15,1	Ls 1y – Ls 22y	17,0	40	1253	Bft Dradenau
Höhe ZSig R31, R32	15,1	Ls 601^{II} bzw. Ls 604^{II}	500,8	40	1296	Bft Mühlenwer-der
Höhe ZSig R505, R506	14,0	Anschluss-grenze	15,7	40	1295	Hansaport
Höhe Zsig R505, R506	14,0	Ls 431x – Ls 448x	602,0	40	1294	Bft Altenwer-der Ost
angrenzende DB Gleise						
Pz-Gleis Hbf - Wlb				160	2200	
Hafengleis Wlb - Har				120	1255	
Hbr DB-Gleise	gesamter Bf			140	1720	

Stand: VzG 2019

■

Sicheres Verhalten betriebsfremder Personen im Gleisbereich

Hinweis:
Der Anhang 9 erhält Auszüge aus der nicht in das Regelwerk der DGUV überführten BGI 834. Um dennoch ein Regelwerk zur Unterweisung vorhalten zu können, wurden die Regeln angepasst und in innerbetriebliches Regelwerk der HPA überführt.

Vorbemerkung

Die Informationen richten sich in erster Linie an den Unternehmer und sollen ihm Hilfestellung bei der Umsetzung seiner Pflichten aus staatlichen Arbeitsschutzvorschriften, Unfallverhütungsvorschriften und gegebenenfalls BG-Regeln geben sowie Wege aufzeigen, wie Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren vermieden werden können.

Diese Information unterstützt sowohl Unternehmer als auch Versicherte bei deren insbesondere sich aus den §§ 3 bis 6, 8, 9 und 12 sowie aus § 15 Arbeitsschutzgesetz ergebenden Pflichten.

Mit dieser Information werden betriebsfremde Personen über die besonderen Gefährdungen durch den Eisenbahnbetrieb und die daraus abzuleitenden Sicherheitsmaßnahmen informiert. Grundlage sind die im Abschnitt „Betrieb“, insbesondere in § 23 der Unfallverhütungsvorschrift „Schienenbahnen“ (DGUV Vorschrift 73) enthaltenen Bestimmungen.

Betriebsfremde Personen im Gleisbereich von Eisenbahnen sind nicht am Eisenbahnbetrieb beteiligt und mit dessen Abläufen nicht im Detail vertraut. Es sind zum Beispiel Personen, die sich nur zeitweise in Unternehmen mit Eisenbahnbetrieb aufhalten – zum Beispiel Beschäftigte von Energieversorgungsunternehmen, Bauhandwerker von Fremdfirmen. Außerdem sind Beschäftigte in Industrieanlagen, in denen Eisenbahnen verkehren, betroffen – zum Beispiel Bedienpersonal von Anlagen, Be- und Entladepersonal.

Gefährdungen durch den Eisenbahnbetrieb bestehen, wenn sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Gleisbereich aufhalten oder in diesen hineingeraten können. Weitere Gefährdungen können bei Arbeiten in der Nähe von Oberleitungen, Speiseleitungen und Stromschienen bestehen.

Der Gleisbereich ist nicht nur der von den Fahrzeugen in Anspruch genommene Raum, sondern auch der Bereich unter, neben oder über Gleisen, in dem Personen durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können.

Für die Unterweisung betriebsfremder Personen ist deren unmittelbarer Vorgesetzter verantwortlich. Informationen über bahnspezifische Gefährdungen und erforderliche Sicherheitsmaßnahmen muss er vom Eisenbahnunternehmen einholen.

1 Gefährdungen durch den Eisenbahnbetrieb

1.1 Allgemeines

Bei Tätigkeiten in Bahnanlagen können Personen schwer verletzt werden – zum Beispiel durch Überfahren, Umstoßen oder zwischen den Puffern Einquetschen.

Schienenfahrzeuge sind spurgebunden und können nicht ausweichen. Sie rollen teilweise sehr leise. Geschobene Eisenbahnwagen sind schlechter zu erkennen als voranfahrende Lokomotiven. Bei ungünstiger Witterung – zum Beispiel Schneefall – verschlechtert sich die Wahrnehmung von bewegten Fahrzeugen.

Schienenfahrzeuge haben wegen der großen Masse und der Bremseigenschaften lange Anhaltewege.

Fahrleitungen stehen unter lebensgefährlicher elektrischer Spannung.

1.2 Allgemeine Verhaltensregeln

Als betriebsfremde Person müssen Sie die bahnspezifischen Gefährdungen kennen und die für Ihre Sicherheit notwendigen Verhaltensregeln beachten:

- Betreten Sie Bahnanlagen nur, nachdem Sie über das richtige Verhalten unterwiesen wurden, nach Zustimmung des Verantwortlichen des Eisenbahnunternehmens und wenn es zur Erfüllung Ihrer Aufgaben notwendig ist.
- Befolgen Sie stets die Anweisungen der Beschäftigten des Eisenbahnunternehmens. Das gilt auch für Anweisungen und Signale vom Sicherungspersonal.
- Bevor Sie Arbeiten ausführen, bei denen Personen in Gleisen oder in deren Nähe tätig werden oder die den sicheren Eisenbahnbetrieb gefährden können, müssen Sie die Zustimmung vom Eisenbahnunternehmen einholen. Die Sicherungsmaßnahmen bei diesen Arbeiten werden durch das Eisenbahnunternehmen festgelegt oder genehmigt.
- Verhalten Sie sich in Bahnanlagen so, dass Sie durch bewegte Schienenfahrzeuge nicht gefährdet werden können.
- Wegen der besseren Erkennbarkeit tragen Sie Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471 mindestens in Form einer Warnweste. Tragen Sie die Warnwesten und -jacken geschlossen.
- Treten Sie nicht auf Teile der Gleisanlagen, die ein sicheres Gehen oder Stehen nicht ermöglichen oder die sich bewegen können – zum Beispiel Schienen, Weichen.
- Beeinträchtigen Sie durch Ihr Verhalten, insbesondere beim Umgang mit Beleuchtungsmitteln, nicht die Signalgebung im Eisenbahnbetrieb.
- Vermeiden Sie im Gleisbereich unnötige Gespräche. Diese können Ihre Aufmerksamkeit vom Betriebsgeschehen ablenken. Die Nutzung von mobilen Endgeräten ist Ihnen im Bereich der Gleisanlagen nicht erlaubt.
- Einrichtungen, die dem Eisenbahnbetrieb und dessen Sicherheit dienen – zum Beispiel Schranken, Weichen – dürfen Sie nicht missbräuchlich betätigen oder benutzen. Teilen Sie sichtbare Beschädigungen oder erkennbare Störungen unverzüglich dem Verantwortlichen des Eisenbahnunternehmens mit.
- Beachten und befolgen Sie optische und akustische Signale sofort.

1.3 Wege zu und von der Arbeitsstelle im Gleisbereich

- Benutzen Sie auf Ihrem Weg zu und von der Arbeitsstelle solche Wege, die auch für die Allgemeinheit zugelassen sind – zum Beispiel öffentliche Wege – oder Ihnen besonders bekannt gegebene Wege.
- Gehen Sie in Bahnanlagen auf Rand- oder Rangiererwegen.
- Nähern sich Schienenfahrzeuge, auch im Nachbargleis, nehmen Sie einen sicheren Standplatz ein.
- Überqueren Sie nur dann Gleise, wenn keine andere Möglichkeit besteht. Über- und Unterführungen sind für Sie am sichersten.
- Überqueren Sie Gleise nur rechtwinklig an den hierfür bestimmten Stellen. Achten Sie auf Hindernisse im Gleis. Meiden Sie Weichenbereiche.
- Überqueren Sie Gleise nur dann, wenn sich keine Schienenfahrzeuge nähern. Da Schienenfahrzeuge aus beiden Richtungen kommen können, blicken Sie vor und beim Überqueren der Gleise nach beiden Seiten. Müssen Sie mehrere Gleise überqueren, so achten Sie an jedem Gleis erneut auf sich nähernde Schienenfahrzeuge.
- Halten Sie beim Überqueren von Gleisen in der Nähe stillstehender Schienenfahrzeuge mindestens 2 m Abstand. Bei besetzten Fahrzeugen nehmen Sie vorher Sichtkontakt mit dem Triebfahrzeugführer auf. Beachten Sie, dass sich Schienenfahrzeuge plötzlich in Bewegung setzen können. Triebfahrzeugführer können Personen direkt vor ihrer Lok nicht sehen. Deshalb halten Sie gegebenenfalls einen größeren Abstand ein. Gleiches gilt auch, wenn Sie Lasten tragen müssen und Ihre Sicht dadurch eingeschränkt wird.
- Überqueren Sie Gleise nicht dicht vor oder hinter Schienenfahrzeugen, weil Sie herannahende Fahrzeuge, insbesondere auf Nachbargleisen, dann nicht bemerken. Warten Sie so lange, bis Sie freie Sicht haben.
- Kriechen Sie nicht unter Schienenfahrzeugen hindurch. Übersteigen Sie keine Schienenfahrzeuge. Ausnahmen legt das Eisenbahnunternehmen fest.
- Gehen Sie niemals zwischen nahe beieinanderstehenden Schienenfahrzeugen hindurch, wenn deren Abstand weniger als 5 m beträgt.

2 Elektrische Gefährdungen

Oberleitungen, Speiseleitungen und Stromschienen für elektrisch betriebene Eisenbahnen stehen unter Spannungen bis 15.000 Volt, teilweise sogar bis 25.000 Volt. Die Spannung liegt auch an den Stromabnehmern der Schienenfahrzeuge an. Bei S-Bahnen können sich die Stromabnehmer seitlich der Fahrwerke befinden.

Die hohe Spannung wirkt nicht nur bei unmittelbarer Berührung tödlich oder führt zu schwersten Verbrennungen. Auch eine mittelbare Berührung über Gegenstände – zum Beispiel Ausleger von Kranen und Baggern, Stangen, Äste, Wasserstrahl – und zu geringer Abstand zu Anlagenteilen ist lebensgefährlich:

- Betrachten Sie elektrische Anlagen generell als unter Spannung stehend.

- Die Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten in der Nähe von Oberleitungen, Speiseleitungen und Stromschienen werden vom Eisenbahnunternehmen vorgegeben.
- Halten Sie stets den Ihnen vorgegebenen Schutzabstand zu unter Spannung stehenden Teilen ein. Dieser beträgt zum Beispiel bei einer Spannung von 15.000 Volt 1,5 m, wenn Sie über die Gefährdungen an den elektrotechnischen Anlagen von Bahnen besonders unterwiesen sind (bahntechnisch unterwiesene Person). Sind Sie nicht bahntechnisch unterwiesen oder kennen Sie die Nennspannung nicht, dürfen Sie einen Abstand von 3 m nicht unterschreiten.
- Unterschreiten Sie nicht den Schutzabstand zu den unter Spannung stehenden Teilen, auch nicht mit Geräten, Werkzeugen und sonstigen Gegenständen.
- Berühren Sie nicht herabhängende Leitungen, auch nicht, wenn sie den Boden berühren. Das Erdreich im Umkreis von etwa 10 m dürfen Sie so lange nicht berühren oder betreten, bis die gerissene Leitung abgeschaltet und geerdet ist.
- Berühren Sie nicht Zweige, Äste und Bäume, die auf spannungführende Teile gefallen sind.

3 Besondere ortsbezogene Sicherungsmaßnahmen

Über besondere ortsbezogene Sicherheitsmaßnahmen werden Sie vom Verantwortlichen des Eisenbahnunternehmens vor Aufnahme Ihrer Tätigkeit informiert.

Bestätigung

Name des Eisenbahnunternehmens:

Hamburg Port Authority AöR, Hafenbahn, Veddeler Damm 14, 20457 Hamburg

Örtlichkeit/Anlass:

Besondere ortsbezogene Maßnahmen:

Der/die Verantwortliche der Fremdfirma wurde eingewiesen und hat den Anhang 9 der Sicherungsanweisung HPA, Stand 15.12.2019, erhalten.

Hamburg,			
Ort/Datum	Name	Telefon	Unterschrift

Name der Fremdfirma:

Ich bestätige, den Anhang 9 der Sicherungsanweisung HPA erhalten zu haben und verpflichte mich durch meine Unterschrift mich/meine Beschäftigten mit dem Inhalt vertraut zu machen und die darin enthaltenen Anweisungen sowie die ortsbezogenen Maßnahmen gewissenhaft zu beachten.

Hamburg,			
Ort/Datum	Name	Telefon	Unterschrift

Verteiler:
- Eisenbahnunternehmen (Original)
- Fremdunternehmen (Kopie)

bleibt frei

(nur durch die BzS auszufüllen)

Lfd.- Nr.	bzw. Sicherungsplan Nr.	zu Betra Nr.

Sicherungsplan HPA

(nur durch die BzS auszufüllen)

In Kraft ab	um	Uhr	Außer Kraft ab	um	Uhr

(Bitte vollständig ausfüllen, bei nicht zutreffendem bitte "k.A" (keine Angabe) eintragen)

1. Angaben des ausführenden Unternehmers zur Arbeitsstelle

1.1 Ausführender Unternehmer (Firma, Anschrift):

.....

Sicherungsleistung wird erbracht durch (Firma):

.....

1.2 Art der Arbeiten: .....

Betra-Antrag gestellt: ☐ Ja ☐ Nein

1.3 Lage der Arbeitsstelle - siehe bemaßte Skizze einschließlich der Arbeitsbereiche für Maschinen/Geräte

Bahnhofsteil: .....

Gleis(e) / Weiche(n) Nr.:

.....

Länge der Arbeitsstelle: ..... m

Gleichzeitig an der Arbeitsstelle anwesende Beschäftigte: .....

Einsatz von Fahrzeugen/Maschinen/Geräten <u>mit</u> maschineneigener Warnanlage (Anzahl, Art, Länge):

.....

Anzahl der Seitenläufer bei Einsatz von GBM im Fließbandverfahren: .....

Einsatz von Fahrzeugen/Maschinen/Geräten <u>ohne</u> maschineneigene Warnanlage (Anzahl, Art, Länge, maschineneigener Störschallpegel L_N in dB(A)):

.....

Größte Arbeitsbreite: ..... m Räumzeit (Arbeitsgleis): ..... s

Zeit zum Erreichen des Sicherheitsraums für Seitenläufer (Nachbargleis, max. 20 Sekunden): ..... s

1.4 Dauer der Arbeiten einschließlich Vor- und Nacharbeiten sowie Auf- und Abrüstzeiten von Maschinen/ Geräten innerhalb der Arbeitsstelle (am/von - bis, Datum, Uhrzeit):

.....

1.5 Wege zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik: - siehe Skizze -

1.6 Weitere Angaben: (z.B. bei Maschinen: Sicherung der Ausgänge zum Nachbargleis werden verriegelt):

.....

1.7 Einsatz von Absperrposten - Festlegung des ausführenden Unternehmers -

Aufgrund der Art der Arbeiten, sowie der örtlichen und betrieblichen Verhältnisse ist jederzeit sichergestellt, dass bei Auswahl des Sicherungsverfahrens "Absperrposten" durch die BzS, Gruppen von zwei bzw. drei Beschäftigten sich im direkten Zugriffsbereich von einem Absperrposten aufhalten:

☐ Ja ☐ Nein

Anlagen: Skizze zu 1.3 und 1.5, ...

Unternehmer:

Name (Blockschrift), Telefon-Nr.	Datum	Unterschrift

Hamburg Port Authority AöR | Neuer Wandrahm 4 | 20457 Hamburg
Geschäftsführer: Jens Meier (Vors.), Matthias Grabe | Aufsichtsratsvorsitzender: Senator Michael Westhagemann
Deutsche Bundesbank IBAN: DE76 2000 0000 0020 0015 74 | BIC: MARKDEF 1200 | Steuernummer: 27/257/01309 | USt ID: DE243314560

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

2.1 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Arbeitsgleis:

Die unten festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

Arbeitsgleis Nr. (Bahnhofsteil, Gleis Nr.): .....

Lage der Arbeitsstelle (km von / bis): .....

Dauer der Arbeiten: am ....., von ..... bis ..... Uhr

☐ **Sperrung des Arbeitsgleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung** (es finden keine Fahrten statt!)

☐ **Sperrung des Arbeitsgleises zum Schutz des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus der Arbeit** (es finden Fahrten statt!)

- ☐ **Warnung mittels ATWS / Sipo** (Hinweis: vor Fahrten im gesperrten Gleis oder im Baugleis darf mittels ATWS oder Sipo nicht gewarnt werden, wenn vor Fahrten im Nachbargleis auch durch ATWS oder Sipo gewarnt wird!)
- ☐ **Fahrten mit höchstens 20 km/h bei gleichzeitigem Verzicht auf die Warnung mittels ATWS oder Sipo**

☐ **Sicherungsmaßnahme vor Fahrten im nicht gesperrten Arbeitsgleis**
Arbeitsgleis wird nicht gesperrt, weil (Angabe der Gründe zwingend erforderlich)

.....

Die Sicherungsmaßnahmen sind in der linken Spalte entsprechend ihrer Wertigkeit aufgezählt. Eine nachgeordnete Sicherungsmaßnahme darf nur verwendet werden, wenn **alle** vorher genannten, unter Angabe der Gründe, ausgeschlossen werden mussten.
Die ausgewählte Maßnahme ist zur Dokumentation in der linken Spalte anzukreuzen.
Kann keine Sicherungsmaßnahme ausgewählt werden, so ist das gesamte Verfahren nochmals, unter veränderten Randbedingungen (z.B. veränderter Arbeitsablauf und/oder Betriebsablauf) zu durchlaufen.

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
1 ☐ ATWS mit technischer Detektion	☐ kurze Bauzeit ☐ Anzahl der Fahrmöglichkeiten ist zu groß ☐ Räumzeit größer 30 s ☐
2 ☐ ATWS mit Handeinschaltung	☐ kurze Bauzeit ☐ Räumzeit größer 15 s ☐
3 ☐ Sicherungsposten	☐ keine Sicht a. d. Beginn der Annäherungsstrecke ☐ Räumzeit größer 20 s ☐ mehr als 1 Zwischenposten je Richtung erforderlich ☐ mehr als 1 Innenposten erforderlich ☐

2.2 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis:

Nachbargleis Nr.(Bahnhofsteil, Gleis Nr.): .....

Lage der Arbeitsstelle (km von / bis): .....

Dauer der Arbeiten: am ....., von ..... bis ..... Uhr

Die Arbeiten werden durchgeführt
- ☐ im gesperrten Arbeitsgleis oder im Baugleis
- ☐ im nicht gesperrten Arbeitsgleis
- ☐ neben dem Gleis oder zwischen zwei Gleisen

Die Sicherung vor Fahrten in einem weiteren Nachbargleis muss in einem zusätzlichen Dokumentationsblatt festgelegt werden.

Die nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:

☐ **Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung**

(Uv-Sperrung, es finden keine Fahrten statt!)

☐ **Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im nicht gesperrten Nachbargleis**

Die Sicherungsmaßnahmen sind in der linken Spalte entsprechend ihrer Wertigkeit aufgezählt. Eine nachgeordnete Sicherungsmaßnahme darf nur verwendet werden, wenn **alle** vorher genannten, unter Angabe der Gründe, ausgeschlossen werden mussten. **Die ausgewählte Maßnahme ist zur Dokumentation in der linken Spalte anzukreuzen.**

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
1 ☐ Feste Absperrung ☐ mit / ☐ ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereiches um bis zu 0,2 m	☐ kurze Bauzeit ☐ Aufenthalt im Nachbargleis erforderlich 1) ☐ Montage nicht möglich (z.B. im Bereich von Weichen) ☐ beim Einsatz GBM Gleisabstand < 5,00m ☐
2 ☐ ATWS mit integrierter fester Absperrung	☐ kurze Bauzeit ☐ Aufenthalt im Nachbargleis erforderlich 1) ☐ Gleisbereich d. Nachbargleises kann nicht verlassen werden ☐ Montage nicht möglich (z.B. im Bereich von Weichen) ☐ beim Einsatz GBM Gleisabstand < 5,00m ☐
3 ☐ ATWS mit technischer Detektion Bei Einsatz von GBM in Fließbandverfahren ist mindestens ATWS erforderlich	☐ kurze Bauzeit ☐ Anzahl der Fahrmöglichkeiten zu groß ☐
4 ☐ ATWS mit Handschalter	☐ kurze Bauzeit ☐ Anzahl der Fahrmöglichkeiten zu groß ☐
5 ☐ Absperrposten oder Sicherungsposten (gleichberechtigte Sicherungsmaßnahmen)	
☐ Absperrposten Ausschlusskriterien ☐ Arbeiten im nicht gesperrten Arbeitsgleis ☐ dauerhafter Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich 1) ☐ Art der Arbeit lässt keinen Einsatz von Absperrposten zu ☐ im gesperrten Gleis finden Rangierfahrten statt und es besteht keine Austrittsmöglichkeit ☐ die örtlichen Verhältnisse lassen keinen Einsatz zu ☐	☐ Sicherungsposten Ausschlusskriterien ☐ Sicht- bzw. Hörverbindung der Sicherungsposten untereinander nicht möglich ☐ Fahrten können nicht eindeutig am Beginn der Annährungsstrecke erkannt werden ☐

1) gelegentliches kurzzeitiges Betreten ist kein Ausschlusskriterium

Bei einem gelegentlichen kurzzeitigen Betreten wird zusätzlich eine der folgenden Maßnahmen festgelegt (ist mit dem ausführenden Unternehmer abzustimmen):

☐ Uv-Sperrung ☐ Erhöhung der Sicherheitsfrist (nicht bei fester Absperrung ohne ATWS oder Absperrposten)

2.3 Durchführung der Sicherungsmaßnahme durch:

.....

2.4 Ständige Anwesenheit der Sicherungsaufsicht an der Arbeitsstelle: ☐ ja ☐ nein

2.5 Sicherungsüberwachung erfolgt durch:

☐ BzS ☐ andere: .....

Sicherungsüberwachung darf gleichzeitig Bauüberwachung wahrnehmen: ☐ ja ☐ nein

2.6 Sicherungskoordination erfolgt durch:

☐ BzS ☐ andere: .....

2.7 zuständiger Fdl / Ww / BözM

☐ Fdl Whf 1 (040/42847-3450) ☐ Ww As (040/42847-3479)
☐ Fdl Whf 2 (040/42847-3430) ☐ Ww Ct (040/42847-3440)
☐ Fdl Whf 3 (040/42847-3473) ☐ Fdl Hof (040/42847-4652)
☐ Ww Hsw (040/42847-4540) ☐ Fdl Hsf (040/42847-4538)
☐ .....

2.8 Zulässige Geschwindigkeit v_{zul} (VzG, Betriebsstellenbuch):

	Nachbargleis (Nr.)	**Arbeitsgleis** (Nr.)	**Nachbargleis** (Nr.)
V_{zul} [km/h]			

2.9 Für die Dauer der Arbeiten gilt:

	Nachbargleis (Nr.)	**Arbeitsgleis** (Nr.)	**Nachbargleis** (Nr.)
Fahrten	☐ ja ☐ nein ☐ aus beiden Richtungen	☐ ja ☐ nein ☐ aus beiden Richtungen	☐ ja ☐ nein ☐ aus beiden Richtungen
Geschwindigkeit [km/h]			
Seitlicher Gleisbereich [m]			
Mindestabstand für das Ablegen von Geräten,Baustoffen und Bauteilen [m]			
Gleisabstand [m]			
Ausschluss von Lü-Sendungen	☐ ja ☐ nein	☐ ja ☐ nein	☐ ja ☐ nein

2.10 Lage des Sicherheitsraums (z.B. Feldseite; ggf. Skizze)**:**

.....

2.11 Folgende Sicherungsmaßnahmen für den Weg zur und von der Arbeitsstelle bzw. für Baustellenlogistik im Gleisbereich werden angeordnet:

.....

2.12 Weitere Angaben (z.B. Gleisbereich über / unter dem Gleis, Einsatz von Überwachungsposten erforderlich)**:**

.....

Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich: für den Bahnbetrieb zuständige Stelle

OrgaKz / Name (Blockschrift), Telefon-Nr.	Datum	Unterschrift

3. Sicherungsplanung gemäß der Abschnitte 1 und 2

3.1 Ermittlung der Annäherungsstrecken, Festlegen der Rottenwarnsignale

	Nachbargleis (Nr.)	**Arbeitsgleis** (Nr.)	**Nachbargleis** (Nr.)
Räumzeit			
Sicherheitszuschlag			
Sicherheitsfrist 1)			
Annäherungsstrecke 2)			
Akustische Warnmittel (Typ/Schalldruckpegel)			
Ro 1 und Arbeitseinstellung	☐		☐
Ro 1 ohne Arbeitseinstellung	☐		☐
Ro 2	☐	☐	☐

1) ggf. erhöhte Sicherheitsfrist siehe Abschnitte 2.2 und 2.12 (beim Einsatz von Überwachungsposten mindestens 20 s, höchstens 35 s)

2) Bei Einsatz von maschineneigenen Warnanlagen muss die Annäherungsstrecke um 150 m vergrößert werden.

3.2 Festlegen des Sicherheitsraums (Austrittseite):

3.3 Anzahl und Standorte der Sicherungs-/Überwachungsposten (ggf. Skizze beifügen) bzw. Anzahl und Abstände der ATWS-Signalgeber (Planung beifügen):

3.4 Anzahl und Standorte der Absperrposten (ggf. Skizze beifügen):

Begründung, wenn einem Absperrposten zwei oder drei Beschäftigte zugeordnet wurden:

3.5 Ergänzungen, Besonderheiten (z.B. Weg zur und von der Arbeitsstelle):

Anlagen:

Für die Angaben im Abschnitt 3 verantwortlich: HPA /Sicherungsunternehmen

OrgaKz / Name (Blockschrift), Telefon-Nr.	Datum	Unterschrift

4. Durchführung der Sicherungsmaßnahmen

Die Sicherungsaufsicht ist in die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse und über den Inhalt des Sicherungsplanes eingewiesen.

Die Sicherungsmaßnahmen werden gemäß der Abschnitte 2 und 3 durchgeführt.

Einheit HPA / Sicherungsunternehmen, Name (Blockschrift), Tel.Nr.	Datum	Unterschrift

5. Zustimmung der Sicherungsüberwachung

Die Sicherungsplanung wurde nach Abschnitt 3 auf Plausibilität zwischen den Abschnitten 2 und 3 geprüft und der Duchführung der Sicherungsmaßnahme wurde zugestimmt.

Einheit HPA o. Firma / Sicherungsüberwachung, Name (Blockschrift), Tel.Nr.	Datum	Unterschrift

6. Einweisung der ausführenden Unternehmer in die Sicherungsmaßnahmen

Einweisender:

Einheit HPA / Sicherungsunternehmen, Name Sicherungsaufsicht (Blockschrift)	Datum	Unterschrift

Eingewiesene:

Einheit HPA / Firma: Name Bauleiter / Arbeitsaufsicht (Blockschrift)	Datum	Unterschrift

Eingewiesene:

Einheit HPA / Firma: Name Bauleiter / Arbeitsaufsicht (Blockschrift)	Datum	Unterschrift

Eingewiesene:

Einheit HPA / Firma: Name Bauleiter / Arbeitsaufsicht (Blockschrift)	Datum	Unterschrift

Eingewiesene:

Einheit HPA / Firma: Name Bauleiter / Arbeitsaufsicht (Blockschrift)	Datum	Unterschrift

Eingewiesene:

Einheit HPA / Firma: Name Bauleiter / Arbeitsaufsicht (Blockschrift)	Datum	Unterschrift

Hamburg Port Authority

Sicherungsplan HPA für Arbeiten gemäß § 6 (1) DGUV Vorschrift 77

(Notwendige Angaben eintragen, Zutreffendes ankreuzen, Nicht zutreffendes streichen)

1. Angaben des ausführenden Unternehmers zur Arbeitsstelle

1.1 Ausführender Unternehmer (Firma, Anschrift)

.....

1.2 Art der Arbeiten:

.....

1.3 Lage der Arbeitsstelle (ggf. bemaßte Skizze)

☐ Bf / Bft: ..... Ortsstellbereich: ☐ ja ☐ nein

Gleis(e) Nr.: ..... Weiche(n) Nr.: ..... Weiche(n) Nr.: .....

Gleis(e) Nr.: ..... Weiche(n) Nr.: ..... Weiche(n) Nr.: .....

☐ freie Strecke .....

Räumzeit: ..... Sekunden

1.4 Dauer der Arbeiten (am/von - bis, Datum, Uhrzeit):

.....

Anlagen: ☐ **keine** ☐ .....

Die Art der Arbeit entspricht den Vorschriften des § 6 (1) DGUV Vorschrift 77 i.V.m. der Sicherungsanweisung des Bahnbetreibers (HPA). Die Auswahl der / des Beschäftigten erfolgte unter Berücksichtigung der Voraussetzungen nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 77 i. V. m. der Sicherungsanweisung des Bahnbetreibers (HPA). Die Arbeit wird unter Beachtung der in dieser Vorschrift aufgeführten Voraussetzungen ausgeführt durch eine:

☐ Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten, von denen ein Beschäftigter die Sicherung übernimmt

☐ besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Person.

☐ Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine
- einfache, wenig ablenkende, also unkomplizierte Tätigkeit,
- in aufrechter Körperhaltung auszuführende Tätigkeit und
- jederzeit unterbrechbare Tätigkeit.

Die einzeln arbeitende Person ist über die Grundsätze der Selbstsicherung nach § 6 (1) DGUV Vorschrift 77 i. V. m. der Sicherungsanweisung des Bahnbetreibers (HPA) unterwiesen.
Die Person, die in einer Gruppe von bis zu 3 Beschäftigten die Sicherung übernimmt und die einzeln arbeitende Person werden nach Bedarf und bei Änderung der bahnbetrieblich bedingten Gefahrensituation unverzüglich über neue Gefahren unterrichtet.

Ausführender Unternehmer:

Name (Blockschrift), Telefon-Nr.	Datum	Unterschrift

Hamburg Port Authority AöR | Neuer Wandrahm 4 | 20457 Hamburg
Geschäftsführer: Jens Meier (Vors.), Matthias Grabe | Aufsichtsratsvorsitzender: Senator Michael Westhagemann
Deutsche Bundesbank IBAN: DE76 2000 0000 0020 0015 74 | BIC: MARKDEF 1200 | Steuernummer: 27/257/01309 | USt ID: DE243314560

2. Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle

	Nachbargleis (von/nach bzw. Nr.)	**Arbeitsgleis** (von/nach bzw. Nr.)	**Nachbargleis** (von/nach bzw. Nr.)
Geschwindigkeit [km/h]			
Seitlicher Gleisbereich [m]*			

* Gleisbereich mind. 2,50 m, wenn Lü-Fahrten B, C oder D **nicht** ausgeschlossen sind.

Lage Sicherheitsraum (ggf. Skizze):

☐ gleisfreie Seite ☐ .....

Nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme wird angeordnet:
(Es darf nur eine Sicherungsmaßnahme angeordnet sein.)

☐ Sperrung der/s Gleise(s) ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (es finden keine Fahrten statt).

oder

☐ Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke bei einer Sicherheitsfrist von mindestens 20 Sekunden, **die eine Räumzeit von höchstens 5 Sekunden** einschließt, sicher erkannt.

Länge der Annäherungsstrecke: (Sicherheitsfrist = 20 Sekunden)
☐ 140 m (bis 25 km/h) ☐ 280 m (bis 50 km/h)
☐ 230 m (bis 40 km/h) ☐ 340 m (bis 60 km/h)

Länge der Annäherungsstrecke (übrige Fälle): ..... m

Darüber hinaus wird angeordnet:

☐ **Ortsstellbereich!** Abriegelung des gesperrten Gleises / der gesperrten Weiche durch den in Punkt 3 mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme Beauftragten.

☐ Sicherungsmaßnahme vor Fahrten im Nachbargleis (sofern erforderlich)

☐ wie Arbeitsgleis

☐ .....

☐ Sicherungsmaßnahme für das Überqueren von Gleisen (sofern erforderlich)

☐ wie Arbeitsgleis

☐ .....

☐ Sonstiges: .....

Maßnahmen gegen Gefahren des elektrischen Stromes aus der Fahrleitung
(DGUV Vorschrift 77 § 12; DA zu § 12 Absatz 1)

☐ Arbeiten auf Schutzabstand mindestens 1,50 m ☐ Freischalten und Bahnerden

☐ Sonstige .....

zuständiger Fdl / Ww / BözM:
☐ Fdl Whf 1 (-3450) ☐ Fdl Whf 2 (-3430) ☐ Fdl Whf 3 (-3473)
☐ Ww As (-3479) ☐ Ww Ct (-3440) ☐ Fdl Hof (-4652)
☐ Fdl Hsf (-4538) ☐ Ww Hsw (-4540)
☐ andere .....
(Bahnhof, Stellwerk, Rufnummer)

.....

Die Sicherungsüberwachung erfolgt

☐ durch die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle oder einen von ihr Beauftragten.

☐ durch den Vorgesetzten.

Anlagen:

.....

Für die Vorgaben/Angaben im Abschnitt 2 verantwortlich: für den Bahnbetrieb zuständige Stelle		
OrgaKz, Name (Blockschrift)	Datum	Unterschrift

3. Entscheidung des ausführenden Unternehmers zur Selbstsicherung

Die Arbeiten gemäß Abschnitt 1 werden unter Einhaltung der in Abschnitt 2 angeordneten Sicherungsmaßnahme(n) durchgeführt.

Mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme(n) ist beauftragt: *) .....

*) entfällt, wenn der Mitarbeiter die Sicherung übernimmt, der in Abschnitt 2 unterschrieben hat

(Name (Blockschrift)

Wenn die angeordnete(n) Sicherungsmaßnahme(n) nicht durchführbar ist (sind), muss in Abstimmung mit der Sicherungsüberwachung eine Anpassung der Sicherungsmaßnahme durchgeführt werden. Dies ist zu dokumentieren.

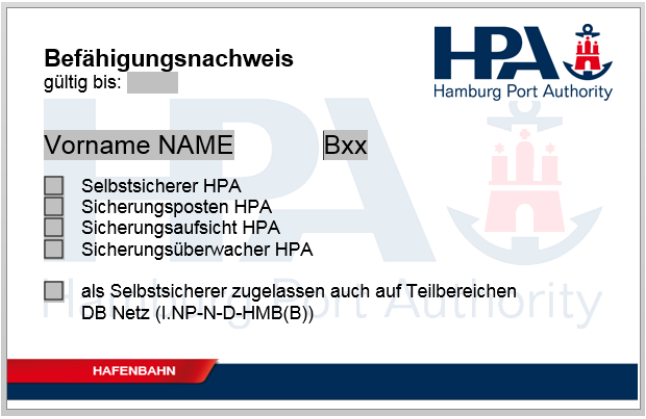
Ausführender Unternehmer / Beschäftigter:		
Name (Blockschrift), Telefon-Nr.	Datum	Unterschrift

In die Sicherungsplanung eingewiesen:

1. Mitarbeiter		
	OrgaKz / Name (Blockschrift)	Unterschrift
2. Mitarbeiter		
	OrgaKz / Name (Blockschrift)	Unterschrift

Dokumentation der betrieblichen Maßnahmen

Wortlaut des Gesprächs	Abgabe durch	Uhrzeit	Annahme durch



Der Befähigungsnachweis nach obigen Muster wird ab Inkrafttreten der Bekanntgabe 2 zur Sicherungsanweisung ausgegeben. Die jeweilige Funktion wird durch Ankreuzen kenntlich gemacht. In der Regel wird nur die höchste Qualifikation des Mitarbeiters angegeben. Dürfen Sicherungsposten aufgrund Ihrer Ausbildung auch als Selbstsicherer eingesetzt werden, muss hier bei beiden Funktionen ein Kreuz gesetzt sein.

Der Druck erfolgt auf Plastikkarten, auf der Rückseite befinden sich die Unterschrift des EBL und Hinweise für den Finder des Nachweises.

Die Gültigkeit des Befähigungsnachweises wird jeweils bis zum Monatsende der nächsten erforderlichen Fortbildung begrenzt. Nach Teilnahme an der Fortbildung wird ein neuer Nachweis erstellt.

Die bisher ausgestellten Befähigungsnachweise werden bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit weiter verwendet.

bleibt frei

Prüfungsbescheinigung

Frau / Herr .....
(Vor- und Zuname)

geb. am: ..... Beschäftigungsstelle: .....

hat am: .....

die Prüfung zur

Sicherungsaufsicht HPA in besonderen Fällen

Person, die sich selbst sichert
oder
in einer Gruppe von bis zu 3 Personen
die Sicherung übernimmt
(Selbstsicherer)

bestanden / nicht bestanden *)

.....
(Ort, Datum)

Prüfer	**Beisitzer**
.....	.....
(Name und Funktion in Druckbuchstaben)	(Name und Funktion in Druckbuchstaben)
.....	.....
(Unterschrift)	(Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen

bleibt frei

Prüfungsbescheinigung

Frau / Herr .....
(Vor- und Zuname)

geb. am: ..... Beschäftigungsstelle: .....

hat am: .....

die Prüfung zum

Sicherungsposten HPA

bestanden / nicht bestanden *)

.....
(Ort, Datum)

Prüfer	**Beisitzer**
.....	.....
(Name und Funktion in Druckbuchstaben)	(Name und Funktion in Druckbuchstaben)
.....	.....
(Unterschrift)	(Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen

bleibt frei

Prüfungsbescheinigung

Frau / Herr .....
(Vor- und Zuname)

geb. am: ..... Beschäftigungsstelle: .....

hat am: .....

die Prüfung zur

Sicherungsaufsicht HPA

bestanden / nicht bestanden *)

.....
(Ort, Datum)

Prüfer	**Beisitzer**
.....	.....
(Name und Funktion in Druckbuchstaben)	(Name und Funktion in Druckbuchstaben)
.....	.....
(Unterschrift)	(Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen

bleibt frei

Prüfungsbescheinigung

Frau / Herr .....
(Vor- und Zuname)

geb. am: ..... Beschäftigungsstelle: .....

hat am: .....

die Prüfung zur

Sicherungsüberwacher HPA

bestanden / nicht bestanden *)

.....
(Ort, Datum)

Prüfer	**Beisitzer**
.....	.....
(Name und Funktion in Druckbuchstaben)	(Name und Funktion in Druckbuchstaben)
.....	.....
(Unterschrift)	(Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen

bleibt frei

Prüfungsbescheinigung

Frau / Herr .....
(Vor- und Zuname)

geb. am: ..... Beschäftigungsstelle: .....

hat am: .....

die Prüfung zur

Mitarbeiter der BzS HPA

bestanden / nicht bestanden *)

.....
(Ort, Datum)

Prüfer	**Beisitzer**
.....	.....
(Name und Funktion in Druckbuchstaben)	(Name und Funktion in Druckbuchstaben)
.....	.....
(Unterschrift)	(Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen

bleibt frei

Einsatznachweis für Sicherungsposten HPA

Benutzungsbestimmungen:

1. Jeder im Einsatz befindliche Sicherungsposten/Absperrposten hat zusätzlich zu dem Befähigungsausweis einen „Einsatznachweis für Sicherungsposten“ mit sich zu führen.
2. Der Einsatznachweis ist nicht übertragbar und muss von der Inhaberin/dem Inhaber eigenhändig unterschrieben sein.
3. Änderungen an den Eintragungen sowie das Führen mehrerer Einsatznachweise sind verboten.
4. Der Sicherungsposten muss Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie der Ruhepause(n) eintragen. Die Eintragungen sind unverzüglich zum Arbeitsbeginn, Pausenbeginn, Pausenende und Arbeitsende vorzunehmen.
5. Die Sicherungsaufsicht muss die Richtigkeit aller Eintragungen in jeder Zeile mit Namen und Unterschrift bestätigen.
6. Die örtlichen Einweisungen der Sicherungsposten/Absperrposten durch die Sicherungsaufsicht sind jeweils in der vorhergehenden Zeile für den ersten Einsatz einer neuen Arbeits-/Baustelle einzutragen.
7. Die Inhaberin/der Inhaber des Einsatznachweises ist verpflichtet, diesen bei Abschluss des Einsatznachweises, bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses, bei Beendigung der Beschäftigung oder bei Wegfall der Befähigung an den Unternehmer zurückzugeben. Dort ist der Einsatznachweis 10 Jahre aufzubewahren.

Personalien:

Name: .....

Vorname: .....

Geburtsdatum: .....

.....
(Unterschrift Vor- und Zuname der Inhaberin / des Inhabers)

begonnen am: …….....

beendet am: .....

① Einweisungs-/ ② Einsatztag	Arbeitsstelle	Arbeitszeit von	Arbeitszeit bis
○			
○			
○			
○			
○			
○			
○			
○			
○			
○			
○			
○			
○			
○			
○			

Einsatznachweis für Sicherungsposten HPA
Seite

Ruhepause(n) von	Ruhepause(n) bis	Einsatz als Außenposten (AP) Zwischenposten (ZP) Innenposten (IP) Absperrposten (ASP)	Sicherungs-aufsicht - Name in Druckbuchstaben - Unterschrift	Sicherungs-Überwachung Namenszeichen

Einsatznachweis für Sicherungsposten HPA
Seite