

Bahn *Praxis*

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



12 · 2009

● **Schwerpunktthema:** Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb und technische Fachkräfte sowie für Sicherungspersonal 2010

*„Lernen ist wie Rudern gegen den Strom.
Sobald man aufhört, treibt man zurück.“*

Benjamin Britten, britischer Komponist

Liebe Leserinnen und Leser,

sicher kennen Sie dieses Sprichwort. Es erklärt anschaulich, was man in der Bildungspolitik als „Lebenslanges Lernen“ bezeichnet.

Auch bei der Deutschen Bahn wendet man dieses Konzept seit vielen Jahren erfolgreich an. Der Begriff „RFU“ (Regelmäßiger Fortbildungsunterricht) ist Ihnen sicher geläufig. Wegen der vielen Änderungen – sei es bei der Technik oder im Betrieb – reicht es eben nicht aus, sich einmal im Laufe des langen Berufslebens Wissen anzueignen. Will man seine Kenntnisse in einer schnelllebigen Zeit immer auf dem neuesten Stand halten, muss man ständig „am Ball bleiben“, um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden.

Das gelingt nur, wenn man körperlich und geistig beweglich ist. Sicher kennen auch Sie die Aktion des Deutschen Sportbundes „Mach mit, bleib fit“, die dazu anregen soll, Sport zu treiben. Nicht ohne Grund gibt es in Deutschland inzwischen unzählige Fitness-Center. Viele Menschen haben erkannt, dass man etwas tun muss, um fit zu bleiben.

Gleiches gilt auch für die Aus- und Fortbildung. So nennt die Bahn ihre Fortbildungsmaßnahmen FIT. In Langform heißt dies Fachliche Information und Training.

In diesem und dem nächsten Heft finden Sie die FIT-Themen für 2010. So erfahren Sie, was in welcher Form für Sie in den einzelnen Geschäftsfeldern vorgesehen ist, damit Sie beruflich fit bleiben.

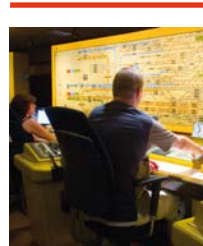
Wir empfehlen Ihnen auch die übrigen Beiträge dieses Heftes. Sie sind wie immer interessant und lesenswert.

Das Redaktionsteam BahnPraxis möchte sich am Ende des Jahres bei den treuen Leserinnen und Lesern bedanken. Sie haben uns durch Ihre Leserbriefe und Anregungen wertvolle Hinweise für unsere Arbeit gegeben.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien ein gesegnetes Weihnachtsfest und für das Neue Jahr vor allem Gesundheit und persönliches Wohlergehen.

Den Kolleginnen und Kollegen, die an den Feiertagen arbeiten, wünschen wir einen ruhigen, störungsfreien Dienst.

Bis zum nächsten Mal: Bleiben Sie fit!
Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



Unser Titelbild:
Blick ins Stellwerk
Stuttgart Hbf.

Foto: DB AG/
Bartłomiej Banaszak.

THEMEN DES MONATS

Gemeinsamer FIT Bahnbetrieb 2010

Nach dem erfolgreichen gemeinsamen FIT 2005 werden auch 2010 die Stellwerksmitarbeiter und die Technischen Fachkräften der DB Netz AG einen Teil ihrer regelmäßigen Fortbildung gemeinsam absolvieren.

Seite 3

FIT Bahnbetrieb – der Mix macht's

Der Beitrag beschäftigt sich mit den Themen des FIT 2010 für Mitarbeiter Betrieb der DB Netz AG und deren methodische Umsetzung sowie die Rolle des Fachbeauftragten Betrieb.

Seite 5

Kodierliste ab 13. Dezember 2009

Die Kodierung von Verspätungsursachen steht im Mittelpunkt dieses Beitrages.

Seite 8

Regelmäßige Fortbildung für Sicherungspersonal

Welche Themen beim Sicherungspersonal bei der regelmäßigen Fortbildung 2010 schwerpunktmäßig behandelt werden, erfahren Sie hier.

Seite 10

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, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPE-MI, Pfarrer-Perabo-Platz 4, D-60326 Frankfurt am Main, Fax (069) 265-20001, E-Mail: info408@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 Euro 15,60, zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH
Linienstraße 214, D-10119 Berlin
Telefon (030) 200 95 22-0
Telefax (030) 200 95 22-29
E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de
Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig

Druck

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

Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im
Bahnbetrieb

Gemeinsamer FIT 2010 für Stellwerkpersonal und Technische Fachkräfte

Markus Stern, DB Netz AG, Betriebsprozesse, Notfallmanagement, Fachliche Qualifizierung, Frankfurt am Main

Nachdem letztmalig im Jahr 2005 für Stellwerkpersonal und Technische Fachkräfte bundesweit ein gemeinsamer FIT – mit zentralen Themenvorgaben – durchgeführt wurde, sind gemeinsame Veranstaltungen zur regelmäßigen Fortbildung wieder für das Jahr 2010 in Vorbereitung.

Anlass

Aufgrund der positiven Erfahrungen aus dem Jahr 2005 und um anstehende Bauarbeiten unter Berücksichtigung des ProNetz-Programms handlungssicher und qualitätsgerecht im Zusammenspiel der beteiligten Mitarbeiter der Fachlinien Betrieb und Technik umzusetzen, werden entsprechende Themenkomplexe im gemeinsamen FIT vermittelt. Zur sach- und fachgerechten Gestaltung der Unterrichte wurden innerhalb der DB Netz AG bereits beginnend im Frühjahr 2009 unter Einbeziehung der betroffenen Fachbereiche (Zentrale und Region), des Personalmanagements und des Eisenbahnbetriebsleiters die „Weichen gestellt“.

Themen und Umfang

Vier Themenkomplexe wurden für den gemeinsamen FIT mit einem Umfang von sechs Unterrichtsstunden in enger Abstimmung festgelegt und anschließend im Rahmen des Beteiligungsverfahrens auch mit dem Gesamtbetriebsrat der DB Netz AG abgestimmt.

Da in einigen Regional- bzw. Produktionsdurchführungsbereichen in den letzten Jahren zum Teil schon ähnliche gemeinsame FIT nach regional vorhandenen Erfordernissen durchgeführt wurden, konnten

die dort gemachten Erfahrungen und Erkenntnisse für die bundesweite Umsetzung im Sinne Best Practice berücksichtigt und weiter entwickelt werden.

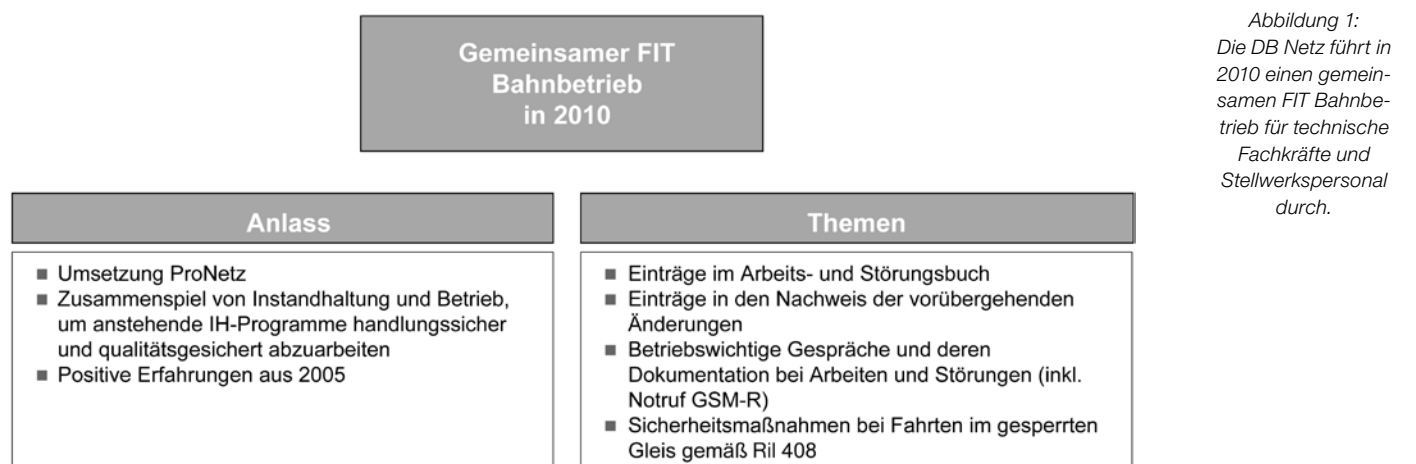
Die Themenkomplexe des sechsständigen Unterrichts sind:

- Einträge in den Nachweis der vorübergehenden Änderungen,
- Einträge in das Arbeits- und Störungsbuch nach Ril 482.9001,
- Sicherheitsmaßnahmen bei Fahrten im gesperrten Gleis gemäß Ril 408.01-09,
- Betriebswichtige Gespräche und deren Dokumentation bei Arbeiten und Störungen (Abbildung 1).

Zielgruppe und Durchführung

Zielgruppen beim Betriebspersonal sind alle Fahrdienstleiter (inkl. ESTW-Fdl und özF), Zugleiter, Zugmelder und Weichenwärter; bei den Technischen Fachkräften sind es alle Weichenmechaniker, Fahrbahnmechaniker, Fahrbahnmechaniker E, Signalmechaniker und Brückenmechaniker, Meister/Teamleiter aller Gewerke sowie die Technischen Systembetreuer BZ.

Die Durchführung dieser FIT wird ausschließlich durch



*Abbildung 1:
Die DB Netz führt in 2010 einen gemeinsamen FIT Bahnbetrieb für technische Fachkräfte und Stellwerkpersonal durch.*

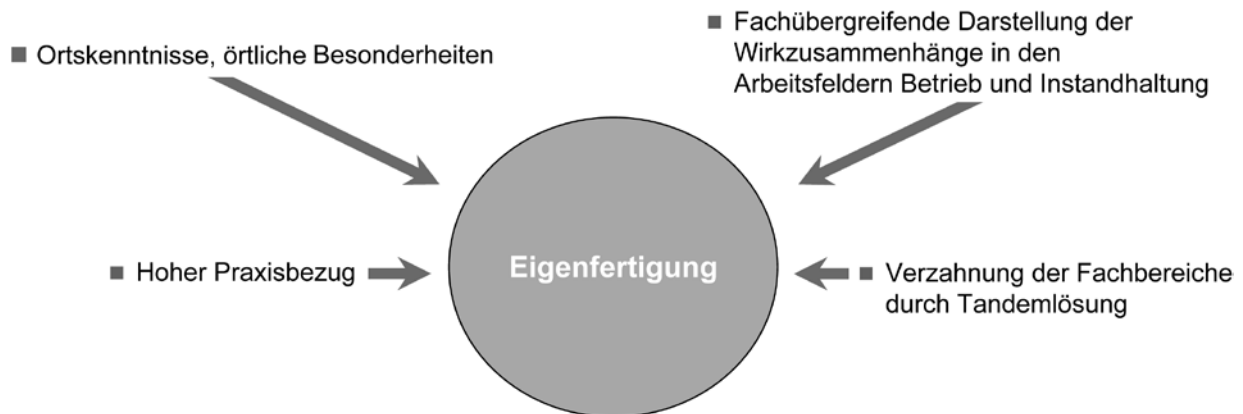


Abbildung 2
 Verschiedene Gründe sprechen für die eigenverantwortliche Umsetzung des gem. FIT Bahnbetriebes 2010 durch die DB Netz AG.

Mitarbeiter der DB Netz AG vorgenommen, d.h. ein Unterrichts-Tandem – bestehend aus einem Mitarbeiter Betrieb (z.B. Bezirksleiter Betrieb) und einem Mitarbeiter Technik (z.B. Praxistrainer LST/Oberbau) – werden gemeinsam die sechs Stunden teilnehmeraktiv in Form von Gruppenarbeiten, Rollenspielen, Praxisfällen und Übungen gestalten. Inhaltliche Schwerpunkte sind dabei vor allem die Kommunikation der Beteiligten und deren Dokumentation (z.B. Einträge in fahrdienstlichen Unterlagen).

- Beschleunigung der Arbeits- und Betriebsabläufe
- Prozessuale Verbesserungen
- Verringerung von Störbestehenszeiten
- Erhöhung der Pünktlichkeit

Abbildung 3: Angestrebte Effekte des gemeinsamen FIT Bahnbetrieb 2010.

Die Unterlagen dazu sind durch eine Arbeitsgruppe bestehend aus Experten der Zentrale und der Regionalbereiche erstellt worden und wurden bereits den Unterrichtenden zur Verfügung gestellt.

Durch die „Eigenfertigung“ bei der Erstellung der Unterlagen und der Durchführung der FIT sowie der übergreifenden Zusammenarbeit der Fachbereiche stehen insbesondere die Wirkzusammenhänge zwischen Betrieb und Instandhaltung im Vordergrund (Abbildung 2).

Weiterhin werden sich je Regionalbereich in der Regel zwei Koordinatoren federführend um die Planung und Durchführung der Veranstaltungen kümmern. Über diese Koordinatoren werden auch die Schulungsunterlagen zur Verfügung gestellt.

und der gewählten „Tandemlösung“ bei den Unterrichten wird die tägliche Zusammenarbeit des Betriebspersonals und der Technischen Fachkräfte an der „Schnittstelle“ optimiert. Somit können alle Beteiligten u.a. einen Beitrag zur Beschleunigung von Arbeitsabläufen leisten (Abbildung 3).

Die Fachbeauftragten Betrieb, welche in der Regel auch einen der Koordinatoren-Parts wahrnehmen, werden die gemeinsamen FIT begleiten und nehmen Feedback hierzu gerne entgegen.

Auf den folgenden Seiten wird eine Gesamtübersicht der FIT-Themen Bahnbetrieb 2010 für Mitarbeiter Betrieb präsentiert. ■

Ausblick

Durch die gewählten praxisorientierten und zielgruppengezielten Aufgabenstellungen



Foto: DB AG/Neuhaus

Regelmäßige Fortbildung 2010 für Mitarbeiter Betrieb der DB Netz AG

FIT Bahnbetrieb – der Mix macht's



Foto: DB AG/Mario Vedder

Anita Hausmann, DB Netz AG, Leiterin Betriebsprozesse/Notfallmanagement, Fachliche Qualifizierung, Frankfurt am Main

Dieser Beitrag informiert über die FIT-Themen 2010 für Mitarbeiter Betrieb, also Fahrdienstleiter, Weichenwärter, Schrankenwärter und Disponenten der Betriebszentralen (BZ) und der Netzleitzentrale (NLZ). Außerdem wird auf die Rolle der Fachbeauftragten Betrieb bei der regelmäßigen Fortbildung sowie auf die Methodik im FIT eingegangen.

Abbildung 1: FIT-Pflichtthemen 2010.

Thema	Minuten		
	Fdl	Ww	Disponent BZ/NLZ
Kodierliste neu ab 12.12.2010	45		90
Gemeinsamer FIT Bahnbetrieb			
<ul style="list-style-type: none"> • Einträge in den Nachweis der vorübergehenden Änderungen • Einträge in das Arbeits- und Störungsbuch • betriebswichtige Gespräche und deren Dokumentation (inkl. der Abgabe und des Empfangs von Notrufen mit oder ohne GSM-R) 	270		
Gemeinsamer FIT Bahnbetrieb			
<ul style="list-style-type: none"> • Einträge in den Nachweis der vorübergehenden Änderungen • Einträge in das Arbeits- und Störungsbuch • betriebswichtige Gespräche und deren Dokumentation (inkl. der Abgabe und des Empfangs von Notrufen mit oder ohne GSM-R) • Sicherheitsmaßnahmen bei Fahrten im gesperrten Gleis 		270	
	315	270	90

Wie bei jeder Qualifizierungsmaßnahme ist es auch bei der Vorbereitung und Gestaltung des FIT von grundlegender Bedeutung für den Erfolg, den richtigen „Mix“ zu finden. Gemeint ist damit zum einen der Mix aus den unterschiedlichen Formaten – ob Seminarform mit teilnehmeraktiven Methoden wie Lehrgespräch, Gruppenarbeit, Rollenspiel, Übungen oder Praxistraining z.B. an ESTW-Simulationsanlagen, zum anderen der Mix aus Unterrichtenden von DB Training und Unterrichtenden von DB Netz.

Welches Format das Richtige und welche Methode die wirkungsvollste ist, hängt dabei sehr stark vom Thema ab sowie davon, wie es gelingt Mitarbeiter, die individuell denken hinsichtlich ihres Wissens und ihrer Fertigkeiten zu einheitlichem Handeln nach dem Regelwerk zu bringen.

Wissenschaftliche Untersuchungen haben – kurz zusammengefasst – drei wesentliche Ebenen der menschlichen Verhaltensmodelle gezeigt:

1. Das wissensbasierte Verhalten, bei dem vorhandenes Wissen in eine Aktion umgesetzt wird. Dies gilt grundsätzlich für alle Lebenssituationen, weil der Mensch in der Lage ist, auch eine unbekannt Situation so lange zu analysieren, bis er bekannte Verhaltensmuster darauf anwenden kann.
2. Das regelbasierte Verhalten, bei dem im Rahmen einer Aktion erlernte Regeln umgesetzt werden. Je mehr Situationen eintreten können, desto umfangreicher wird dabei auch das zu erlernende Regelwerk. Gegenüber dem rein wissensbasierten Verhalten reduziert sich dabei die Fehlerhäufigkeit und die Aktionsgeschwindigkeit nimmt zu.
3. Das fertigkeitbasierte Verhalten, bei dem richtige

Thema	Minuten				
	Fdl	Ww	Schw	BÜP	Zd, Bd, Nk
Regionale Dispositionsvereinbarungen anwenden – Beispiele für Dispositionsvereinbarungen – Module – Praxisbeispiele					60
Anschlussaufnahmen bei Reisezügen					60
Dispositionsziele und -regeln zur Reihenfolge der Züge anwenden – Modulinhalt/Ziele und Regeln – Dispositionsentscheidungen anhand von Praxisbeispielen					45
Kunden bei Störungen informieren					30
Schnittstelle Fahrplan und BZ					60
Arbeitsunterlagen führen/Leitsysteme bedienen – Gespräche und Entscheidungen dokumentieren (z.B. Kommentare erfassen)					45
ProNetz - 3-i-Strategie	15	15	15	15	15
Fahrdienstliche Verständigung mit stationär und temporär eingesetzten MA (z.B. BÜP, RP)	45				
Ausstellen und Übermitteln von schriftlichen Befehlen	90				
Störungen an Einrichtungen des Streckenblocks (nicht selbsttätig und selbsttätig)/der Gleisfreimeldeanlage	90				
Unregelmäßigkeiten an Signalen	45				
Gefährliches Ereignis im Bahnbetrieb	90	90			
Ausfall Bedienoberfläche (gem. Modul 412.3001)*)	45				
Bedienung und Unregelmäßigkeiten von/an Schlüsselsperren*)	45				
BÜ-Störungen (Fehler-/Störungen, Zeitüberschreitung)*)	45				
Fahrwegprüfung und Fahrwegsicherung		90			
Durchführung von Zugfahrten ohne Hauptsignalbedienung		60			
Vorgänge, Aufträge und Meldungen nachweisen – Grundsätze GSM-R inkl. RoR und RiR; Rangierfunkteilnehmerverzeichnis		45			
Verhalten bei Störungen – Anderweitige Sicherung von BÜ (BÜP/HP) – Soll-/Ist-Vergleich			90	90	
Verständigung/Gespräche mit MA im Bahnbetrieb führen – Zugfunk-Notruf (GSM-R), Rollenspiel – Fallbeispiele			90	90	
Anrufschranken bedienen			45		
Zugbeobachtung durchführen			45	45	
Einträge im Arbeits-/Störungsbuch			45		
Zusammenarbeit mit HP bzw. Einsatz mehrerer HP				45	
Voraussetzungen, Sichern eines BÜ, Meldungen					

*) (nur özF; zusätzlich zu den vorab genannten Themen)

Abbildung 2:
FIT-Angebotskatalog 2010.

Aktionen nahezu intuitiv durchgeführt werden, ohne darüber nachdenken zu müssen. Im Gegensatz zu dem regelbasierten Verhalten reduziert sich die Fehlerquote hier nochmals und die Aktionsgeschwindigkeit nimmt nochmals zu.

Im Bahnbetrieb werden, in ihrer Ausprägung abhängig von der jeweiligen Situation, alle drei Verhaltens Ebenen benötigt. Bei der ständigen Zunahme an technischer Unterstützung wird dabei die praktische Übung immer wichtiger – zum Beispiel und besonders auch bei den ESTW-Fahrdienstleitern.

Deshalb wird in diesem Bereich mehr und mehr auch an Simulationsanlagen trainiert.

Nach wie vor im Mittelpunkt steht die Frage nach den relevanten Themen. Neben dem gemeinsamen FIT mit den Technischen Fachkräften (siehe dazu den vorhergehenden Beitrag) wird 2010 das Thema Kodierliste (neu ab 12. Dezember 2010) mit 45 Minuten verpflichtend für das Stellwerkspersonal sein. Bei den Disponenten der BZ/NLZ wird der Übung mit Fällen aus der Praxis noch mehr Raum eingeräumt, so dass für das Pflichtthema Kodierliste 90 Minuten vorgesehen sind.

Dazu gibt es eine Vielzahl von Themen im so genannten Angebotskatalog, aus dem regional die relevanten Themen ausgesucht werden.

Häufig wird der FIT zu Themen aus dem Angebotskatalog verbunden oder erweitert mit örtlichem Bezug oder er wird durch weitere regionale Themen ergänzt. Auch hier gilt: Der richtige Mix macht's, z.B. Themen, die auf die fahrdienstliche Verständigung eingehen, ob telefonisch oder schriftlich, kombiniert mit Themen über die Befehle und Themen zu Fahren auf dem Gegengleis, zur Sicherung der Zugfahrt im

Bahnhof oder auf der freien Strecke oder auch das Üben der Meldungen bei gefährlichen Ereignissen.

Eine wichtige Rolle haben im Zusammenhang mit dem FIT vor allem auch die Fachbeauftragten Betrieb. Im Gegensatz zu den BezL Betrieb, die den FIT ja in Teilen oder sogar zu 100 Prozent selbst durchführen, agieren die Fachbeauftragten Betrieb eher im Hintergrund. Sie sind es aber, die letztendlich die Weichen für den Erfolg des FIT stellen. Sie sind Begleiter und Treiber des gesamten Prozesses. Sie bereiten vor, indem sie die Themenauswahl in der Region koordinieren. Sie steuern die Abwicklung mit und wirken dabei darauf hin, dass jeder FIT-Pflichtige 100 Prozent seiner jährlichen Sollstunden erfüllt. Nur dann darf der Mitarbeiter weiter eingesetzt werden. Konnte ein Mitarbeiter diese 100 Prozent im Einzelfall einmal nicht erfüllen, muss dies innerhalb einer Nachfrist nachgeholt werden. Bei der angespannten Personalsituation im Betrieb ist die Unterstützung durch den Fachbeauftragten Betrieb fundamental wichtig. Aber der Fachbeauftragte Betrieb kümmert sich nicht nur um die Quantität; auch die Qualität des FIT steht im besonderen Fokus. Diese Rolle nimmt der Fachbeauftragte Betrieb wahr indem er stichprobenhaft bei FIT-Unterrichten hospitiert und evtl. Mängel abstellen lässt. Er gibt Anregungen zur Organisation und Durchführung, zu Lehrmethodik und Nachhaltigkeit. Seine Erkenntnisse setzt er um in Anforderungen an Prozesse und insbesondere an Regelwerk und Örtliche Richtlinien. Mit der Wahrnehmung all dieser Aufgaben trägt der Fachbeauftragte Betrieb maßgeblich zur Qualität des FIT und damit zur ständigen Verbesserung der Handlungssicherheit des Betriebspersonals bei.

Ständiger Überprüfung und Verbesserung unterliegen auch die Regelungen zum FIT selbst. Bislang wurden die Vorgaben



und Rahmenbedingungen in einem besonderen Abschnitt des Bildungshandbuchs der DB Netz geregelt. Dieser wird in 2010 abgelöst durch eine spezielle Ril FIT mit einem Modul Training mit Ergebnissfeststellung (TmE).

Entsprechend diesem Modul TmE wird für die Fahrdienstleiter im zweijährigen Turnus im Rahmen des FIT dieses TmE durchgeführt. Die Schwerpunktthemen, die im Jahr 2010 behandelt werden, enthält die Abbildung 3.

Selbstverständlich gilt nach wie vor, dass die persönlich zugeteilten Regelwerke (beispielsweise Ril 408 und Ril 301 für Fdl) zum FIT-Unterricht mitzubringen sind.

Wir sind davon überzeugt, dass insbesondere der für 2010 geplante gemeinsame FIT für alle Beteiligten wertvolle Synergieeffekte bringen wird und dass es uns auch diesmal wieder gelungen ist, aus der breiten Themenpalette die derzeit wichtigsten auszuwählen. Ganz gleich, ob Sie diese Meinung teilen oder eine andere Ansicht vertreten oder ob Sie einfach nur ergänzende Hinweise oder Anregungen zu diesem Thema haben:

Wenden Sie sich an uns oder sprechen Sie mit Ihrem Fach-

beauftragten Betrieb. Unser Ziel ist, dass der FIT interessant und für die Arbeit unseres Betriebspersonals nützlich ist. Der direkte Dialog ist in jedem Falle immer noch ein Schritt mehr auf dem richtigen Weg! ■

Abbildung 3:
Die Schwerpunktthemen im Jahr 2010.

Berichtigung zu BahnPraxis 11/2009

Zum Beitrag „Meldewege im Notfallmanagement“ erreichte uns ein Leserbrief, der auf einen Fehler im ersten Absatz „Intern“ (BahnPraxis 11/2009) hingewiesen hat.

Der Tf gibt über GSM-R einen Zugfunk-Notruf ab. Mit dem Zugfunk-Notruf werden u.a. alle Tf und Fdl in diesem Notrufbereich sowie die BZ erreicht.

Der „Notruf Strecke“ ist eine Notrufverbindung zwischen Fahrdienstleitern und Mobilteilnehmern mit Handyausrüstung in dem jeweiligen Notrufbereich.

Der Leser hat Recht. Wir bedanken uns für den Hinweis und bitten um Entschuldigung.

Außerdem weisen wir darauf hin, dass entgegen der Darstellung im Ablaufplan der Busnotverkehr (BNV) keine durch die BZ zu veranlassende Ersatzmaßnahme ist. Gemäß den SNB nimmt das EVU die Bestellung von BNV eigenverantwortlich wahr. ■

Wettbewerb und Qualität im Schienenverkehr

Neue Kodierliste ab 13. Dezember 2009

Oliver Günther, DB Netz AG, Betriebsprozessanalyse, Frankfurt am Main

Pünktlichkeit, Planbarkeit und hohe Effizienz im Verhältnis der eingesetzten Energie zur Transportleistung sind die systemeigenen Vorteile des Schienenverkehrs, dessen verkehrspolitische Rolle sich im letzten Jahrzehnt stark verändert hat. Von der Staatsbahn zum aktiven Wettbewerber am Markt, das ist die Entwicklung des Schienenverkehrs.

Um auch unter Wettbewerbsbedingungen eine hohe Qualität im Schienenverkehr sicherzustellen, hat der Gesetzgeber den Betreiber der Schiene (BdS), also die DB Netz AG, und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu einem Anreizsystem verpflichtet, bei dem Schlechtleistungen, zu Strafzahlungen führen. Grundlage des Verfahrens sind die Faktoren Pünktlichkeitsziele sowie die von BdS und EVU verursachten Verspätungen durch Störungen.

Wenn das definierte Pünktlichkeitsziel eines EVU nicht erreicht wird, setzt ein Verfahren ein, dass die übers Jahr entstandenen Verspätungen des EVU und des BdS nach einem definierten Schlüssel verrechnet und feststellt, ob das EVU oder der BdS zur Zahlung einer Maluszahlung verpflichtet ist.

Bereits im Jahr 2006 wurde mit einem Anreizsystem gestartet. Es zeigte sich jedoch, dass es in einigen Punkten Bedarf zur Nachbesserung gab. Am 13. Dezember 2009, zum Fahrplanwechsel 2009/2010, soll ein Neustart des Anreizsystems erfolgen. Dafür war auch die Überarbeitung der Richtlinie 420.9001 (Kodierliste) erforderlich.

Inhalt und Ziel der Richtlinie 420.9001

Die Richtlinie 420.9001 regelt die Zuschneidung der auf dem Netz der DB AG auftretenden Verspätungen zu definierten Ursachen. Ziel der Richtlinie 420.9001 ist es, eine transparente und nachvollziehbare Grundlage für die sachgerechte Zuordnung der Verspätungen zu sein.

Das Zuordnen der Verspätungen zu Ursachen wird als das Kodieren der Verspätungen bezeichnet.

Die Beteiligten im Kodierungsprozess, das Netz und die EVU, haben sich verpflichtet, die korrekten Sachverhalte zu ermitteln und zur sachgerechten Kodierungszuordnung entstandener Verspätungen beizutragen.

Doch die im Kodierungsprozess gewonnenen Daten sind nicht nur Grundlage des Anreizsystems, sondern auch Basis der Qualitätsprozesse bei den EVU und der DB Netz AG – hier beispielsweise für das Projekt „3-i Strategie“.

Wichtige Neuerungen in der Richtlinie 420.9001

Die DB Netz AG, die für die Kodierung von Verspätungen auf ihrem Netz zuständig ist, hat die Richtlinie 420.9001 den Erfordernissen des Anreizsystems und der ressortbezogenen Qualitätsbetrachtung angepasst.

Der Zuständigkeitsgrundsatz bleibt bestehen. Die Kodierung der Zusatzverspätungen erfolgt nach der Anlagen- bzw. Prozesszuständigkeit.

Im Störfall stellt sich also immer die Frage, wer ist für das gestörte technische Objekt oder den gestörten Prozessablauf zuständig?

Bei Störungen, von denen Folgestörungen an anderen technischen Anlagen oder Prozessen ausgehen, bezieht sich diese Frage immer auf den Ursprung der Kausalkette.

Der Begriff „Zusatzverspätungen“

Im Bereich der DB Netz AG gilt: Eine zwischen zwei benachbarten Fahrzeitmesspunkten entstehende Verspätung größer/gleich 90 Sekunden wird als Zusatzverspätung bezeichnet und ist in Form einer Kodierung zu begründen.

Als Messpunkte gelten immer Bahnhöfe, Abzweig- und Überleitstellen. Abfahrtsverspätungen gelten ebenfalls als Zusatzverspätungen. Verspätete Übernahmen von Zügen aus netzfremder Infrastruktur sind keine Zusatzverspätungen und sind nicht zu kodieren.

Neue Verspätungsursache DB Energie

Wesentlichste Änderung seit dem 13. Dezember 2009 ist die Einführung einer zusätzlichen Verspätungskodierung „DB Energie“, die als Verspätungsursache (VU) 96 neu in die Kodierungstabelle aufgenommen wird.

Die Einführung dieser neuen Verspätungsursache folgt der Anforderung nach einer ressortbezogenen Darstellung der Qualitätsprozesse.

Erweiterung der BVU (Störfälle)

Zur genaueren Abbildung des Störgeschehens werden die besonderen Verspätungsursachen (BVU) erweitert. Diese Erweiterung erfolgt vor dem Hintergrund, dass die DB Netz AG aufgrund der Rechtsprechung für die Richtigkeit der Verspätungskodierung in der Beweispflicht steht. Es liegt deshalb im Interesse der DB Netz AG zu recherchieren und dokumentieren, was die genauen Störungsursachen sind.

Der Begriff „BVU“

In der Datenerfassung der Zusatzverspätungen wird unterschieden zwischen Verspätungskodierungen, die als BVU definiert sind, und solchen Verspätungskodierungen, die nicht zu den BVU zählen. Die als BVU definierten Verspätungskodierungen sind in der Kodiertabelle durch farbliche Unterlegung besonders gekennzeichnet. Für diese sind jeweils Störfälle in LeiDis-N anzulegen. Störfälle enthalten vertiefende Informationen zu Störungsursache, Verursacher sowie technischen und betrieblichen Maßnahmen.

Die übrigen Kodierungen (Nicht-BVU) werden im System LeiDis-N zwar erfasst,

Diverse Gründe	GF Fahrweg		Konzerninterne EVU Personenverkehr	Konzerninterne EVU Güterverkehr	Konzernexterne EVU Personenverkehr	Konzernexterne EVU Güterverkehr	GF Personenbahnhöfe & Energie
00 Fehlende Begründung (nur bei Leitsystemen der Betriebsführung)	10 Vorbereitung / Fahrplan	20 Mängelangsamfahrstellen	40 Verspätete Übergabe an DB Netz AG	50 Verspätete Übergabe an DB Netz AG	60 Verspätete Übergabe an DB Netz AG	70 Verspätete Übergabe an DB Netz AG	90 Vorbereitung / Fahrplan
	11 Personalbedingte Ursachen	21 Baumaßnahmen	41 Personalbedingte Ursachen	51 Personalbedingte Ursachen	61 Personalbedingte Ursachen	71 Personalbedingte Ursachen	91 Personalbedingte Ursachen
02 Pseudominuten		22 Unregelmäßigkeiten im Bauablauf	42 Anschluss	52 Planmäßige Unterwegsbehandlung	62 Anschluss	72 Planmäßige Unterwegsbehandlung	92 baul. Anlagen / Infrastruktur
		23 Fahrbahnstörung	43 Haltezeitüberschreitung/außerplanmäßiger Halt	53 Außerplanm. Unterwegsbehandlung/ Halt	63 Haltezeitüberschreitung/außerplanmäßiger Halt	73 Außerplanm. Unterwegsbehandlung	
04 Zugfolge	14 Eingeschränkte Fahrwegverfügbarkeit	24 BÜ-Störung	44 Behördliche Maßnahmen am/im Zug	54 Behördliche Maßnahmen am/im Zug	64 Behördliche Maßnahmen am/im Zug	74 Behördliche Maßnahmen am/im Zug	94 Behördliche Maßnahmen auf der Verkehrsstation
05 Gefährliche Ereignisse		25 Störung an Leit- u. Sicherungstechnik	45 Tfz-Störungen (auch Bremsstörungen)	55 Tfz-Störungen (auch Bremsstörungen)	65 Tfz-Störungen (auch Bremsstörungen)	75 Tfz-Störungen (auch Bremsstörungen)	95 Störung an Informationsanlagen
		26 Weichenstörung	46 Wagenstörungen (auch Bremsstörungen)	56 Wagenstörungen (auch Bremsstörungen)	66 Wagenstörungen (auch Bremsstörungen)	76 Wagenstörungen (auch Bremsstörungen)	96 DB Energie
		27 Schmierfilm	47 Fahrzeugübergang am Bahnsteig (einschl. Bahnsteigwende)		67 Fahrzeugübergang am Bahnsteig (einschl. Bahnsteigwende)		
08 Ursachen auf konzernexterner Infrastruktur		28 Oberleitungsstörung	48 Abweichung von Fahrplandaten	58 Abweichung von Fahrplandaten	68 Abweichung von Fahrplandaten	78 Abweichung von Fahrplandaten	
	19 Sonstiges	29 Störung an Telekommunikationsanlagen	49 Sonstiges	59 Sonstiges	69 Sonstiges	79 Sonstiges	99 Sonstiges

Tabelle 1: Kodierliste, besondere Verspätungsursachen sind farbig unterlegt.

sind aber „nur“ quantitativ bezogen auf Zeiträume, Produkte oder betriebliche Einheiten analysierbar.

Einführung einer Feinkodierung

Feinkodierung ist ein neuer Begriff in der Richtlinie 420.9001, der im Zusammenhang mit besonderen Verspätungsursachen (BVU) steht. Feinkodierungen beschreiben die genauen vorliegenden Störungen allgemeinverständlich durch festgelegte Formulierungen (Textbausteine), sie sind in der Anlage 2 zur Ril veröffentlicht.

Die Feinkodierungen erfolgen durch die zuständigen Mitarbeiter in den Betriebszentralen (BZ).

Zeitliche Vorgaben für Kodierungen

Im Kodierungsprozess gibt es zukünftig festgelegte Zeiten, in denen auftretende Verspätungen kodiert werden müssen. Für die Erstkodierung ist der Fahrdienstleiter zuständig. Die Eingabe erfolgt in der Regel über die LeiBIT Eingabestationen. Die Festlegung der Feinkodierung und die Validierung der kodierten Verspätungen

werden von Mitarbeitern in der BZ vorgenommen (Tabelle 2).

Korrekturprozesses zwischen BdS und EVU

Mit Inkrafttreten der neuen Richtlinie 420.9001 zum 13. Dezember 2009 wird der Prozess zur Korrektur von Kodierungen weiter präzisiert. Der Korrekturprozess ist an das Verfahren des Anreizsystems angelehnt. Innerhalb von drei Tagen kann ein EVU einen Umkodierungsantrag beim Netz einreichen. Dieser soll dort innerhalb von zwei Tagen bearbeitet werden. Für den Validierungs- und Korrekturprozess der Verspätungskodierungen werden von den EVU und dem BdS zuständige Ansprechpartner benannt.

Information der Mitarbeiter

Zur Gewährleistung einer hohen Kodierungsqualität ist die Schulung der mit Kodie-

rung der Zusatzverspätungen beauftragten Mitarbeiter eine wichtige Voraussetzung.

Alle Mitarbeiter im Kodierungsprozess wurden rechtzeitig und umfassend über die zum 13. Dezember 2009 in Kraft tretenden Änderungen informiert. Dafür wurde ihnen im September 2009 eine Informationsbroschüre übergeben, in der die neue Kodierliste vorgestellt und auf die wichtigsten Änderungen besonders eingegangen wird.

Ausblick

Zum Fahrplanwechsel 2010/2011 beginnt eine neue Ära in der Kodierung. Auch hierfür wird die Richtlinie 420.9001 Grundlage sein, allerdings richtet sie sich dann an den UIC-Vorgaben zur Umsetzung internationaler Kodierungsstandards aus. Über die Neuerungen der Kodierliste 2011 werden wir im Laufe des Jahre 2010 umfassend informieren. ■

Stufe	Zeitpunkt Zuordnung Vmin. BdS	Zeitpunkt Zuordnung Vmin. EVU
Erstkodierung	< 15 Min.	< 15 Min.
Feinkodierung	< 30 Min.	< 30 Min.
Validierung	< 1.440 Min.	< 1.440 Min.

Tabelle 2



Themen und Durchführung

Regelmäßige Fortbildung für Sicherungspersonal 2010

Detlef Torge, Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF), Fachbereichsleiter Bautechnik und Sicherung, Berlin

Reinhold R. kennt seine Aufgaben als Sicherungsaufsicht genau. Er weist unter anderem die Verantwortlichen auf der Baustelle über die Sicherungsmaßnahme ein, lässt die Sicherungsposten den zugewiesenen Standort einnehmen und ordnet die Wahrnehmbarkeitsprobe an.

Nachdem alle Beteiligten bestätigen, dass die Signale, die in diesem Fall vor den Fahrten im Nachbargleis warnen, deutlich und verständlich aufgenommen werden, können die Arbeiten im gesperrten Gleis beginnen.

Ein ganz normaler Beginn für Reinhold R., aber auf die Sicherungsaufsicht wartet heute neben der Sicherungsleistung eine zusätzliche Aufgabe aus dem Bereich der bauaffinen Dienstleistungen.

Da eine Stunde nach Beginn der Arbeitsstelle Instandhaltungsarbeiten an der Oberleitung durchzuführen sind, wurde Reinhold R. auch mit dem Bahnerden beauftragt.

Unter welchen Voraussetzungen sind beide Tätigkeiten miteinander vereinbar?

Der Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen der DB Netz AG traf sich am 14. Mai 2009 zu seiner 28. Sitzung und informierte sich bei den Bildungsträgern über den Sachstand und den bisherigen Verlauf des FIT 2009 für Sicherungsposten, Sicherungsaufsichten, Selbstsicherer und Sicherungsüberwacher.

Nicht zuletzt die Ergebnisse und Auswertung der Kenntnisfeststellung, die regelmäßiger Bestandteil des FIT sind, nahmen einen breiten Raum in der Auswertung und Diskussion ein. Die Kenntnisfeststellung soll den Teilnehmern ihren aktuellen Wissensstand aufzeigen und Hinweise auf Wissenslücken geben, die beseitigt werden müssen.

Unter Berücksichtigung der Vorschläge der Bildungsträger hat der Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen die FIT-Themen für das Jahr 2010 festgelegt.

Auftraggeber für die Erstellung der Trainingsunterlagen ist die DB Netz AG. Mit der Organisation der Trainingsentwicklung wurde DB Training, Learning & Consulting beauftragt. An der inhaltlichen Erstellung der FIT-Unterlagen waren Trainerinnen und Trainer des VDEF e.V. und der Deutschen Gesellschaft für Management in der Baupraxis mbH beteiligt.

Dabei konnten die Ersteller auf die aktive Unterstützung der Fachstelle Arbeits- und Brandschutz der DB Netz AG sowie der Eisenbahn-Unfallkasse zurückgreifen, die die Erarbeitung der Unterlagen vor Ort fachlich unterstützten.

Einen Teil der regelmäßigen Fortbildung (FIT) 2010 für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten bildet wie stets die Kenntnisfeststellung.

So wurde im Arbeitskreis für Sicherungspersonal festge-

legt, dass auch 2010 wieder jeder Sicherungsposten und jede Sicherheitsaufsicht die Möglichkeit haben muss, seine Kenntnisse zu überprüfen. Nach der Auswertung des anonymen Tests werden die Fehler-schwerpunkte angesprochen und in der Gruppe geklärt.

Ein wesentliches Ziel der Abfrage ist auch die Ermittlung häufig auftretender Fehler, die dann z.B. durch zusätzliche Bildungsmaßnahmen oder als Themen in einem der nächsten FIT behandelt werden können.

Es muss aber auch die Aufgabe jedes Einzelnen sein, der in der Sicherung von Beschäftigten tätig ist, seine Kenntnisse stets auf dem aktuellen Stand des Regelwerks und der Erkenntnisse zu halten!

Einen weiteren Schwerpunkt für alle Sicherungspersonale bildet 2010 die Thematik der Abwicklung bauaffiner Dienstleistungen durch Sicherungsunternehmen. Diese Auftragnehmer setzen ihre Mitarbeiter zeitweise neben der Sicherungsleistung auch zur Erledigung solcher Dienstleistungen ein. Solche Tätigkeiten können z.B. die Funktion eines Technisch Berechtigten, eines Bahnerders, eines Schaltantragstellers oder das Anbringen von Gleismagneten sein.

Da es sich um zwei unterschiedliche und voneinander getrennte Tätigkeiten handelt, spielen folgende Aspekte eine besondere Rolle:

1. Die Tätigkeiten müssen zeitlich sauber abgegrenzt sein.
2. Die Beauftragung mit einer Tätigkeit muss örtlich überschaubar sein.
3. Die Mitarbeiter müssen sowohl für die Erbringung der Sicherungsleistung als auch für die Ausführung der bauaffinen Dienstleistungen ausgebildet und geprüft sein.

4. Für die Mitarbeiter muss während der Ausführung der bauaffinen Leistung eine angemessene Sicherungsmaßnahme ermittelt und durchgeführt werden.

FIT 2010 für Sicherungsposten

Der FIT 2010 hat zum Ziel möglichst viele Einsatzfelder des Sicherungspostens anzusprechen, die zu beachtenden Regelungen aufzufrischen und zu festigen.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung FIT 2010 für Sicherungsposten:

1. Die Ermittlung des Kenntnisstandes der Teilnehmer hilft, eventuelle Wissensdefizite zu erkennen. Durch die selbstständige Bearbeitung eines Fragebogens bekommen die Teilnehmer die Möglichkeit, ihre Kenntnisse zu überprüfen. Anschließend wird ihnen Gelegenheit gegeben, die Regeln zu hinterfragen und mit dem Trainer und den Teilnehmern zu besprechen.
2. Sind Sie in einem Sicherungsunternehmen beschäftigt? Waren Sie schon einmal als Absperrposten eingesetzt?

Leider werden immer wieder gravierende Wissensdefizite in der Abgrenzung und der Unterscheidung der Aufgaben eines Sicherungspostens zu den Aufgaben eines Absperrpostens festgestellt. Nicht jeder Sicherungsposten wurde bisher schon einmal als Absperrposten eingesetzt, was aber jeder Zeit möglich ist.

Im FIT 2010 für Sicherungsposten wird gemeinsam ein Arbeitsblatt zu den Themen betriebliche Voraussetzungen, Aufgaben, Standort sowie Verhalten bei der jeweiligen Tätigkeit Sicherungsposten bzw.

Absperrposten ausführlich mit den Teilnehmern erarbeitet.

3. Es besteht die Möglichkeit, dass Sicherungsunternehmen ihre Beschäftigten, also auch Sicherungsposten, im Bereich der bauaffinen Dienstleistungen einsetzen.

Der Beschäftigte muss wissen:

- Darf ich bauaffine Dienstleistungen ausführen?
- Welche Bedingungen müssen im Zusammenhang mit der Sicherheitstätigkeit eingehalten werden?

Die Teilnehmer sollen am Ende dieses Abschnitts erkennen, dass nur in entsprechender räumlicher und zeitlicher Abgrenzung jeweils die eine bzw. die andere Tätigkeit ausgeführt werden darf.

4. Einige Teilnehmer werden Situationen kennen, bei denen vom Eintreffen an der Arbeitsstelle bis zum Arbeitsende nicht alles „glatt läuft“ und dadurch das Gefährdungspotenzial ansteigen kann. Wichtig für den Sicherungsposten ist es, in solchen Situationen jegliche Hektik und Stress zu vermeiden!

In diesem Schwerpunkt werden Themen wie

- Eintreffen an der Arbeitsstelle,
- Einweisung,
- Gefährdung und entsprechende Warnmittel,
- Weg von und zur Arbeitsstelle,
- Durchführung der Wahrnehmbarkeitsprobe

angesprochen und wesentliche Verhaltensregeln dazu erarbeitet.

5. Situationsbeschreibung: „Ein Gleisbauer stolpert beim Auswechseln von Kleineisen in den Gleisbereich des Nachbargleises. Der Außenposten erkennt zeitgleich eine Fahrt am Beginn der Annäherungsstrecke. Er warnt, wie durch die

Sicherungsaufsicht angewiesen, mit dem Warnsignal Ro1.“

Solche und ähnliche Situationen sind Inhalt dieses Schwerpunktes. Wie hat der Innenposten zu reagieren, um möglicherweise einen Unfall abzuwenden?

6. Immer wieder stellt sich die Frage, ob und wie die Sicherheitstätigkeit durch das Tragen von Kapuzen, Regenschirmen, Ohrschützern usw. beeinträchtigt werden kann?

Die Teilnehmer sollen lernen, die Beeinträchtigung ihrer Tätigkeit durch unpassende Kleidungsstücke bzw. Hilfsmittel einzuschätzen.

FIT 2010 für Sicherheitsaufsichten

Am 13. Dezember 2009 tritt das überarbeitete Modul 132.0118, Arbeiten im Gleisbereich, in Kraft. Damit ändert sich auch der Sicherungsplan, ein wesentliches „Handwerkszeug“ der Sicherheitsaufsicht. Er ist Bestandteil der in der Unfallverhütungsvorschrift Arbeiten im Bereich von Gleisen, GUV-V D33, geforderten Sicherungsanweisung.

In einer Gruppenarbeit sollen die Sicherheitsaufsichten den neuen Sicherungsplan im Abschnitt 3 – Sicherungsplanung gemäß Abschnitt 1 und 2 – sowie den Abschnitt 4 – Durchführung der Sicherungsmaßnahme – kennen lernen und selbst einen Sicherungsplan erstellen.

Dabei soll auch an einem praktischen Beispiel auf Besonderheiten und mögliche Lösungsansätze eingegangen werden.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung 2010 für Sicherheitsaufsichten sind:

1. Auch für die Sicherheitsaufsichten besteht bei diesem Fortbildungsunterricht die

Möglichkeit, ihr Wissen zu testen. Ein Fragebogen soll zu Beginn der FIT-Veranstaltung zur Feststellung des Wissenstandes beitragen und soll dem Teilnehmer „schwarz auf weiß“ seine Kenntnisse darstellen.

- Die Sicherungsaufsicht trägt für die regelkonforme und ordnungsgemäße Ausführung der Sicherungsmaßnahmen die Verantwortung.

Dieser Verantwortung kann die Sicherungsaufsicht nur gerecht werden, wenn ein ordnungsgemäß ausgefüllter und von den Funktionsträgern unterzeichneter Sicherungsplan zur Anwendung kommt!

Die Schwerpunkte für eine ordnungsgemäße Sicherungsplanung und die entsprechende Umsetzung durch die Sicherungsaufsicht werden in diesem Schwerpunkt unter Anwendung verschiedener methodischer Ansätze trainiert.

- Die im ersten Schwerpunkt erkannten Defizite

werden unter Einbeziehung aller Teilnehmer und des Trainers aufgearbeitet.

In diesem FIT wird auch bei den Sicherungsaufsichten ein Thema eingebunden, das in noch keiner vergleichbaren Veranstaltung so ausführlich angesprochen wurde.

Analog zur Frage, ob und wenn ja unter welchen Voraussetzungen ein Sicherungsposten eine bauaffine Dienstleistung ausführen kann, stellt sich diese Frage gleichermaßen für Sicherungsaufsichten. Unter welchen Voraussetzungen darf er seine Funktion als Sicherungsaufsicht ruhen lassen und die andere Tätigkeit ausführen?

- Im FIT 2010 für Sicherungsaufsichten wird geklärt, wann er dies darf und worauf zu achten ist.

Die Sicherungsaufsicht muss z.B. ständig als Ansprechpartner für die Sicherungsposten zur Verfügung stehen. Wird im Sicherungsplan die ständige Anwesenheit der Sicherungsaufsicht auf der Baustelle ver-

langt? Kann es trotzdem zulässig und umsetzbar sein, dass die Sicherungsaufsicht auch eine bauaffine Dienstleistung erbringt?

Entscheidend hierfür ist z.B. die räumliche und zeitliche Abgrenzung der Funktionsausübung als Sicherungsaufsicht. Dabei gilt, dass die Aufgabenerledigung als Sicherungsaufsicht Vorrang vor der Ausführung bauaffiner Dienstleistungen hat. Mit den Teilnehmern werden mögliche Tätigkeiten besprochen und in Praxisbeispielen deutlich gemacht, worin konkret eine zeitliche und räumliche Abgrenzung besteht.

Vor allem sollen die Teilnehmer erkennen, dass Sie bei der Ausführung bauaffiner Dienstleistungen als „Arbeitskraft“ tätig sind und sie diese Tätigkeiten nur unter dem Schutz geeigneter Sicherungsmaßnahmen ausführen dürfen. Dies gilt auch, wenn Sicherungsposten bauaffine Dienstleistungen ausführen.

Nutzen Sie durch aktive Teilnahme der Fortbildungsseminare

FIT 2010 die Möglichkeit, Ihre Kenntnisse zu überprüfen und Wissensdefizite zu beseitigen. Lassen Sie sich von den positiven Auswirkungen eines gemeinsamen Wissenstransfers mit anderen Sicherungspersonalen und den Trainern beeinflussen, denn nur eine vorschriftsmäßige und regelwerkskonforme Sicherungstätigkeit bildet die sichere Grundlage für ein unfallfreies Arbeiten!

Setzen Sie die gewonnenen Erkenntnisse aus den jährlichen Fortbildungsunterrichten konsequent in die Praxis um und fordern Sie regelkonformes Verhalten von allen Beteiligten auf der Arbeitsstelle.

Und denken Sie bitte stets daran:



www.euk-info.de



Klicken Sie doch mal wieder rein!