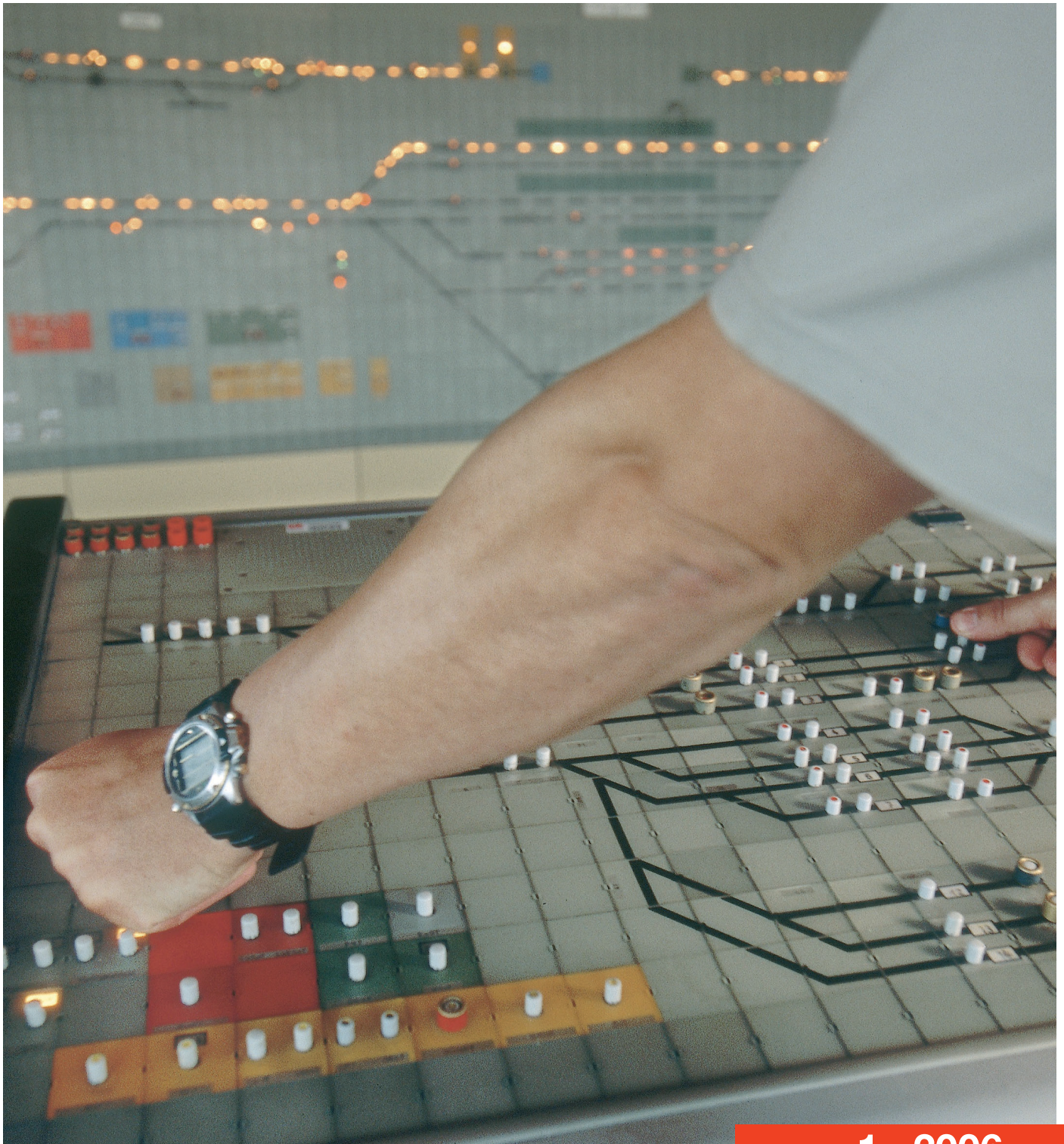


BahnPraxis

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der DB AG



1 · 2006

- Ein Stellwerkstotalausfall und seine Folgen
- Völlig gestörte Verständigung ● „Lass mich oder ich beiße!“

Liebe Leserinnen und Leser,

„mein Gott hatte ich heute wieder einen Stress!“, ist das nicht einer der häufigsten gesagten Sätze, wenn wir nach einem anstrengenden Arbeitstag nach Hause kommen.

Die Zahl der Randbedingungen, Termine, Aufgaben etc., die unser tägliches Leben bestimmen werden immer zahlreicher und das nicht nur im beruflichen Umfeld, sondern auch im privaten Bereich.

Was ist eigentlich Stress? Im Duden finden in diesem Zusammenhang auch die Begriffe Überbeanspruchung und Anspannung.

Stress kann positive und negative Wirkungen haben. Positiver Stress ist in aller Regel leistungsfördernd, motivierend. Eine Aufgabe, die spannend und besonders interessant ist, führt nicht selten auch unter hohem Termindruck oder gerade wegen des hohen Termindrucks zu sehr guten Ergebnissen. Das Überstehen einer derartigen Phase ist nicht selten auch eine Bestätigung für die eigene Leistungsbereitschaft.

Leider hat Stress auch viele Nebenwirkungen und hier meinen wir nicht nur die medizinischen. Negativer Stress entsteht häufig bei Abweichungen vom Soll-Ablauf oder wenn die Zahl der eine Aufgabe beeinflussenden Faktoren größer wird. Dabei ist es zunächst unabhängig, ob die Wirkung der Abweichungen groß oder klein ist, sondern die subjektive Wahrnehmung entscheidet, wie in derartigen Situationen gehandelt wird. Wichtig ist gerade im Bahnbetrieb, dass besonnen gehandelt wird.

Die Eisenbahn-Unfallkasse hat gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft (BG) Bahnen und unter Beteiligung von Wissenschaftlern und Praktikern aus den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Medienpaket zur Stressreduktion bei Eisenbahnfahrzeugführern, speziell für Lokrangierführer und Triebfahrzeugführer im Regionalverkehr entwickelt, welches Ihnen in dem vorliegenden Heft vorgestellt wird.

Beim stressfreien Lesen der Ihnen vorliegenden Ausgabe der „Bahn-Praxis“ wünschen wir Ihnen viel Spaß.

Ihr „Bahn-Praxis“-Redaktionsteam.



Unser Titelbild:
Fahrstraßeneinstellung in einem
Gleisbildstellwerk.
Foto: DB AG/Schmid.

THEMEN DES MONATS

Stellwerkstotalausfall – was nun?

Hier folgt der zweite Teil des Artikels zu dem „Super-Gau“.

Seite 3

Bleiben Sie fit – machen Sie mit

beim Test „Völlig gestörte Verständigung“. Die Lösung dazu finden Sie ebenfalls in diesem Heft.

Seite 8

„Lass mich oder ich beiße!“

Worum geht es in dem Beitrag mit diesem Titel? Es geht um den Umgang mit Stress, um das Trainieren von schwierigen Situationen. Die EUK hat hierzu ein Medienpaket für Lokrangierführer und Eisenbahnfahrzeugführer im Regionalverkehr zur Stressreduzierung entwickelt.

Seite 9

Impressum „BahnPraxis“

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG.

Herausgeber

Eisenbahn-Unfallkasse – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe, beide mit Sitz in Frankfurt am Main.

Redaktion

Kurt Nolte, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Markus Krittian, Dieter Reuter, Werner Wiczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NBGB, Taunusstraße 45-47, 60329 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-2 77 03, E-Mail: I.NBGB@bahn.de.

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der EUK im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement € 15,60, zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Eisenbahn-Fachverlag GmbH, Postfach 23 30, 55013 Mainz. Telefon (0 61 31) 28 37-0, Telefax (0 61 31) 28 37 37, ARCOR (9 59) 15 58. E-Mail: bahnpraxis@eisenbahnfachverlag.de

Druck und Gestaltung

Meister Print & Media GmbH, Werner-Heisenberg-Straße 7, 34123 Kassel.

1	2	3	4	5	6	7
Wortlaut des Gespräches				Abgabe durch (Sprechstelle, Name)	Zeit Std./Min.	Annahme durch (Sprechstelle, Name)
Zug-Nr.	Plan-Nr.	Verkehrszeit Std./Min.				
		30.06.05				
				Zimmer, Fdl	17.32	Klein, AVI
				Zimmer, Fdl	17.33	Roth, BZ
				Zimmer, Fdl	17.38	Groß, Nflst
				Zimmer, Fdl	17.50	Schmidt, Fdl FHOE
				Zimmer, Fdl	17.50	Müller, Fdl FIS
				Zimmer, Fdl	19.00	
				Schäfer, Fdl FIS	20.11	Zimmer, Fdl FNHS
				Ludwig, NMG	20.33	Zimmer, Fdl FNHS
				Zimmer, Fdl	20.34	
				Ludwig, NMG	20.35	Zimmer, Fdl FNHS
				Ludwig, NMG	20.35	Zimmer, Fdl FNHS
				Ludwig, NMG	20.35	Zimmer, Fdl FNHS
				Ludwig, NMG	20.35	Zimmer, Fdl FNHS
				Ludwig, NMG	20.35	Zimmer, Fdl FNHS
				Ludwig, NMG	20.35	Zimmer, Fdl FNHS
				Ludwig, NMG	20.35	Zimmer, Fdl FNHS

Abbildung 6a:

Fernsprechbuch Fdl Nhausen.

1	2	3	4	5	6	7
Wortlaut des Gespräches				Abgabe durch (Sprechstelle, Name)	Zeit Std./Min.	Annahme durch (Sprechstelle, Name)
Zug-Nr.	Plan-Nr.	Verkehrszeit Std./Min.				
		noch 30.06.05				
				Zimmer, Fdl	20.36	
				Ludwig, NMG	20.36	Zimmer, Fdl
				Ludwig, NMG	20.37	Zimmer, Fdl
				Zimmer, Fdl	20.47	v. Carnap, Tf 15196
				Porzig, Fdl	10.15	
				Ludwig, NMG	10.31	Porzig, Fdl
				Ludwig, NMG	10.40	Porzig, Fdl FNHS
				Porzig, Fdl	10.40	

Abbildung 6b:

Fernsprechbuch Fdl Nhausen

(zweite Seite).

Die Vorschrift aus der EBO, wonach auf Strecken ohne Zugbeeinflussung nur Geschwindigkeiten bis maximal 100 km/h zulässig sind, wird hier nicht angewendet, da die Gleismagneten der PZB 90 auch bei einem Stromausfall infolge Stellwerksausfalles in vollem Umfang wirken. Insoweit muss in diesem Falle nicht von einem Ausfall der streckenseitigen Zugbeeinflussung ausgegangen werden.

Der Ausfall des selbsttätigen Streckenblocks wird durch das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit in vollem Umfang kompensiert und wirkt sich nicht auf die zulässige Geschwindigkeit der Züge aus.

Für die Vorbeifahrt an den erloschenen Signalen am Fahrweg im Bahnhof Nhausen sowie auf der freien Strecke auf schriftlichen Befehl gelten die Regeln die Regeln in KoRil 408.0455 i. V. m. 408.0456.

Nach den Regeln in KoRil 408.0456 Abschnitt 3 Abs. 3 gilt für die Vorbeifahrt an diesen Signalen sowie im etwa nachfolgenden anschließenden Weichenbereich nach AB 3 (DS 301) bzw. DV 301 § 1 Abs. 3b eine zulässige Geschwindigkeit von max. 40 km/h.

Das Befahren der mit Handverschluss gesicherten Weichen mit max. 50 km/h entfällt. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass aufgrund der erloschenen Hauptsignale im Bahnhof Nhausen die Züge ohnehin nur mit 40 km/h ein- und ausfahren.

Zusammengefasst kommen für die Dauer der Betriebsbeeinträchtigung folgende Geschwindigkeiten in Betracht:

40 km/h ▶ Vorbeifahrt der Züge auf schriftlichen Befehl an den infolge des Stellwerksausfalls erloschenen Signalen inkl. anschließender Weichenbereich.

Fahrplan ▶ Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der freien Strecke; der Tf muss über die erloschenen Signale fmdl. verständigt werden (KoRil 408.0611 Abschnitt 2 und 4).

Da im Bahnhof trotz der Beeinträchtigungen die Fahrwegprüfung z. T. unmittelbar durch Hinsehen und für die nicht einsehbaren Abschnitte mittelbar möglich ist und auf den anschließenden Streckenabschnitten Räumungsprüfung auf Zeit praktiziert wird, kann auf das Fahren auf Sicht der Züge verzichtet werden.

In der Abbildung 5 haben wir das Betriebsgeschehen auszugswise anhand des zu führenden Zugmeldebuches für die zweigleisige Strecke dargestellt. Wir weisen darauf hin, dass diese Mustereinträge lediglich eine mögliche Form der Dokumentation des operativen Betriebsablaufs darstellen. Eine abwei-

Handwritten Railway Order Form (FIS) for Train 15196:

- Train Details:**

Nr. / Abt. / Art. / Spang.	Bezeichnung	am. / f. / abt. / art. / spang.
Sbk	17	
- Destination and Route:**

Nhausen, 30.06.2005, 21, 01
 Zimmer von Camap, Tf, über ZBF
- Other Handwritten Notes:**
 - Handwritten 'X' in the top left corner.
 - Various checkboxes and lines for operational instructions.

Abbildung 7c:
Schriftlicher Befehl zur Fahrt des Zuges 15196 von FHOE nach FIS.

Nhausen einfährt und nach Halt am Bahnsteig den Bahnhof in Richtung Istein verlässt. Der Befehl wird dem Triebfahrzeugführer nach Halt vor dem Einfahrsignal F des Bahnhof Nhausen vom Fahrdienstleiter Nhausen über Zugfunk übermittelt. Den schriftlichen Befehl 9 zum Fahren auf Sicht zwischen den Bahnhöfen Höchst und Nhausen übermittelt der zuständige Fahrdienstleiter in Höchst. Da Zug 15196 der erste Zug aus Richtung Höchst ist, der in Richtung Istein verkehrt, erhält er zusätzlich die Befehle 9 für die Abschnitte Höchst – Nhausen sowie Nhausen – Istein.

Am folgenden Tag um 10.00 Uhr meldet der Bezirksingenieur-LST dem Notfallmanager, dass die Arbeiten zur Störungsbehebung und zur Wiederinbetriebnahme des Stellwerkes Nhausen kurz vor dem Abschluss stehen und der Regelbetrieb wieder aufgenommen werden kann.

Zur Wiedereinschaltung des Stellwerkes wird eine planmä-

ßige Zugpause von 10.15 Uhr bis 10.35 genutzt. Auf Anweisung des Bezirksleiters Betrieb begeben sich insgesamt vier anwesende Mitarbeiter zu den mittels Handverschluss gesicherten Weichen. Zuvor wurden ihnen die Schlüssel der jeweils zu entfernenden Sperrvorrichtungen ausgehändigt. Das Beseitigen der Handverschlüsse kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Der Fahrdienstleiter Nhausen begibt sich zurück an seinen Arbeitsplatz und um 10.15 Uhr erfolgt die Wiedereinschaltung des Stellwerkes. Um 10.30 Uhr melden die Mitarbeiter im Gleisbereich den Vollzug des Entfernens aller Sperrvorrichtungen sowie der Sperrverschluss.

Nach einem probeweisen Umstellen aller Weichen und einer Überprüfung der Ausleuchtung der Melde- und Bedieneinrichtungen im Stellwerk sowie der Außenanlagen, erklärt der Bezirksingenieur-LST die ordnungsgemäße Funktion des Stellwerk „Nf“ in vollem Umfang für wiederhergestellt.

Alle eingeführten betrieblichen Ersatzmaßnahmen werden nach Vorliegen der betrieblichen Voraussetzungen aufgehoben (siehe Einträge im Zugmelde-

buch Abbildung 5 sowie im Fernsprechbuch Abbildung 6).

Der Regelbetrieb ist wiederhergestellt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

die in diesem Beitrag vorgestellte Verfahrensweise bei der Bewältigung einer derart schwerwiegenden Störung im Betriebsablauf bedarf ein hohes Maß an Improvisation. Eine detaillierte und zusammenhängende Handlungsanweisung für die betrieblichen Ersatzmaßnahmen suchen Sie in KoRil 408 sowie dem mitgeltenden Regelwerk vergeblich. Entscheidend für die Schadensbegrenzung ist Ihre Flexibilität, die Einsatzfreudigkeit aller am Prozess der Störungsbewältigung beteiligten Mitarbeiter und ein ausgeprägtes Fachwissen in Bezug auf die Gesamtheit aller zu ergreifenden betrieblicher Ersatzmaßnahmen. Letzteres bewirkt, dass auch ein Behelfsbetrieb sicher und zuverlässig für unsere Kunden durchgeführt werden kann. Der Schienenersatzverkehr sollte nur zur kurzfristigen Kompensation des unterbrochenen Verkehrsflusses auf der Schiene oder als ultima ratio herangezogen werden, wenn eine dauerhafte Unterbrechung des Schienenverkehrs, z.B. infolge eines Dammrutsches, zu erwarten ist. Ein Stellwerksausfall oder ähnlich gelagerte Ereignisse gehören in der Regel nicht dazu.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen auch weiterhin einen störungsfreien Betrieb. ■

Bleiben Sie „FIT“– machen Sie mit

Völlig gestörte Verständigung

Rosemarie Lehmann, TZ Leipzig, Wolf-Dieter Wieland, Stuttgart,
Gerd Junginger, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee

In Zeitalter der modernen Kommunikation ist eine Verständigung zwischen den Zugmeldestellen in der Regel kein Problem, weil alternative Verständigungsmittel, wie Handys zur Verfügung stehen.

Dennoch kann es passieren, dass keinerlei Kommunikation möglich ist.

Ist das denn dann gleich „völlig gestörte Verständigung“?

Was steht im Regelwerk?

Die Lösungen finden Sie auf Seite 12 in diesem Heft.



Testen Sie Ihr Wissen

Lfd. Nr.		richtig	falsch
1.	Die Verständigung gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über die in den Örtlichen Richtlinien genannten Fernspreverbindungen zwischen den Zugfolgestellen möglich ist.		
2.	Die Verständigung gilt nicht als völlig gestört, solange sich die Fdl über Handy verständigen können.		
3.	Solange die Räumungsprüfung durch Rückblocken bestätigt werden kann, gilt die Verständigung auch dann nicht als völlig gestört, wenn keinerlei Kommunikation zwischen den Fdl möglich ist.		
4.	Die Verständigung zwischen Zugfolgestellen gilt nur dann als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen möglich ist, aber Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigt werden muss.		
5.	Bei völlig gestörter Verständigung dürfen folgende Fahrten zugelassen werden: a) Fahrt auf zweigleisigen Strecken mit Streckenblock auf dem Regelgleis b) Fahrt auf zweigleisiger Strecke auf dem Gegengleis, Erlaubnis vorhanden c) Fahrt auf eingleisiger Strecke in Richtung einer Abzw, Erlaubnis vorhanden d) Fahrt auf eingleisiger Strecke ohne Abzw, Erlaubnis vorhanden e) Fahrt auf eingleisiger Strecke, keine Erlaubnis vorhanden, nächster Zug nach Fahrplan f) Fahrt auf einer Strecke ohne Streckenblock		
6.	Bei völlig gestörter Verständigung müssen Sie den Tf des abzulassenden Zuges durch Befehl 10 mitteilen, dass bei der Einfahrt die Hauptsignale und Sperrsignale des nächsten Bahnhofs nicht gelten.		
7.	Bei völlig gestörter Verständigung müssen Sie den Tf des abzulassenden Zuges durch Befehl 10 beauftragen, am Einfahrsignal des nächsten Bahnhofs zu halten und den Fdl zu verständigen.		
8.	Bei völlig gestörter Verständigung müssen Sie den Tf des abzulassenden Zuges durch Befehl 9 beauftragen, bis zur nächsten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren.		
9.	Bei völlig gestörter Verständigung müssen Sie den Tf des abzulassenden Zuges beauftragen, in den nächsten Bahnhof mit 5 km/h einzufahren.		
10.	Bei völlig gestörter Verständigung müssen Sie den Tf der Züge Befehl 8 für alle im betroffenen Gleisabschnitt vorhandenen Bahnübergänge erteilen.		
11.	Bei völlig gestörter Verständigung müssen Sie den Tf der Züge Befehl 8 erteilen, wenn Schranken im betroffenen Gleisabschnitt von der benachbarten Zugmeldestelle bedient werden.		
12.	Ist die Verständigung mit einer Blockstelle der freien Strecke (außer Abzw) völlig gestört, müssen Sie den abzulassenden Zug durch Befehl 10 beauftragen am Blocksignal zu halten und den Fdl der Blockstelle zu verständigen.		
13.	Ist die Verständigung mit einer Blockstelle der freien Strecke (außer Abzw) völlig gestört, müssen Sie den abzulassenden Zug durch Befehl 10 benachrichtigen, dass das Blocksignal nicht gilt.		

„Lass mich oder ich beiße!“

So antwortet die Heldin einer beliebten Teenagerserie in potentiell stressigen Situationen. Eisenbahnfahrzeugführern steht diese Antwort nicht zur Verfügung.

Der bewusste Umgang mit Stress, vorbeugendes Verhalten in schwierigen Situationen, auch das Vermeiden solcher Situationen können jedoch trainiert werden.

Über die betriebliche Umsetzung des neuen Medienpaketes zur Stressreduzierung für Lokrangierführer und Eisenbahnfahrzeugführer im Regionalverkehr berichtet Dipl.-Ing. Peter Schneider, Technischer Aufsichtsdienst der Eisenbahn-Unfallkasse, Frankfurt am Main.



Abbildung 1:
Präsentation der Medienpakete zur
Stressprävention in Kassel.

Es ist der 21. September 2005, elf Uhr. Im großen Konferenzraum des Hotels in Kassel herrscht gespannte Aufmerksamkeit. Rund 100 Geschäftsführer, Betriebsräte, Eisenbahnbetriebsleiter und Manager von Eisenbahnunternehmen lauschen den Worten der Referenten (Abbildung 1). Über Stress wird gesprochen, Stress für Eisenbahnfahrzeugführer (EFF) im

Regionalverkehr und Stress für EFF, die als Lokrangierführer tätig sind. Etwa die Hälfte der anwesenden Führungskräfte und Betriebsräte sind Mitarbeiter von Mitgliedsbetrieben der Eisenbahn-Unfallkasse. Alle sind gekommen, um der Präsentation des neuen Medienpaketes zur Stressprävention für Eisenbahnfahrzeugführer beizuwohnen und die Ergebnisse

selbst zu erproben (Abbildungen 2 und 3).

Das Medienpaket ist ein Gemeinschaftsprodukt der EUK und der BG Bahnen, an dem Wissenschaftler, Medienpädagogen und nicht zuletzt in hohem Maße die Praktiker aus den Eisenbahnunternehmen mitgewirkt haben.

Im Heft 11/2004 von BahnPraxis („Stress lass nach“) sowie in Heft 3/2005 des EUK-Dialogs (Neues Medienpaket hilft Stress vermeiden) haben wir ausführlich über das Gemeinschaftsprojekt berichtet.

„Lass mich, oder ich beiße“, genau diese Worte wird ein Erwachsener eher selten gebrauchen. Aber wie oft würden wir unserem Gegenüber am liebsten ein „Lass mich doch in Ruhe“ oder schlimmeres ins Gesicht schmettern, dürfen dies jedoch nicht. Kundenorientiert und freundlich, selbst dann, wenn der Kunde ausfallend und unsachlich ist. Im Sinne des Unternehmens handelnd, so sollen wir reagieren. Konfliktsituationen mit Kunden sind daher ein Bestandteil im Medienpaket. Eine Stresssituation von vielen, die näher betrachtet werden (Abbildung 4).

Das Medienpaket stieß nicht nur in Kassel auf reges Interesse. Beratungen in den Unternehmen der DB Regio AG und auch bei Betrieben der Railion Deutschland AG zeigen, dass die Anwendung des Stresspräventionstrainings von allen Seiten befürwortet wird. Fragen, die immer wieder gestellt werden sind:

- Wie unterstützt die EUK?
- Können die Pakete in beliebiger Anzahl kostenfrei bezogen werden?
- Wer soll geschult werden?
- Können die Mitarbeiter die Medien zu Hause am eigenen PC bearbeiten?

Diese und weitere Fragen betreffen die betriebliche Umsetzung durch die Unternehmen.

Die betriebliche Umsetzung

Im Mittelpunkt der betrieblichen Umsetzung steht der Eisenbahnfahrzeugführer (Abbildung 5). Alle Maßnahmen zielen darauf ab, ihn zu qualifizieren. Die Möglichkeiten des EFF zum Handeln zu erweitern, fähig zu sein um potentiell stressige Situationen vorherzusehen, koordinieren und kontrollieren zu können, dies sind die Ziele des Trainings.

Das didaktische Prinzip unter dem das Training in den Betrieben umgesetzt werden soll besteht aus den drei Stufen:

- lernen,
- üben,
- anwenden.

Der EFF bekommt eine CBT (CD-Rom mit einem Computer basierten Trainingsprogramm), eine Teilnehmerunterlage mit Informationen zum Thema Stress sowie ein Stresstagebuch. Alle drei Medien verbleiben nach dem Training beim Teilnehmer, so dass er in der Lage ist, zu beliebiger Zeit die Informationen erneut abzurufen und zu bearbeiten.

Klassische CBT's sind Selbstlernmedien. Der Bearbeiter wird menügesteuert durch das Programm geführt und muss zum Abschluss einen Test bestehen. Das Testergebnis dient dann als Nachweis für das erfolgreiche Absolvieren des Trainings. Eine solche Art der Bearbeitung erzeugt beim Teilnehmer Stress. Schließlich hängt sein weiterer Werdegang im Unternehmen vom Testergebnis ab. Daher schied die Form einer Selbstlern-CBT von vornherein aus.

Ein zweites Phänomen musste berücksichtigt werden: Der Stress anderer fällt uns auf, unsere eigene Belastung aber vernachlässigen wir. Es muss uns erst bewusst werden, dass sich der Stress des „Nachbarn“ von unserem eigenen kaum unterscheidet.



Abbildung 2:
Bei der Präsentation der Medienpakete gab es auch Gelegenheit sie zu testen.

Das Medienpaket umfasst neben den eigentlichen Medien (CD, Broschüre, Tagebuch) ein Seminarkonzept. Mit Hilfe eines geeigneten Moderators wird der EFF mit dem Thema Stress vertraut gemacht und erhält während er die CBT bearbeitet Hinweise und Rückmeldungen zu dem vermittelten Wissen.

Stufe 1: Der Moderator

Geeignete Moderatoren sind Mitarbeiter aus den Betrieben mit Kontakt zu den EFF. Sie sollen Interesse am Thema haben und selbst bereit zur Fortbildung sein.

Die Moderatoren durchlaufen eine Schulung, welche im Prinzip dem Teilnehmerseminar für die EFF gleicht. Im Jahr 2005 fanden acht Moderatorenschulungen statt (Abbildung 6).

Schulungen von Moderatoren erfolgen immer dann, wenn ein Unternehmen sich zur Umsetzung des Medienpaketes entschließt und Moderatoren dafür ausbilden will. Nach eingehender Beratung durch die Aufsichtspersonen der EUK stellt das Unternehmen alle erforderlichen Mittel wie z.B. geeignete Räume mit Seminarausstattung zur Verfügung. Die EUK un-



Abbildung 3:
Medienpaket Stresspräventionstraining für EFF und Lrf.

Abbildung 4:
Gedanken eines EFF in stressigen Situationen.



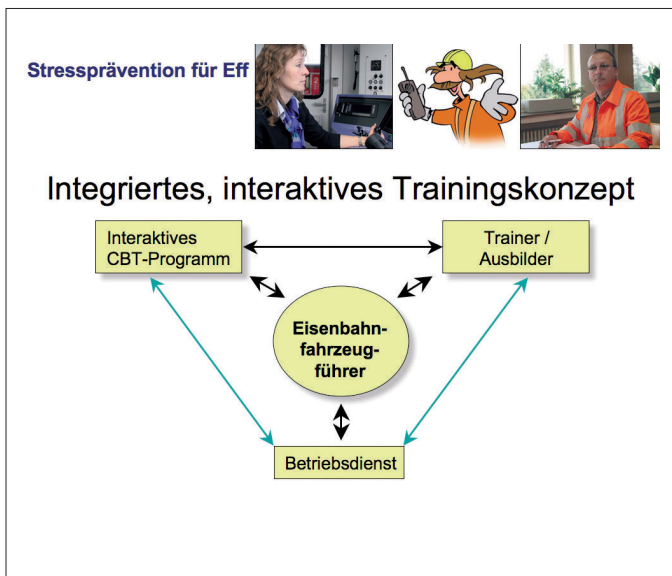


Abbildung 5:
Schema der betrieblichen
Umsetzung des Trainings.

terstützt die Ausbildung der Moderatoren, in dem sie die Kosten für den Referenten trägt und das Schulungsmaterial den Unternehmen kostenfrei zur Verfügung stellt.

Innerhalb der Mitgliedsunternehmen der EUK organisieren zentrale Stellen der Railion Deutschland AG und der DB Regio AG die Ausbildung der Moderatoren. So gelingt es, dass Unternehmenszweige ohne eigene Schulungsräume oder z.B. mit nicht ausreichender Anzahl von Computern, dennoch Moderatoren ausbilden können.

Abbildung 6:
Moderatorenschulung im
Bildungszentrum Kassel.



Stufe 2: Das Teilnehmerseminar

Der Moderator, nunmehr mit dem Thema vertraut, führt die EFF in die Thematik Stress ein und erläutert das Trainingskonzept sowie Aufbau und Inhalte der CBT.

Anschließend haben die Teilnehmer Gelegenheit am Computer die CBT unter Anleitung zu bearbeiten. Dabei unterbricht der Moderator die für die Teilnehmer ungewohnte Tätigkeit gezielt an definierten Stellen. Er stellt Fragen zum Stoff und beantwortet Fragen der Teilnehmer. Auf diese Art wird das erworbene Wissen über Stress gleich abgefragt und mehrfach geübt. Ziel dieser moderierten CBT-Bearbeitung ist es, das Wissen über Stress auf verschiedene Art und Weise dem Eisenbahnfahrzeugführer zur Verfügung zu stellen.

Wissensvermittlung nur über einen Weg führt dazu, dass das erworbene Wissen in kurzer Zeit wieder verloren geht. Wird aber das Wissen auf verschiedenen Wegen aufgenommen und anschließend geübt, so steht es dem Lernenden wesentlich länger zur Verfügung.

Die Übung beschränkt sich im Seminar nicht auf Fragen und Antworten des Moderators. Um das Wissen über Stress zu vertiefen und anzuwenden, beinhaltet die CBT einen Übungsteil. An Hand praktischer Situationen übt hier der EFF das richtige – stressfreie – Reagieren (Abbildung 7).

Stufe 3: Praxis im Betriebsdienst

Eisenbahnfahrzeugführer sollen nach dem Seminar und nach den ersten Übungen auf der CBT ihr erworbenes Wissen in der Praxis anwenden. In schwierigen Situationen kontrolliert und koordiniert handeln, potentiell stressige Situationen vorhersehen und deren Bewältigung sinnvoll planen – diese Kompetenz zum Handeln hat der EFF im Seminar erworben und wendet sie jetzt in der Praxis an. Zu seiner Unterstützung steht ihm weiterhin die CBT zur Verfügung, auf der er jederzeit das Wissen erneut abfragen kann und wo er die Übungen beliebig oft wiederholen kann.

Zusätzlich hat er das Stresstagebuch. Hier kann er erlebte Situationen in Stichworten eintragen und festhalten, wie er reagiert hat sowie was er hätte besser machen können. Die erste Reflexion des Erlebten und der Wissensanwendung wird durch das Stresstagebuch gelöst und gefördert.

Stufe 4: Reflexionsphase

Nach einiger Zeit, optimal nach ca. vier Wochen im Betriebsdienst, ist eine zweite Reflexion geplant. Die EFF tauschen dabei ihre Erlebnisse aus dem Arbeitsalltag aus und betrachten die Verhaltensweisen in schwierigen Situationen. Die Reflexion hat einen hohen Stellenwert bezüglich der Verfestigung von Einstellungen und Verhaltensweisen. Optimal wären weitere Gruppenauswertungen in regelmäßigen Abständen.

Für die Reflexion ist es nicht erforderlich, die selben Teilnehmer wie am ursprünglichen Seminar zusammen zu haben. Auch kann ein anderer Moderator die Gruppensitzung leiten und führen. Wichtig ist nur, dass die Teilnehmer an der Reflexion vorher das zum Stresspräventionstraining gehörende Seminar absolviert haben.

Einstufung des Trainings

Das Stresspräventionstraining ist eine betriebliche Weiterbildungsmaßnahme. Es kann in die Ausbildung neuer EFF genauso integriert werden, wie z.B. in die Weiterbildung von Lokführern. Das Training besteht nicht nur aus einer CBT, sondern erfordert einen geeigneten Moderator sowie bildungsbereite Teilnehmer. Daher sollte das Training auf freiwilliger Basis durchgeführt werden. Für den Fortbildungsunterricht ist das Training ebenfalls geeignet. Es gemeinsam mit weiteren betrieblichen Themen und technischen Neuheiten innerhalb eines Tages in die Fortbildung einzubinden, hat dabei jedoch wenig Aussicht auf Erfolg. Der Umfang der notwendigen betrieblichen Themen ist sowohl inhaltlich als auch zeitlich so groß, dass für ein zusätzliches effektives Stresspräventionstraining keine Zeit mehr bleibt.

Organisation des Stresspräventionstrainings

Die Organisation des Trainings liegt bei den Unternehmen. Sie stellen Räume, Computer und organisieren die Teilnehmer im Rahmen einer betrieblichen Veranstaltung, geleitet von einem geschulten Moderator aus dem Unternehmen.

Unterstützt wird das Training durch die EUK. Die EUK berät das Unternehmen im Vorfeld, stellt den Referenten für die

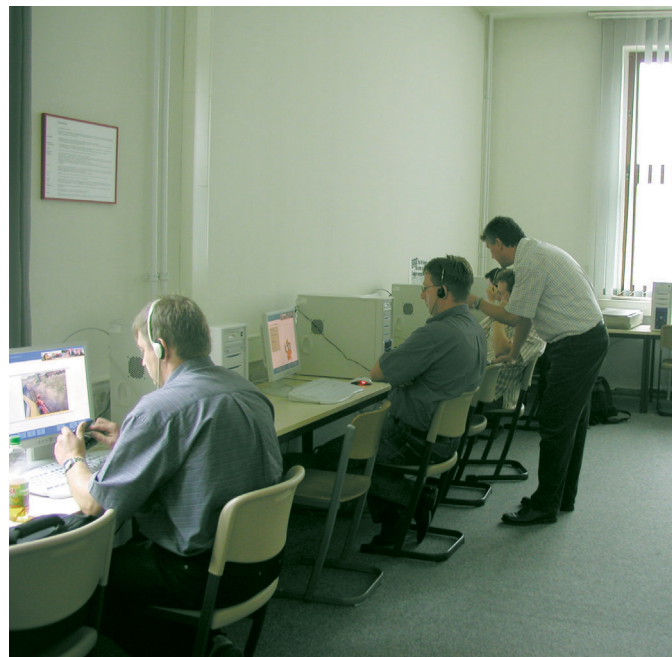


Abbildung 7:
Teilnehmer beim Üben am Computer.

Moderatorenschulung und übernimmt dessen Kosten. Und die EUK stellt allen Mitgliedsbetrieben die Unterrichtsmaterialien in ausreichender Anzahl kostenfrei zur Verfügung.

Dabei ist zu beachten, dass die Unterlagen nur an Betriebe abgegeben werden, welche auch das Training durchführen. Für Interessenten, die sich im Vorfeld erst einmal näher informieren wollen und eine Beratung durch die EUK noch nicht in Anspruch nehmen wollen, steht eine Demoversion der CBT mit dazugehörigem Flyer zur Verfügung. Informationen erhält man auch auf der Internetseite: www.stresspraevention.de.

Der Zeitansatz für das gesamte Training beläuft sich auf etwa sechs Monate. Davon ist der größte Teil Üben und Anwenden der erworbenen Handlungskompetenz in der betrieblichen Praxis. Nur durch stetiges Üben gelingt es, neue Verhaltensweisen in unsere täglichen Abläufe dauerhaft zu integrieren. Eisenbahnfahrzeugführer, die bereit sind sich zu verändern und ihr Handeln anzupassen, werden sich immer wieder selbst kontrollieren und verbessern. EFF, die von dem Sinn des Trainings nicht überzeugt werden können, nehmen zwar am

Seminar teil, werden ihr Verhalten aber nicht anpassen. Dann bedarf es intensiver Beratung durch den betrieblichen Moderator, z.B. Beratung in Form weiterer Reflexionen.

Für das Teilnehmerseminar, in dem der EFF das notwendige Wissen erwirbt, ist ein Arbeitstag zu veranschlagen. Die Reflexion in der Gruppe nimmt nochmals ca. ein bis zwei Stunden in Anspruch und kann beispielsweise im Anschluss an eine Dienstbesprechung durchgeführt werden. Sie erfolgt nach der ersten Anwendung der neuen Handlungsweisen und wird z.B. vom geschulten Teamleiter oder Gruppenführer durchgeführt. ▶

Abbildung 8:
Übungssituation aus dem Medienpaket für Lokrangierführer.



Insgesamt beläuft sich die Zeit, in der die Mitarbeiter dem aktiven Dienst entzogen werden also auf ca. zehn Stunden.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt des Medienpaketes ist das mehrfache Üben mit der CBT. Um hier dem Eisenbahnfahrzeugführer Abwechslung und Spannung zu ermöglichen, sind im Programm verschiedene interaktive Elemente und Zufallsgeneratoren eingebaut. Das bedeutet, wer die CBT neu startet und/oder eine Übung wiederholt, erlebt eine neue Konstellation. Man muss die CBT schon mehrfach bearbeiten um alle Varianten erfassen zu können (Abbildung 8).

Wohin wende ich mich?

Betriebe, die mehr zum Thema und zu dem Medienpaket erfahren wollen, wenden sich per E-Mail an: **peter.schneider.tad@euk-info.de**. Wir leiten Ihnen die Informationen zu und sind auch gern bereit, Sie vor Ort zu beraten.

Alternativ kann man bei der EUK die Demoversion und den dazugehörigen Flyer anfordern. Dies ermöglicht es dem Interessenten einen ersten Einblick zu bekommen.

Mitgliedsbetriebe, die das Stresspräventionstraining angehen wollen, können sich an die EUK wenden oder an ihre Bildungskoordinatoren bzw. zentrale Stellen im Unternehmen. Diese nehmen dann Kontakt mit der EUK auf und organisieren gemeinsam mit uns das Training, beginnend mit der Schulung geeigneter Moderatoren.

Sind Moderatoren ausgebildet und werden Teilnehmerseminare geplant, egal ob in der Ausbildung neuer EFF oder in der Weiterbildung, so teilen die Moderatoren der EUK Termin, Ort und Anzahl der Teilnehmer der Seminare mit und erhalten die notwendigen Unterlagen kostenfrei zugesandt. Dabei

stellt die EUK jedem Teilnehmer sein persönliches Exemplar zur Verfügung. Nur so ist gewährleistet, dass der Eisenbahnfahrzeugführer jederzeit die Informationen erlangen, und die Übungen wiederholen kann.

Was bietet die EUK an?

Zusammengenommen umfasst das Angebot der EUK:

- Die Bereitstellung von Informationsmaterial.
- Vorträge in Seminaren, Fachtagungen, Dienstberatungen etc.
- Beratung der Unternehmen vor Ort.
- Die Beteiligung an der Schulung innerbetrieblicher Moderatoren.
- Die Bereitstellung der CBT und der Teilnehmerunterlagen.
- Die Beratung der Unternehmen bei der Umsetzung des Stresspräventionstrainings.

Vom Unternehmen zu tragen sind:

- Auswahl geeigneter Moderatoren mit
 - Interesse am Thema.
 - Kontakt zur Zielgruppe.
 - Bereitschaft zur Fortbildung.
- Freistellung der Mitarbeiter
 - für die Moderatorenschulung (ein Tag)
 - für die Mitarbeiterschulung (ein Tag),
 - für die Reflexion (ein bis zwei Stunden),
 - Bereitstellung von geeigneten Schulungsräumen und
 - Organisation der Schulungen gemeinsam mit der EUK.

Welchen Nutzen hat das Training?

Jedes Unternehmen muss wirtschaftlich arbeiten und will Gewinn erzielen. Stresspräventionstraining für die Mitarbeiter ist oberflächlich gesehen dabei nur ein Kosten- und Zeitfaktor.

Erste Analysen bei Straßenbahnfahrern, die ein ähnliches Training absolviert haben, ergaben eine deutlich Zunahme der Motivation, besseres Kundenverhalten, weniger Verspätungen durch besseren Umgang mit Konfliktsituationen und natürlich auch gesündere Mitarbeiter. Denn Stress wirkt sich auf Körper und Geist aus. Gerade bei den Eisenbahnfahrzeugführern im Regionalverkehr mit zunehmendem Kundenkontakt ist es wichtig stressfrei und souverän zu reagieren. Kunden, die einmal verprellt sind, gewinnt man nur schwer zurück.

Dieser nicht messbare aber fühlbare Nutzen hat alle Beteiligten überzeugt, so dass die Umsetzung des Stresspräventionstrainings nicht nur innerhalb der Deutschen Bahn Gruppe, sondern auch bei den nicht bundeseigenen Eisenbahngesellschaften erfolgt. Einen Wettbewerbsvorteil sichert sich hier, wer seine Mitarbeiter mit der verbesserten Handlungskom-

petenz in potenziell schwierigen Situationen ausstattet.

Nachsatz und Ausblick

Schon während des Projektes und bei der Präsentation der Medienpakete in Kassel sowie auch danach wurden wir immer wieder auf eine Besonderheit angesprochen: Posttraumatische Belastungsstörungen z.B. in Folge eines Suizids.

Der Stress nach einem solchen Extremereignis unterscheidet sich maßgeblich von dem „üblichen Alltagsstress“. Diese Besonderheit macht es notwendig, extreme Situationen in den Medienpaketen auszuklamern. Das bedeutet aber nicht, dass sich die Eisenbahn-Unfallkasse nicht mit dem Thema „Trauma“ beschäftigt. Lesen Sie in einer der nächsten Ausgaben Wissenswertes zum Thema „Stress in Extremsituationen“. ■

Lösung · Lösung · Lösung · Lösung

Lfd. Nr	richtig	falsch	Bemerkungen
1		X	408.0631 zur Kommunikation mit Handy siehe Bek 3 Erläuterungen zu 408.0631
2	X		
3	X		
4	X		
5 a)	X		
b)		X	
c)		X	
d)	X		
e)		X	
f)		X	
6	X		
7	X		
8	X		
9		X	
10		X	
11	X		
12		X	
13	X		