



VBG-Fachwissen

Sicherheit bei Anschlussbahnen:

Aufgaben des Anschlussinhabers und des Eisenbahnbetriebsleiters

warnkreuz SPEZIAL Nr. 11

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung

Die VBG ist eine gesetzliche Unfallversicherung mit rund 36 Millionen Versicherungsverhältnissen in Deutschland. Versicherte der VBG sind Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, freiwillig versicherte Unternehmerinnen und Unternehmer, bürgerschaftlich Engagierte und viele mehr. Zur VBG zählen über eine Million Unternehmen aus mehr als 100 Branchen – vom Architekturbüro bis zum Zeitarbeitsunternehmen.

Weitere Informationen: www.vbg.de



Sicherheit bei Anschlussbahnen:

Aufgaben des Anschlussinhabers und des Eisenbahnbetriebsleiters

warnkreuz SPEZIAL Nr. 11

Version 1.1/2016-04

Inhalt	Seite
Eisenbahnbetriebsleiter – rechtliche Stellung und Aufgaben	5
Arbeitsschutz als wesentlicher Bestandteil des sicheren Eisenbahnbetriebes	6
Erstellen des betrieblichen Regelwerkes	7
Gefährdungsbeurteilung	7
Betrieb in der Anschlussbahn	8
Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb	10
Aus- und Fortbildung	10
Unterweisung im Arbeitsschutz	11
Überwachung der Mitarbeiter	11
Ladungssicherung	13
Instandhaltung von Bahnanlagen, eigenen Fahrzeugen, maschinellen Anlagen und anderen Arbeitsmitteln	13
Sachverständige und Sachkundige, Befähigte Personen	15
Organisation des Notfallmanagements	15
Untersuchung von Bahnbetriebsunfällen und anderen sicherheitsrelevanten Vorkommnissen	16
Anhang 1: Vorschriften und Regeln	17
Anhang 2: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen für Anschlussbahnen der einzelnen Bundesländer (BOA/EBOA), Stand 12/2015	19



Sicherheit bei Anschlussbahnen:

Aufgaben des Anschlussinhabers und des Eisenbahnbetriebsleiters

Anschlussbahnen und Gleisanschlüsse – im Folgenden als Anschlussbahn bezeichnet – sind rechtlich betrachtet in der Regel „nichtöffentliche Eisenbahnen“. Sie unterliegen wie alle Eisenbahnen dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und den landesrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Bundeslandes, insbesondere der Betriebsordnung für Anschlussbahnen bzw. der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA/EBOA)¹. Die Aufsicht über Anschlussbahnen wird von der jeweiligen Landeseisenbahnaufsicht wahrgenommen.

Die Eisenbahninfrastruktur von Anschlussbahnen muss sicher und ordnungsgemäß vorgehalten und der Eisenbahnbetrieb nach den geltenden Vorschriften und Regelwerken durchgeführt werden. Verantwortlich für die Einhaltung der Vorgaben ist der Anschlussinhaber, das ist derjenige, der die Anschlussbahn baut und betreibt. Der Anschlussinhaber bestellt gemäß der landesrechtlichen Vorschriften

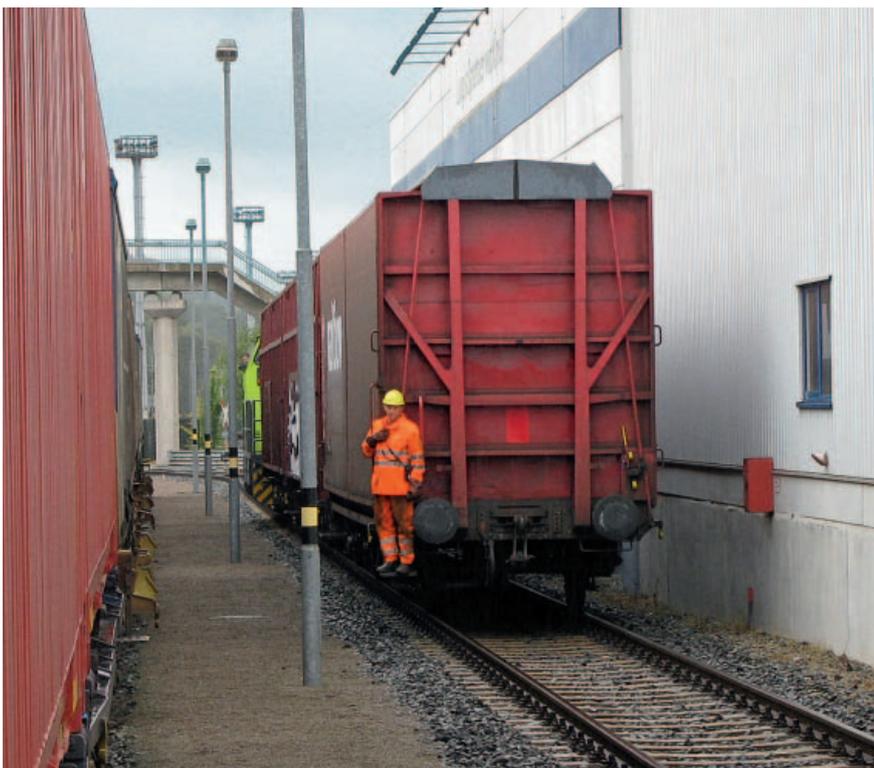
(Landeseisenbahngesetz, BOA) einen Eisenbahnbetriebsleiter – oft auch als Anschlussbahnleiter oder einfach nur als Betriebsleiter bezeichnet – der für die Einhaltung der Vorschriften sorgt.

Die Bestellung eines Eisenbahnbetriebsleiters ist in einigen Bundesländern nicht zwingend erforderlich, wenn der Anschlussinhaber ausschließlich die

Infrastruktur betreibt und nicht selbst den Eisenbahnbetrieb durchführt. Die Stellung sowie die Rechte und Pflichten des Eisenbahnbetriebsleiters sind vom Anschlussinhaber in einer Geschäftsanweisung zu regeln.

Eisenbahnbetriebsleiter – rechtliche Stellung und Aufgaben

Der Eisenbahnbetriebsleiter muss persönlich und fachlich geeignet sowie betriebserfahren sein. Die Bestellung ist der Eisenbahnaufsichtsbehörde bekannt zu geben. In einigen Bundesländern ist nach der jeweiligen BOA eine formale Bestätigung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde erforderlich. Es ist nicht erforderlich, dass der Eisenbahnbetriebsleiter ein Mitarbeiter der Anschlussbahn ist. Der Anschlussinhaber kann jede geeignete Person zum Eisenbahnbetriebsleiter bestellen.



Der Anschlussinhaber muss dafür sorgen, dass der Eisenbahnbetrieb nach den geltenden Vorschriften und Regelwerken durchgeführt wird.

¹ Im weiteren als BOA bezeichnet

Der Eisenbahnbetriebsleiter hat die für die Sicherheit erforderlichen Anordnungen zur Umsetzung von Rechtsvorschriften und von Anweisungen der Aufsichtsbehörde zu treffen oder zu veranlassen.

Seine Aufgaben erstrecken sich insbesondere auf folgende Themenfelder:

- Beratung des Anschlussinhabers in allen Angelegenheiten, die für den sicheren Eisenbahnbetrieb bedeutsam sein können
- Mitwirkung beim Bau und bei der Instandhaltung der Infrastruktur
- Mitwirkung bei der Beschaffung und Instandhaltung eigener Eisenbahnfahrzeuge
- Erstellen von Regelungen für den sicheren Eisenbahnbetrieb, insbesondere
 - der Dienstordnung für die Anschlussbahn / Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst (je nach Bundesland) ²

- gegebenenfalls der Bedienungsanweisung (für externe Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)) sowie
- der erforderlichen Dienstanweisungen
- Mitwirkung bei der Auswahl der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb
- Organisation und Durchführung der Aus- und Fortbildung für die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb
- Mitwirkung bei der Erarbeitung der Gefährdungsbeurteilung und der sich daraus ergebenden Maßnahmen – zum Beispiel Auswahl der persönlichen Schutzausrüstung
- Überwachung der Qualifikation der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb
- Überprüfung der Dienstpläne für die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb
- Organisation der Instandhaltung von Bahnanlagen, eigenen Fahrzeugen, maschinellen Anlagen und anderen Arbeitsmitteln

- Überwachung der Mitarbeiter
- Organisation des Notfallmanagements
- Untersuchung von Bahnbetriebsunfällen und anderen sicherheitsrelevanten Vorkommnissen sowie die Empfehlung von Maßnahmen zur Vermeidung gleichartiger Ereignisse.

Arbeitsschutz als wesentlicher Bestandteil des sicheren Eisenbahnbetriebes

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des sicheren Eisenbahnbetriebes ist die Sicherheit und der Gesundheitsschutz der Mitarbeiter. Deshalb sind nicht allein die eisenbahnrechtlichen Vorschriften beim Betrieb einer Anschlussbahn zu beachten, sondern auch die staatlichen Gesetze und Verordnungen zum Arbeitsschutz sowie das Regelwerk der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung (Berufsgenossenschaften/Unfallkassen).

In Unfallverhütungsvorschriften (UVVen) ist geregelt, wie die Unfallverhütung zu realisieren ist. UVVen haben zwei Adressaten: Unternehmer und Versicherte (Mitarbeiter³). Jeder Unternehmer hat für seine Mitarbeiter die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen. Die Mitarbeiter haben die Einrichtungen bestimmungsgemäß zu benutzen, die Anordnungen zu befolgen und die Maßnahmen zu unterstützen.

Der Unternehmer kann durch schriftliche Übertragung der Unternehmerpflichten nach § 13 der Unfallverhütungsvorschrift DGUV-Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ (bisher BGV A1/GUV-V A1) ihm nach den Arbeitsschutzvorschriften obliegende Aufgaben auf geeignete Führungskräfte übertragen. Wenn der Unternehmer als Inhaber einer Anschlussbahn aufgrund der Bestimmungen der BOA einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt hat, ist es in der Regel sinnvoll, diesem gleichzeitig die Unternehmerpflichten für den Arbeitsschutz



In der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst ist beispielsweise festzulegen, an welchen Bahnüberwegen eine Postensicherung erforderlich ist.

² Nachfolgend als „Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst“ bezeichnet

³ hier insbesondere Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb



Gleise mit automatischem Rangierbetrieb sowie die dort geltenden Regeln sind in die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst aufzunehmen.

und die Unfallverhütung für die unterstellten Mitarbeiter zu übertragen.

Erstellen des betrieblichen Regelwerkes

Der Anschlussinhaber ist grundsätzlich verpflichtet ein betriebsinternes Regelwerk zu erstellen. In der Geschäftsanweisung überträgt der Anschlussinhaber dem Eisenbahnbetriebsleiter die von ihm zu erfüllenden Aufgaben, zu denen auch gehört, die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst (der Anschlussbahn) zu erstellen.

Die beteiligten Unternehmen sind außerdem verpflichtet für den Betrieb von Eisenbahnen Anweisungen zur Verhütung von Arbeitsunfällen für ihre Mitarbeiter aufzustellen (vgl. § 22 BGV D30/GUV-V D30.1). Diese sind in die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst zu integrieren.

Es wird empfohlen, das Erstellen der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst in Abstimmung mit dem (oder den) angrenzenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) beziehungsweise der (oder den) angrenzenden Anschlussbahn(en) vorzunehmen.

Der Eisenbahnbetriebsleiter berücksichtigt beim Erstellen die besonderen ört-

lichen und betrieblichen Verhältnisse – zum Beispiel für folgende Themenfelder:

- Bewegungen von Wagen ohne Triebfahrzeuge
- Funkfernsteuerung
- Ladestellen mit besonderen Einrichtungen – zum Beispiel Krananlagen, Stetigförderer, Befüll- und Entleeranlagen für Kesselwagen, Tiefbunkeranlagen
- Rangierfunk/sonstige Kommunikationsmittel
- Gleise mit automatischem Rangierbetrieb
- schaltbare Beleuchtungseinrichtungen
- Gleisrampen
- Gleiswaagen
- maschinelle Anlagen z. B. Schiebebühnen, Drehscheiben, Spillanlagen, Gleis- und Hallentore
- Rangieranlagen z. B. Ablaufanlagen, Gleisbremsen
- Luftfüll- und Bremsprobegeräte/-anlagen
- Engstellen
- Sicherungsmaßnahmen bei Gleisbauarbeiten

Als Handlungshilfe für das Erstellen des betrieblichen Regelwerkes für Anschlussbahnen steht dem Eisenbahnbetriebsleiter die VDV-Schrift 750 „Dienstordnung

der Anschlussbahn/Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst – Bedienungsanweisung für die Anschlussbahn – Empfehlungen zu deren Aufstellung“ zur Verfügung.

Gefährdungsbeurteilung

So wie für alle Tätigkeitsbereiche in Unternehmen sind auch für Arbeitsplätze beziehungsweise Tätigkeiten im Bereich der Anschlussbahn Gefährdungsbeurteilungen gemäß § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) vorzunehmen. Zur Erstellung einer systematischen Gefährdungsbeurteilung kann zum Beispiel der Sicherheits-Check Eisenbahnen – Güterverkehr (einschließlich Rangieren, Funkfernsteuerung) der VBG benutzt werden. Regelmäßige Begehungen der Betriebsanlagen durch den Eisenbahnbetriebsleiter dienen unter anderem der Prüfung, ob die Gefährdungsbeurteilungen noch zutreffend sind, oder ob Gefährdungen neu hinzugekommen sind, beispielsweise durch Mängel an Betriebsanlagen.

Zum Erkennen von Gefahren gehört auch die gründliche Untersuchung und Auswertung von Unfällen, insbesondere von Arbeitsunfällen. Daraus können Schlussfolgerungen gezogen werden, wie in Zukunft ähnliche Unfälle verhin-



▲ Während der Be- und Entladung von Kesselwagen muss verhindert werden, dass andere Eisenbahnfahrzeuge auffahren können. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung sind geeignete Sicherheitsmaßnahmen festzulegen – zum Beispiel das Aufstellen eines Signals Sh 2 und die Weichenlage in abweisender Stellung.

▼ Mitarbeiter von externen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) müssen die örtlichen und betrieblichen Regelungen der Anschlussbahn kennen.



dert werden können. Die sich aus der Gefährdungsbeurteilung ergebenden Maßnahmen sollen möglichst in das betriebliche Regelwerk einfließen – zum Beispiel in die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst oder in Dienstabweisungen. Sie können aber auch in Form einer Betriebsanweisung nach DGUV-Information 211-010 „Sicherheit durch Betriebsanweisungen“ (bisher BGI 578) dokumentiert werden.

Betrieb in der Anschlussbahn

Hinsichtlich der Betriebsabwicklung in der Anschlussbahn sind drei Fälle zu unterscheiden:

- Anschlussbahn mit eigener Betriebsführung und eigenen Fahrzeugen
- Anschlussbahn ohne eigene Betriebsführung, die ausschließlich von externen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) befahren werden
- Anschlussbahn mit eigener Betriebsführung, die auch von externen EVU befahren werden

Für Anschlussbahnen, die von externen EVU befahren werden, sind folgende Besonderheiten zu beachten:

- Der Anschlussinhaber muss externen EVU, die seine Anschlussbahn befahren, alle Informationen beziehungsweise betrieblichen Regelungen zur Verfügung stellen, die diese für die Abwicklung eines sicheren Betriebes zu beachten haben.
- Befahren externe EVU die gesamte Anschlussbahn, kann es sinnvoll sein, die vollständige Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst zu übergeben.
- Befährt dagegen das externe EVU nur Teile der Anschlussbahn, werden häufig die für diesen Teilbereich anzuwendenden Regelungen und Informationen in einer Bedienungsanweisung zusammengestellt.
- Diese muss verbindlicher Bestandteil der zum Befahren der Anschlussbahn getroffenen Vereinbarung sein.
- Die Aushändigung der Bedienungsanweisung beziehungsweise der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst ist zu dokumentieren (Empfangsbestätigung).



Geltungsbereiche und Inhalte von Dienststörungen bzw. Anweisungen für den Eisenbahnbetrieb und Bedienungsanweisungen

	„Dienststörung der Anschlussbahn“ bzw. „Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst (der Anschlussbahn)“	„Bedienungsanweisung für die Anschlussbahn“
Räumlicher Geltungsbereich	Gesamte Anschlussbahn	Teile der Anschlussbahn, die von externen EVU befahren werden.
Adressaten	Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb des Anschlussinhabers	Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb von externen EVU.
Verträge	---	Bedienungsanweisung ist Bestandteil des Vertrages zwischen Anschlussinhaber und externen EVU.
Inhalt	Einführung von Regeln <ul style="list-style-type: none"> • eigene Regeln • örtliche Bestimmungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf geltende allgemeine Regeln (z. B. FV-NE, Ril 301 der DB Netz AG) • örtliche Bestimmungen⁴ <p>⁴ Eigene Regeln der Anschlussbahn haben für externe EVU den Charakter örtlicher Bestimmungen</p>

Der Anschlussinhaber kann im Einzelfall die externen EVU bei der Erstellung der Bedienungsanweisung beteiligen. Bewegen sich mehrere Rangiereinheiten gleichzeitig in der Anschlussbahn, besteht zusätzlicher Regelungsbedarf.

Vor der erstmaligen Bedienung der Anschlussbahn durch ein externes EVU sollte eine Vorortbesichtigung mit dessen Betriebsabteilung stattfinden. Anhand dieser kann das externe EVU prüfen, ob die eigenen Ressourcen an Fahrzeugen, Technik sowie Personal geeignet und ob alle betrieblichen Fragen ausreichend

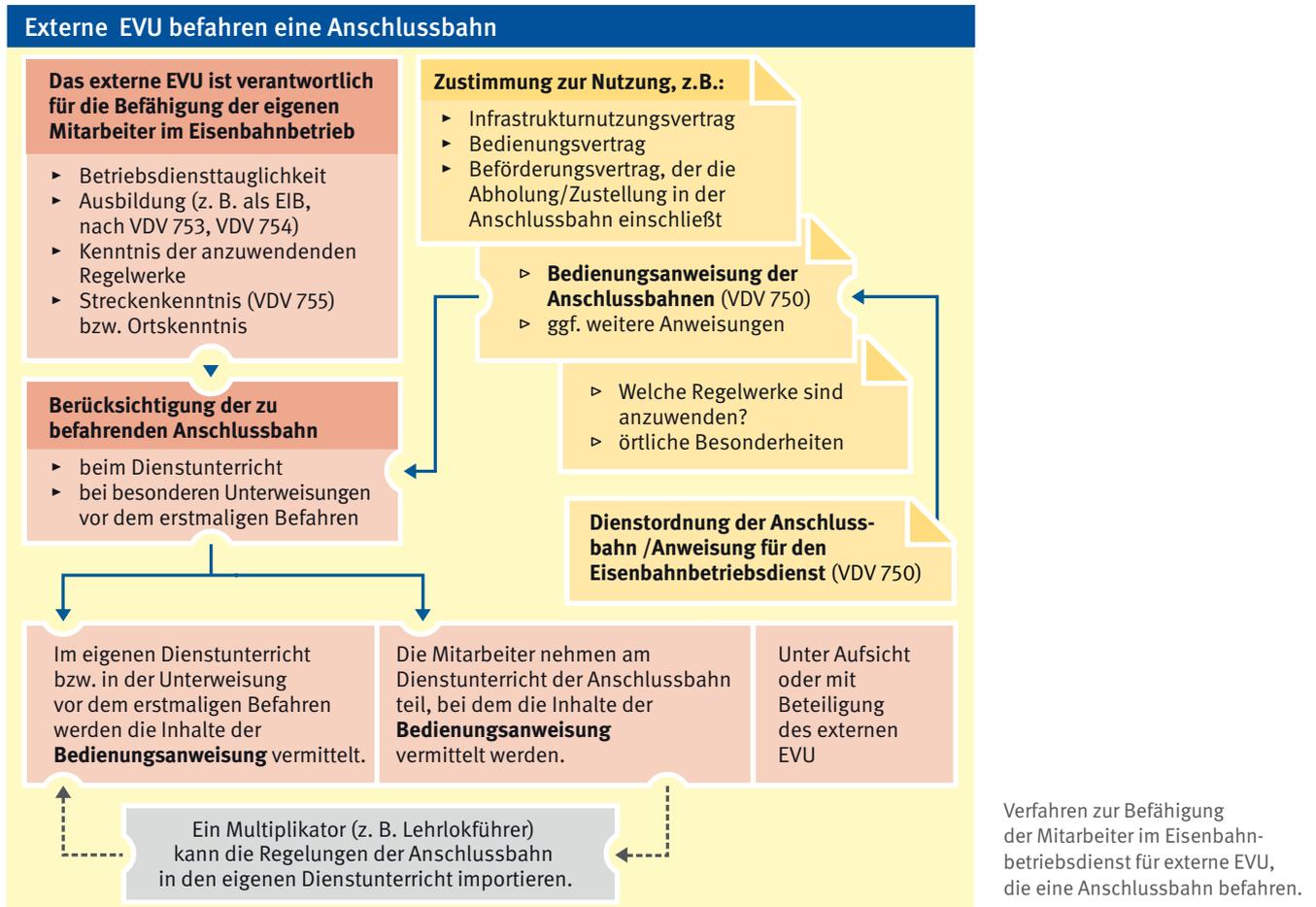
geklärt sind. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob vom Anschlussinhaber für bestimmte Bereiche spezielle Sicherheitsmaßnahmen festgelegt sind, die über die üblichen Anforderungen im Eisenbahnbetrieb hinausgehen. Beispielsweise muss in Hochofenbereichen wegen der Gefährdung durch flüssige Mas-

sen die Warnkleidung auch Schutz gegen Hitze und Flammen nach DIN EN ISO 11612 bieten. Diese PSA muss das externe EVU seinen Mitarbeitern zur Verfügung stellen.

Im Ergebnis dieser Abstimmungen hat das externe EVU seine betrieblichen Unterlagen zu vervollständigen sowie

Bevor externe EVU das erste Mal in eine Anschlussbahn fahren, sollten bei einer Vorortbesichtigung die örtlichen und betrieblichen Randbedingungen betrachtet werden.





die eigenen Mitarbeiter zu unterweisen. Außerdem muss den Mitarbeitern des externen EVU Gelegenheit gegeben werden, vorher die erforderliche Ortskenntnis zu erwerben oder es ist eine Begleitung durch einen Lotsen zu organisieren.

Die Unterweisung der Mitarbeiter des externen EVU unterliegt der Verantwortung des Eisenbahnbetriebsleiters des externen EVU.

Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

Zu einem sicheren Eisenbahnbetrieb sind neben geeigneten Bahnanlagen und Fahrzeugen qualifizierte, taugliche und motivierte Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb unerlässlich. Nach der BOA gehören dazu:

- Aufsichtspersonal
- Triebfahrzeugführer
- Betriebspersonal – zum Beispiel Fahrdienstleiter, Fahrtleiter, Rangierleiter, Rangierer, Weichen- und Schrankenwärter

Um festzustellen, ob die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb die erforderliche körperliche Eignung besitzen, kann ein verkehrsmedizinisch erfahrener Arzt beauftragt werden. Anregungen dazu enthält die VDV 714 „Leitlinie für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen“.

Soweit der Mitarbeiter nicht unter den Geltungsbereich der VDV 714 fällt, können für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit nach BOA die Kriterien des DGUV-Grundsatzes zur arbeitsmedizinischen Vorsorge G 25 „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten“ herangezogen werden.

Aus- und Fortbildung

Die im Bereich der Anschlussbahn eingesetzten Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb müssen für ihre Tätigkeit ausgebildet sein und regelmäßig fortgebildet werden.

Grundsätzliche Anforderungen an die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb sind in der BOA enthalten. Die konkrete Umsetzung der dort enthaltenen Schutzziele obliegt dem Eisenbahnbetriebsleiter. Hinweise und Empfehlungen dazu können den für öffentliche Eisenbahnen geltenden VDV-Schriften entnommen werden:

- VDV 753 „Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie –
- VDV 754 „Richtlinie über die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb“

Die regelmäßige Fortbildung erfolgt meistens mit dem Dienstunterricht. Wesentliche Inhalte des Dienstunterrichts sind:



- Wiederholen grundsätzlicher Ausbildungsinhalte – vorhandenes Wissen „auffrischen“
- Vermitteln neuer Regelungen
- Umsetzen von Maßnahmen nach Bahnbetriebsunfällen und sicherheitsrelevanten Vorkommnissen

Zu empfehlen ist, die Wissensvermittlung mit einer Lernerfolgskontrolle zu überprüfen.

Unterweisung im Arbeitsschutz

Bei der sicheren Durchführung des Eisenbahnbetriebes kommt dem richtigen Verhalten der Mitarbeiter besondere Bedeutung zu. Verantwortlich für die mindestens jährlich durchzuführende Unterweisung ist der unmittelbare Vorgesetzte, dem die Unternehmerpflichten des Arbeitsschutzes übertragen wurden. Zweckmäßig ist, die Unterweisung mit dem Dienstunterricht zu verbinden.

Die Unterweisung muss sich immer auf die konkreten Tätigkeiten beziehen und die örtlichen und betrieblichen Randbedingungen berücksichtigen. Bei Änderung der Einsatzbereiche oder Betriebsverfahren ist zu prüfen, welche Teile ergänzend zu unterweisen sind – wichtige Themen für die Unterweisung sind auf Seite 12 zusammengestellt.

Überwachung der Mitarbeiter

Zu den Aufgaben des Eisenbahnbetriebsleiters gehört die Überwachung der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb – zum Beispiel durch regelmäßige Betriebskontrollen. Diese führt er selbst aus oder er beauftragt geeignete Mitarbeiter damit. Es ist insbesondere zu prüfen, ob die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten vorhanden sind und richtig umgesetzt werden.

Zu überwachen ist auch das sicherheitsgerechte Verhalten im Sinne des Arbeitsschutzes. Werden dabei Mängel oder Fehlverhalten festgestellt, sollen die Mitarbeiter unmittelbar darauf angesprochen werden. Dabei sind möglichst die Ursachen des Fehlverhaltens zu hinterfragen.



▲ Im Dienstunterricht sollen die Arbeitsschutzthemen integriert werden – zum Beispiel die richtige Reihenfolge beim Kuppeln und Entkuppeln.

▼ Die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb, hier ein Hemmschuleger, sind mindestens jährlich über das richtige Verhalten zu unterweisen.



Wichtige Themen für die Unterweisung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetriebsdienst

1 Allgemeines

- Organisation des Arbeitsschutzes und der Ersten Hilfe im Unternehmen
- Zuständigkeiten, Weisungsbefugnisse
- Melden von Mängeln
- Maßnahmen bei Alleinarbeiten
- Benutzen persönlicher Schutzausrüstung, Warnkleidung
- Verhalten in Notfällen und nach Unfällen
- Verbot von Alkohol und Drogen

2 Verhalten im Gleisbereich

- Erreichen des Einsatzortes
- Gehen im Gleisbereich (Verkehrs- und Rangiererwege benutzen)
- Betreten von Wegen unmittelbar neben Gleisen
- Überschreiten von Gleisen
- Umgehen von Wagengruppen
- Meiden von Pufferlücken
- Vorbeifahrt von Fahrzeugen
- Aufenthaltsverbot an Engstellen

3 Verhalten auf Fahrzeugen

- Sicherer Stand, zum Beispiel auf Rangierertritt, Endbühne, Ladefläche
- Benutzen von Festhaltungsmöglichkeiten
- Vorbeifahrt an Engstellen

4 Verhalten bei Fahrzeugbewegungen

- Auf- und Absteigen
- Auftragserteilung, Signalgebung
- Bremsproben
- Fahrwege festlegen
- Technische Hilfen (automatische Rangierkupplungen (AK), Elektrisch Ortsgestellte Weichen (EOW), Elektrisch Ortsgestellte Gleissperren (EOG))
- Beobachten des Gleisbereiches (Spitzenbesetzung)
- Warnen von gefährdeten Personen
- Abstimmen mit dem Ladedienst
- Sichern von Ladestellen
- Zusammenwirken mit dem Kranbetrieb

5 Kuppeln und Entkuppeln

- Kuppeln und Entkuppeln von Hand
- Reihenfolge der Einzeltätigkeiten beim Kuppeln und Entkuppeln
- Kuppeln automatisch und mit Adapter

6 Verständigung beim Rangieren

- Eindeutige Verständigung durch festgelegte Formulierungen, unverwechselbare Ansprache, Wiederholung bei Sprechverbindung über Lautsprecher
- mündlich zu gebende Rangieraufträge
- Rangiersignale
- Kontroll- und Zielsprechen

7 Sichern von Bahnübergängen

- Technische Sicherung
- Postensicherung
- Nichttechnische Sicherung

8 Abstellen und Sichern von Fahrzeugen

- Sicherheitsabstand am Grenzzeichen
- Benutzen von Einrichtungen zum sicheren Abstellen – zum Beispiel Handbremse, Federspeicherbremse, durchgehende Druckluftbremse
- Verwenden von Hemmschuhen, Radvorlegern
- Aufbewahren von Hemmschuhen
- Abstellen und Sichern von Triebfahrzeugen
- Bereitstellen von Wagen/Wagenzügen zum Abholen beziehungsweise zur Übergabe an das EVU

9 Betrieb mit Funkfernsteuerung

- Auswahl des zum Empfänger gehörenden Senders
- Prüfen der sicherheitsrelevanten Funktionen bei Inbetriebnahme
- Individuelle Anpassung des Tragegeschirrs
- Funktionsprüfungen
- Maßnahmen gegen unbeabsichtigtes Betätigen von Stellteilen
- Benutzen des Senders, sachgerechtes Aufbewahren auf dem Triebfahrzeug
- Besetzen der Spitze bei den Rangierfahrten
- Verlassen der Rangiereinheit
- Verhalten beim Kuppeln
- Störungen bei der Funkfernsteuerung



Diese Form der Ladungssicherung wurde nach Probeverladungen festgelegt.

Die Überwachung sollte so durchgeführt werden, dass sie vom Mitarbeiter nicht vordergründig als Kontrolle wahrgenommen wird. Besser ist, ihm die wichtige Rolle seiner Tätigkeit im sicheren Betriebsablauf deutlich zu machen und ihn zu sicherheitsgerechtem Verhalten zu motivieren.

Ladungssicherung

Für Wagen, die aus dem öffentlichen Netz in die Anschlussbahn oder aus der Anschlussbahn in das öffentliche Netz übergehen, legt das befördernde EVU Verladerrichtlinien fest – zum Beispiel die Anwendung der UIC-Verladerrichtlinien.

Für Verkehre innerhalb der Anschlussbahn sind ebenfalls Verladerrichtlinien aufzustellen. Diese setzt der Eisenbahnbetriebsleiter in Kraft. Es dürfen nur Wagen verwendet werden, die für den Transport des jeweiligen Ladegutes geeignet sind. Das Ladegut muss so verladen und gegebenenfalls gesichert werden, dass unter Berücksichtigung der im Regelbetrieb auf das Ladegut einwirkenden Kräfte

- die gültigen Lastgrenzen und Lade- maße eingehalten sind
 - die beim jeweiligen Güterwagen zuläs- sige Verteilung des Ladegutes auf der Ladefläche auch während des Trans- portes gewährleistet ist
- und
- das Ladegut nicht ungewollt in Bewe- gung geraten kann (umstürzen, ver- schieben, herabfallen).

Die Ladungssicherung kann grundsätzlich

- formschlüssig – zum Beispiel ge- genüber ausreichend tragfähigen Stirnwänden, Seitenwänden, Rungen; gegebenenfalls auch in Verbindung mit Festlegehölzern, Abstützungen, Staupolstern, anderen Ladungs- sicherungsmitteln
- oder
- kraftschlüssig – in der Regel durch Niederzurren mit Zurrketten, Zurrgur- ten, gegebenenfalls in Verbindung mit reibungserhöhenden Unterlagen – erfolgen. Wenn bei den Fahrzeugbewe- gungen Rangierstöße nicht ausgeschlos- sen werden können, ist von folgenden Maximalkräften auszugehen:
 - in Wagenlängsrichtung die 4-fache Gewichtskraft des Ladegutes

- in Wagenquerrichtung die 0,5-fache Gewichtskraft des Ladegutes
- in senkrechter Richtung die 0,3-fache Gewichtskraft des Ladegutes

Instandhaltung von Bahnanlagen, eigenen Fahrzeugen, maschinellen Anlagen und anderen Arbeitsmitteln

Bahnanlagen, eigene Fahrzeuge und maschinelle Anlagen und andere Arbeitsmittel müssen so instand gehalten werden, dass sie sich während ihres bestimmungsgemäßen Gebrauchs jederzeit in einem betrieblich und arbeitsschutztech- nisch sicheren Zustand befinden.

Der Eisenbahnbetriebsleiter legt auf Grundlage der geltenden Rechtsvorschrif- ten fest, von wem, mit welchen Fristen und in welchem Umfang Instandhaltungs- arbeiten durchzuführen sind.

Unter Instandhaltung sind alle Maßnah- men zur Bewahrung und Wiederherstel- lung des Sollzustandes sowie zur Feststel- lung und Beurteilung des Istzustandes zu verstehen. In den BOA werden dafür auch Begriffe wie Prüfen, Kontrollieren oder Überwachen verwendet.

Die BOA der einzelnen Bundesländer enthalten zum Teil konkrete Vorgaben für regelmäßige Prüf- und Kontrollaufgaben, beispielsweise für:

Bahnanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Gleise und Weichen • Ingenieurbauwerke, zum Beispiel Brücken • Erdbauwerke, zum Beispiel Böschungen / Einschnitte • Fahrleitungsanlagen • Signalanlagen • Bahnübergänge / Bahnüberwege • Rampen
Maschinelle Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Drehscheiben • Schiebebühnen • Gleiswagen • Wagenkipper • Seilzuganlagen • Gleisbremsen • automatische Rangieranlagen – zum Beispiel Rangierroboter • Verladeanlagen
Maschinelle Anlagen in Werkstätten	<ul style="list-style-type: none"> • Krane • Achssenken
Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Triebfahrzeuge • Wagen • Nebenfahrzeuge

Dazu ist es erforderlich

- alle Bahnanlagen, eigene Fahrzeuge, maschinelle Anlagen und andere Arbeitsmittel zu erfassen, für die regelmäßige Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich sind
- Instandhaltungsprogramme aufzustellen, die das Abnutzungsverhalten und die betrieblichen Einsatzparameter – zum Beispiel Laufleistung, Verschleißgrenzmaß – und die Herstellervorgaben berücksichtigen. Die Instandhaltungsprogramme müssen insbesondere enthalten:
 - Inhalt und Umfang der einzelnen Instandhaltungsmaßnahmen
 - Instandhaltungsintervalle oder Grenzwerte
 - Qualifikation des Instandhaltungspersonals
 - Art und Umfang der Instandhaltungsnachweise
- festzulegen, in welchen Fristen beziehungsweise bei welchen Anlässen Bahnanlagen, eigene Fahrzeuge, maschinelle Anlagen und andere Arbeitsmittel einer Sicht- und Funktionsprüfung zu unterziehen sind.

▼ Weichen müssen regelmäßig geprüft werden, um das sichere Befahren zu gewährleisten.



Hinweise zum Prüf- und Kontrollumfang können teilweise dem für Anschlussbahnen geltenden Regelwerk entnommen werden – zum Beispiel für Bahnüberwege der VDV-Schrift 362 „Bahnüberwege in abgeschlossenen Werksbereichen“. Für die Festlegung von Instandhaltungsumfang und -fristen können aber auch Regelwerke für öffentliche Eisenbahnen herangezogen werden – zum Beispiel für Bahnübergänge die „Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nicht-bundeseigenen Eisenbahnen“ (BÜV-NE) oder für Signalanlagen die „Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen – SIG RMI – (EBO/BO-Strab)“.

Überwachungsbedürftige Anlagen – zum Beispiel stationäre oder auf Fahrzeugen befindliche Druckgeräte (Druckbehälter) – müssen nach Betriebssicherheitsverordnung §§15 ff. wiederkehrend geprüft werden. Für Bremsen und Druckbehälter in Fahrzeugen enthält die VDV-Schrift 885

„Instandhaltungsleitfaden Bremsen und Druckluftbehälter bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (IBD-NE)“ zusätzliche Hinweise.

Eine allgemeine Prüfbestimmung hinsichtlich des Arbeitsschutzes enthält §14 der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV). Arbeitsmittel, die Schäden verursachenden Einflüssen unterliegen, die zu gefährlichen Situationen führen können, sind regelmäßig zu überprüfen und erforderlichenfalls erproben zu lassen. Die Fristen hat der Unternehmer (hier der Anschlussinhaber oder das EVU) im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zu ermitteln.

Bei der Ermittlung der im Sinne der Arbeitsschutzvorschriften zu prüfenden Arbeitsmittel sind die Regelungen in Unfallverhütungsvorschriften zu beachten. Beispielsweise enthalten die DGUV Vorschrift 54 „Winden, Hub- und Zuggeräte“ (bisher BGV D8) und DGUV Vorschrift 52 „Krane“ (bisher BGV D6) Prüfbestimmungen für Seilzuganlagen und Hallenkrane.

Sachverständige und Sachkundige, Befähigte Personen

Die Anforderungen an die Qualifikation von Personen, die den betrieblich und arbeitsschutztechnisch sicheren Zustand von Bahnanlagen, Fahrzeugen, maschinellen Anlagen und anderen Arbeitsmitteln feststellen dürfen, ergeben sich aus den jeweiligen Rechtsvorschriften.

Organisation des Notfallmanagements

Bahnbetriebsunfälle erfordern ein unverzügliches und zielgerichtetes Vorgehen, um

- weitere Gefahren abzuwenden
- verletzte Personen schnell mit Erster Hilfe sowie notärztlicher Betreuung zu versorgen
- den Eisenbahnbetrieb wieder aufzunehmen
- gegebenenfalls die Unfallfolgen zu beseitigen.

Dies kann neben dem Einsatz von eigenen Kräften auch den Einsatz von Behörden und Organisationen mit Sicherheits-



▲ Der Eisenbahnbetriebsleiter hat bei den regelmäßigen Prüfungen der Bahnanlagen darauf zu achten, dass im Gleisbereich kein Material gelagert oder Fahrzeuge abgestellt werden.

▼ Auch für Rangiermittel müssen Instandhaltungsumfang und -fristen geregelt sein.



Das Notfallmanagement erfordert im betrieblichen Regelwerk insbesondere Folgendes festzulegen:

- Meldewege der Unfallmeldung innerhalb des eigenen Eisenbahnbetriebes sowie zur Gewährleistung
 - der Ersten Hilfe und notärztlichen Versorgung
 - der Beteiligung gegebenenfalls betroffener anderer Eisenbahnunternehmen
 - des Herbeiholens eigener oder fremder Hilfskräfte, wie Feuerwehr, Technisches Hilfswerk
 - der Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörden, landesrechtlich zuständige Einsatzleitstellen und Ermittlungsbehörden, bei Arbeitsunfällen auch an die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung (Berufsgenossenschaft/Unfallkasse) und an die für den Arbeitsschutz zuständige Landesbehörde, wie Gewerbeaufsichtsamt, Amt für Arbeitsschutz
- Sichern der Unfallstelle
- Sicherstellen des Schutzes der am Unfallort tätigen Einsatzkräfte
- Betreuung der eigenen betroffenen Mitarbeiter, siehe auch
 - Praxisleitfaden „Zwischenfall, Notfall, Katastrophe“ VBG-Fachwissen (BGI 5097)
 - warnkreuz SPEZIAL Nr. 2 „Trauma und Psyche: Betreuung von Beschäftigten in Verkehrsunternehmen nach traumatischen Ereignissen“
- Gegebenenfalls Einsatz eigener Notfalltechnik
- Vermeiden von Veränderungen am Ereignisort und Sichern von Beweismitteln zur späteren Unfalluntersuchung

Weitere Hinweise zum Notfallmanagement können der für öffentliche Eisenbahnen geltenden Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) entnommen werden.

aufgaben (Feuerwehr, Rettungsdiensten, Technischem Hilfswerk und Polizei) erfordern. Der Anschlussinhaber sollte sich beim Erstellen des Notfallmanagements mit diesen Stellen austauschen.

Untersuchung von Bahnbetriebsunfällen und sicherheitsrelevanten Vorkommnissen

Unabhängig von den Untersuchungen durch Eisenbahnaufsichtsbehörden und andere Ermittlungsbehörden müssen Anschlussinhaber und Eisenbahnbetriebsleiter Bahnbetriebsunfälle selbst untersuchen, um geeignete Maßnahmen zur Vermeidung gleichartiger Ereignisse abzuleiten. Dabei geht es nicht vorrangig um die Schuldfrage, sondern um das Ermitteln von Tatbeständen, die den Unfall verursacht oder begünstigt haben. Dazu sind insbesondere zu erfassen:

- beteiligte Eisenbahnfahrzeuge und Infrastrukturelemente sowie deren Betriebszustände
- beteiligte Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb und deren Handlungsabläufe,

- sonstige am Unfall beteiligte Fahrzeuge, Anlagen, Arbeitsmittel und Personen
- Umgebungsbedingungen (Witterung, Sichtverhältnisse,...)
- Betriebsabläufe vor und während des Unfalls
- technische Einrichtungen inklusive Signalanlagen, die Einfluss auf den Unfallhergang hatten
- betriebliche Regelungen mit Relevanz bezüglich des Unfallhergangs
- Personen- und Sachschäden

Zu untersuchende Bahnbetriebsunfälle sind:

- Kollisionen mit Eisenbahnfahrzeugen und Gegenständen
- Entgleisungen
- Unfälle mit Personenschaden, die in der Regel auch Arbeitsunfälle sind
- Zusammenprall mit Straßenfahrzeugen und mobilen Geräten
- Fahrzeugbrände

Im Sinne einer wirksamen Prävention ist anzustreben, auch andere sicherheitsrelevante Ereignisse – sogenannte Beinaheunfälle – in angemessenem Umfang zu untersuchen. Daraus können in der Regel wertvolle Erkenntnisse zur Unfallprävention abgeleitet werden.

Bei Arbeitsunfällen ist die Fachkraft für Arbeitssicherheit und gegebenenfalls der im jeweiligen Bereich zuständige Sicherheitsbeauftragte bei der Unfalluntersuchung zu beteiligen.

Weitere Hinweise zu Unfalluntersuchungen können der für öffentliche Eisenbahnen geltenden Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BUVO-NE) entnommen werden.

Anhang 1: Vorschriften und Regeln

Gesetze/Verordnungen

Bezugsquellen:
Internet: www.gesetze-im-internet.de,
einige Bundesländer bieten
vergleichbare Portale an (siehe Anhang 2)

Eisenbahn-Bundesamt
Internet: www.eba.bund.de
Rubrik Infothek/Gesetze/Regelwerk

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)
- Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV)
- Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen für Anschlussbahnen der einzelnen Bundesländer (BOA/EBOA) (siehe Anhang 2)
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Landeseisenbahngesetze der Bundesländer (soweit vorhanden)

BG-Vorschriften

Bezugsquelle:
VBG
Deelbögenkamp 4, 22297 Hamburg
Internet: www.vbg.de
oder zuständiger Unfallversicherungsträger
(Berufsgenossenschaft/Unfallkasse)

- DGUV-Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ (bisher BGV A1/GUV-V A1)
- DGUV-Vorschrift 52 „Krane“ (bisher BGV D6)
- DGUV-Vorschrift 54 „Winden, Hub- und Zuggeräte“ (bisher BGV D8)
- DGUV-Vorschrift 72 „Eisenbahnen“ (bisher GUV-V D30.1)
- DGUV-Vorschrift 73 „Schienenbahnen“ (bisher BGV D30)

BG-Regeln und -Informationen

Bezugsquelle:
VBG
Deelbögenkamp 4, 22297 Hamburg
Internet: www.vbg.de
oder
zuständiger Unfallversicherungsträger
(Berufsgenossenschaft/Unfallkasse)

- DGUV-Regel 114-002 „Betrieb von Funkfernsteuerungen bei Eisenbahnen“ (bisher BGR 122/GUV-R 122)
- DGUV-Information 211-010 „Sicherheit durch Betriebsanweisungen“ (bisher BGI 578)
- DGUV-Information 212-016 „Warnkleidung“ (bisher BGI/GUV-I 8591)
- DGUV-Information 250-427 „Handlungsanleitung für die arbeitsmedizinische Vorsorge nach dem Berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 25: Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten“ (bisher BGI/GUV-I 504-25)
- VBG-Fachwissen „Lärmschutzmaßnahmen für Triebfahrzeugführer und Lokrangierführer“ (bisher BGI/GUV-I 5147)
- VBG-Fachwissen „Rangieren bei Eisenbahnen“ (bisher BGI 529)
- VBG-Fachwissen „Zwischenfall, Notfall, Katastrophe“ (bisher BGI 5097)

VDV-Eisenbahnvorschriften und andere VDV-Schriften

Herausgeber:
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39, 50672 Köln
Internet: www.vdv.de

Bezugsquelle:
www.vdv.de/publikationen.aspx

- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)
- Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen – SIG RMI – (EBO/BOStrab)
- VDV 362 „Bahnüberwege in abgeschlossenen Werksbereichen“
- VDV 714 „Leitlinie für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen“
- VDV 750 „Dienstordnung der Anschlussbahn / Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst“ ; „Bedienungsanweisung für die Anschlussbahn“
– Empfehlungen zu deren Aufstellung
- VDV 753 „Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie –
- VDV 754 „Richtlinie über die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb“
- VDV 755 „Streckenkenntnis-Richtlinie“
- VDV 885 „Instandhaltungsleitfaden Bremsen und Druckluftbehälter bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (IBD-NE)“

Anhang 1: Vorschriften und Regeln

UIC - Schriften

Herausgeber:
UIC-Generalsekretariat,
14-16, rue Jean Rey, F-75015 Paris
Bezugsquelle:
<http://www.uic.org/etf/>

- UIC-Verladerichtlinien

„warnkreuz SPEZIAL“

Bezugsquelle:
www.vbg.de/oePNV-bahnen

- Nr. 2 „Trauma und Psyche: Betreuung von Beschäftigten in Verkehrsunternehmen nach traumatischen Ereignissen“
- Nr. 14 „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bei Eisenbahnen: Kleidung für Rangierer“
- Nr. 16 „Eisenbahnfahrzeuge sicher bewegen – ohne Lokomotive“
- Nr. 29 „Funkfernsteuerung bei Eisenbahnen: Sicherheit und Gesundheitsschutz für Lokrangierführer“

VBG-Fachinfoblätter

Bezugsquelle:
www.vbg.de/oePNV-bahnen

- Arbeitsschutz bei Eisenbahnen: Richtiges Verhalten von Rangierern auf Fahrzeugen
- Aufstellen und Sichern von Schienenfahrzeugen
- Einsatz von Rangierfahrzeugen
- Kuppeln von Eisenbahnfahrzeugen
- Verhalten im Gleisbereich
- Während des Rangierens: Gleisbereich beobachten

VBG-Sicherheits-Check

Bezugsquelle:
www.vbg.de/oePNV-bahnen

- Sicherheits-Check Eisenbahnen – Güterverkehr (einschließlich Rangieren, Funkfernsteuerung)

Normen

Bezugsquelle:
www.beuth.de

- DIN EN ISO 11612: Schutzkleidung – Kleidung zum Schutz gegen Hitze und Flammen – Mindestleistungsanforderungen
- DIN EN ISO 20471: Hochsichtbare Warnkleidung – Prüfverfahren und Anforderungen



Anhang 2

Die Bundesländer haben folgende Verordnungen erlassen (Stand 12/2015, Quelle: ursprünglich VDV-Schrift 750)

Übersicht der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen f. Anschlussbahnen der einzelnen Bundesländer (BOA/EBOA)			
Bundesland	Titel	Abkürzung	„Dienststörung der Anschlussbahn“ / „Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst“ und Fundstelle in BOA/EBOA
Baden-Württemberg	Verordnung des Innenministeriums über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 17. März 1971; Gesetzblatt für Baden-Württemberg Nr.9/1971 vom 26.04.1971, S.119-143 http://www.landesrecht-bw.de > Gesetze und Verordnungen > Suchwort „Titel“	BOA	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst § 23 (1)
Bayern	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen - EBOA) vom 3. März 1983; Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr.9/1983 vom 29.04.1983, S.159-213 http://www.gesetze-bayern.de > Gesetze und Verordnungen > Suchwort „Titel“	EBOA	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst § 24 (1)
Berlin	Preußisches Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892; Preußisches Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 03. November 1838, S.533-543		
Brandenburg	Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (Bau und Betriebsordnung für Anschlussbahnen -BOA-) vom 13. Mai 1982; Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik Nr. 1080 - Sonderdruck - vom 31.12.1982 in der Fassung der Bekanntmachung GVBl. BB Nr. 9/1997 vom 05.09.1997 Gilt laut der Bekanntmachung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 6. Juni 2001 (ABl./01, [Nr. BGBl I], S. 2394) „Einführung von Vorschriften für nichtbundeseigene Eisenbahnen im Land Brandenburg“ weiterhin für die nichtöffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen. http://bravors.brandenburg.de/de/vorschriften_schnellsuche Suchwort: Einführung von Vorschriften für nicht bundeseigene Eisenbahnen im Land Brandenburg	BOA (gemäß Rechtsbereinigungsgesetz)	Dienststörung § 52 (4) BOA
Bremen	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen vom 6. Januar 1961 Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen Nr.5/1961 vom 27.1.1961, S.13-30 http://bremen.beck.de/?typ=reference&y=100&g=BrAnschlBVO	BOA	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst auf der Anschlussbahn § 28 (2) d)
Hamburg	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 15. März 1960 Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Teil 1 Nr.15/1960 vom 29.3.1960, S.259-289 http://www.landesrecht.hamburg.de > Gesetze/Verordnungen > Suchwort „Titel“	BOA	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst auf der Anschlussbahn § 25 (2) e)

Übersicht der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen f. Anschlussbahnen der einzelnen Bundesländer (BOA/EBOA)

Bundesland	Titel	Abkürzung	„Dienststörung der Anschlussbahn“ / „Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst“ und Fundstelle in BOA/EBOA
Hessen	<p>Einschlägig ist das Hessische Eisenbahngesetz (HEisenbG) vom 25. September 2006 http://www.rv.hessenrecht.hessen.de > Rechtsvorschriften > Suchwort „Titel“ Verkündet als Artikel 2 des Hessischen Bahngesetzes vom 25. September 2006 (GVBl. I S. 491, 498).</p> <p>Nach Artikel 3 (1) Nr. 3 des Hessischen Bahngesetzes vom 25.09.2006 ist die u. g. BOA aufgehoben.</p> <p>§ 7 HEisenbG regelt die Betrieblichen und technischen Anforderungen Bestimmungen und legt in Absatz 2 fest, für welche Bahnen die Bestimmungen der BOA als Anordnung der Aufsichtsbehörde gelten: Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen-BOA-) vom 6. Dezember 1957, Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen Nr.36/1957 vom 31.12.1957, S.225-240</p>		(Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst auf der Anschlussbahn § 25 (2) Nr. 4 der inzwischen aufgehobenen BOA)
Mecklenburg-Vorpommern	<p>Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (Bau und Betriebsordnung für Anschlußbahnen -BOA-) vom 13. Mai 1982; Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik Nr. 1080 - Sonderdruck - vom 31.12.1982</p> <p>Nach der Anlage Nr.6 zu § 1 des Gesetzes über die Bereinigung und die Fortgeltung des zu Landesrecht gewordenen Rechts der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik im Land Mecklenburg-Vorpommern (Rechtsbereinigungs- und Rechtsfortgeltungsgesetz - RBFG M-V) vom 23. April 2001 gilt die BOA vom 13. Mai 1982 mit gewissen Einschränkungen weiterhin im Land Mecklenburg-Vorpommern. http://www.landesrecht-mv.de/jportal/portal/page/Suchwort „Titel“</p>	BOA	Dienststörung § 52 (4) BOA
Niedersachsen	<p>Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen vom 14. Dezember 1955 Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr.30/1955 vom 16.12.1955, S.265-287 http://www.voris.niedersachsen.de > Gesetze/Verordnungen > Suchwort „Titel“</p>	BOA	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst auf der Anschlussbahn § 25 (1) d)
Nordrhein-Westfalen	<p>Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) vom 31. Oktober 1966 (GV. NW. 1966 S. 488; ber. GV. NW. 1967 S. 26; geändert durch Art. 104 des Gesetzes vom 18.05.2004 (GV. NRW. S. 248) https://recht.nrw.de > Suchwort „Titel“</p>	BOA	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst § 23 (1)
Rheinland-Pfalz	<p>Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) in Rheinland-Pfalz vom 15. Juli 1957 Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Rheinland-Pfalz Nr.30/1957 vom 13.8.1957, S.163-178 http://www.landesrecht.rlp.de > Suchwort „Titel“</p>	BOA	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst auf der Anschlussbahn § 25 (1) d)



Übersicht der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen f. Anschlussbahnen der einzelnen Bundesländer (BOA/EBOA)

Bundesland	Titel	Abkürzung	„Dienstordnung der Anschlussbahn“ / „Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst“ und Fundstelle in BOA/EBOA
Saarland	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen - EBOA) vom 25. September 1985 Amtsblatt des Saarlandes Nr. 47/1985 v.18.11.1985, S.1073-1124, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 8. Oktober 2003 (Amtsbl. S. 2910) http://sl.juris.de/sl/gesamt/BauBetrAnschlussBahnV_SL.htm	BOA	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst § 24 (1)
Sachsen	Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (Bau und Betriebsordnung für Anschlußbahnen -BOA-) vom 13. Mai 1982; Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik Nr. 1080 - Sonderdruck - vom 31.12.1982 Gilt laut Anlage 1 Nr. 16 zu § 2 des Sächsischen Rechtsbereinigungsgesetzes (SächsRBG) vom 17. April 1998 i. V. mit Artikel 3 Satz 3 des Gesetzes zur Regelung der Rechtsverhältnisse bei Eisenbahnen und Seilbahnen im Freistaat Sachsen vom 12. März 1998	BOA	Dienstordnung § 52 (4) BOA
Sachsen-Anhalt	Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (Bau und Betriebsordnung für Anschlußbahnen -BOA-) vom 13. Mai 1982; Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik Nr. 1080 - Sonderdruck - vom 31.12.1982 in der Fassung der Bekanntmachung GVBl. LSA Nr. 1/1997 vom 01.01.1997 http://www.landesrecht.sachsen-anhalt.de > Gesetze/Verordnungen > Suchwort „Titel“	BOA (gemäß Rechtsbereinigungsgesetz)	Dienstordnung § 52 (4) BOA
Schleswig-Holstein	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen vom 14. November 1956; Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein Nr.26/1956 vom 14.12.1956, S.177-192 http://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de > Gesetze/Verordnungen > Suchwort: „Titel“	BOA	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst auf der Anschlussbahn § 25 (1) d)
Thüringen	Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (Bau und Betriebsordnung für Anschlußbahnen -BOA-) vom 13. Mai 1982; Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik Nr. 1080 - Sonderdruck - vom 31.12.1982 Gemäß Anlage 11 Kap. XI Sachgeb. A Abschn. III Nr. 2 des Einigungsvertrages bleibt die Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen nach Wirksamwerden des Beitritts in Kraft. Bekanntmachung der als Landesrecht fortgeltenden Vorschriften der ehemaligen DDR, Gesetz- und Verordnungsblatt (GVBl.) des Freistaates Thüringen Nr. 17 vom 25.11.1998, S. 387 Keine Fundstelle im Internet bekannt	BOA (gemäß Einigungsvertrag)	Dienstordnung § 52 (4) BOA

Die in dieser Publikation enthaltenen Lösungen schließen andere, mindestens ebenso sichere Lösungen nicht aus, die auch in Regeln anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Türkei oder anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ihren Niederschlag gefunden haben können.

In dieser Publikation wird zugunsten der besseren Lesbarkeit das ursprüngliche grammatische Geschlecht und der Begriff „Mitarbeiter“ in allen Fällen hier im Sinne „Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb“ verwendet. Eine geschlechtsneutrale Schreibweise ist daher nicht immer möglich. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass damit auch jeweils das andere Geschlecht angesprochen ist.

Wenn in dieser Publikation von Beurteilungen der Arbeitsbedingungen gesprochen wird, ist damit auch immer die Gefährdungsbeurteilung im Sinne des Arbeitsschutzgesetzes gemeint.

Herausgeber:



Deelbögenkamp 4
22297 Hamburg
Postanschrift: 22281 Hamburg

Artikelnummer: 48-05-0028-7

Fotos VBG;
Seite 8 oben, 14: Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH;
Seite 15 oben: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der VBG

Version 1.1/2016-04
Druck: 2016-04/Auflage 1.800

Der Bezug dieser Informationsschrift ist für Mitgliedsunternehmen der VBG im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Wir sind für Sie da!

Kundendialog der VBG: 040 5146-2940

Notfall-Hotline für Beschäftigte im Auslandseinsatz:

+49 40 5146-7171

Service-Hotline für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz:

0180 5 8247728 (0,14 €/Min. aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)

Für Sie vor Ort – die VBG-Bezirksverwaltungen:

Bergisch Gladbach

Kölner Straße 20
51429 Bergisch Gladbach
Tel.: 02204 407-0 • Fax: 02204 1639
E-Mail: BV.BergischGladbach@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 02204 407-165

Berlin

Markgrafenstraße 18 • 10969 Berlin
Tel.: 030 77003-0 • Fax: 030 7741319
E-Mail: BV.Berlin@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 030 77003-109

Bielefeld

Nikolaus-Dürkopp-Straße 8
33602 Bielefeld
Tel.: 0521 5801-0 • Fax: 0521 61284
E-Mail: BV.Bielefeld@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0521 5801-165

Dresden

Wiener Platz 6 • 01069 Dresden
Tel.: 0351 8145-0 • Fax: 0351 8145-109
E-Mail: BV.Dresden@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0351 8145-167

Duisburg

Wintgensstraße 27 • 47058 Duisburg
Tel.: 0203 3487-0 • Fax: 0203 2809005
E-Mail: BV.Duisburg@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0203 3487-106

Erfurt

Koenbergstraße 1 • 99084 Erfurt
Tel.: 0361 2236-0 • Fax: 0361 2253466
E-Mail: BV.Erfurt@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0361 2236-415

Hamburg

Sachsenstraße 18 • 20097 Hamburg
Tel.: 040 23656-0 • Fax: 040 2369439
E-Mail: BV.Hamburg@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 040 23656-165

Ludwigsburg

Martin-Luther-Straße 79
71636 Ludwigsburg
Tel.: 07141 919-0 • Fax: 07141 902319
E-Mail: BV.Ludwigsburg@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 07141 919-354

Mainz

Isaac-Fulda-Allee 3 • 55124 Mainz
Tel.: 06131 389-0 • Fax: 06131 371044
E-Mail: BV.Mainz@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 06131 389-180

München

Barthstraße 20 • 80339 München
Tel.: 089 50095-0 • Fax: 089 50095-111
E-Mail: BV.Muenchen@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 089 50095-165

Würzburg

Riemenschneiderstraße 2
97072 Würzburg
Tel.: 0931 7943-0 • Fax: 0931 7842-200
E-Mail: BV.Wuerzburg@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0931 7943-407

BG-Akademien für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz:

Akademie Dresden

Königsbrücker Landstraße 4c
01109 Dresden
Tel.: 0351 88923-0 • Fax: 0351 88349-34
E-Mail: Akademie.Dresden@vbg.de
Hotel-Tel.: 0351 457-3000

Akademie Gevelinghausen

Schloßstraße 1 • 59939 Olsberg
Tel.: 02904 9716-0 • Fax: 02904 9716-30
E-Mail: Akademie.Olsberg@vbg.de
Hotel-Tel.: 02904 803-0

Akademie Lautrach

Schloßstraße 1 • 87763 Lautrach
Tel.: 08394 92613 • Fax: 08394 1689
E-Mail: Akademie.Lautrach@vbg.de
Hotel-Tel.: 08394 910-0

Akademie Storkau

Im Park 1 • 39590 Tangermünde/OT Storkau
Tel.: 039321 531-0 • Fax: 039321 531-23
E-Mail: Akademie.Storkau@vbg.de
Hotel-Tel.: 039321 521-0

Akademie Untermerzbach

ca. 32 km nördlich von Bamberg
Schlossweg 2, 96190 Untermerzbach
Tel.: 09533 7194-0 • Fax: 09533 7194-499
E-Mail: Akademie.Untermerzbach@vbg.de
Hotel-Tel.: 09533 7194-100



Seminarbuchungen:

online: www.vbg.de/seminare

telefonisch in Ihrer VBG-Bezirksverwaltung:

Montag bis Donnerstag 8–17 Uhr,

Freitag 8–15 Uhr

Bei Beitragsfragen:

telefonisch: 040 5146-2940

Montag bis Donnerstag 8–17 Uhr,

Freitag 8–15 Uhr

E-Mail: kundendialog@vbg.de

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung

Deelbögenkamp 4 • 22297 Hamburg

Tel.: 040 5146-0 • Fax: 040 5146-2146

E-Mail: kundendialog@vbg.de

www.vbg.de

So finden Sie Ihre VBG-Bezirksverwaltung:

www.vbg.de/standorte aufrufen und die Postleitzahl Ihres Unternehmens eingeben.

www.vbg.de