

BahnPraxis

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



4 · 2010

- Auswahl der Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Beschäftigten gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb
- Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich für Mitarbeiter der BzS
- Einführung einer Prüfungsrichtlinie bei der DB Netz AG

Liebe Leserinnen und Leser,

Die Eisenbahn-Unfallkasse, die DB Netz AG und die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft haben im Jahr 2009 gemeinsam ein Projekt durchgeführt, das nun mit einem Projektbericht, der den Initiatoren übergeben wurde, seinen – vorläufigen – Abschluss gefunden hat.

Wir berichten in dieser Zeitschrift über das Projekt, das unter der Bezeichnung „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“ sicher einigen unserer Leser bereits bekannt ist.

Das Projekt wurde, wie auch ähnliche Projekte in der Vergangenheit, von der Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin (FSA) durchgeführt. Die Zusammenarbeit mit der FSA kann schon als traditionell bezeichnet werden, denn sie dauert seit nunmehr 15 Jahren an.

Auch alle bisherigen Projekte beschäftigten sich mit dem „Arbeiten im Gleisbereich“ und dabei ging es stets um das Thema „Schutz der Beschäftigten vor den Gefahren des Bahnbetriebs“.

Ein wichtiger Grund für diese Projekte ist in der Tatsache begründet, dass es sich bei Arbeiten im Gleisbereich um Tätigkeiten mit einem hohen Gefährdungspotenzial handelt. Das bedeutet nicht unbedingt, dass eine große Anzahl von Unfällen geschieht, es bedeutet aber, dass die Folgen solcher Unfälle für den Beschäftigten in der Regel schwerwiegend sind und das ist Aufforderung genug, sich immer wieder und intensiv mit diesem Thema auseinanderzusetzen.

Die Auswahl der Sicherungsmaßnahme zum Schutz der Beschäftigten vor den Gefahren des Bahnbetriebs ist von entscheidender Bedeutung, denn es gibt unterschiedlich große Gefährdungen und es gibt Sicherungsmaßnahmen mit unterschiedlicher „Reichweite“, oder einfacher dargestellt, mit unterschiedlicher Wirksamkeit. Und es könnte verhängnisvoll enden, eine Sicherungsmaßnahme mit einer eher geringen Reichweite bei einer hohen Gefährdung anzuordnen, die dann auch durchgeführt wird.

Deshalb kann die Auswahl der Sicherungsmaßnahme nicht dem Zufall überlassen bleiben, sondern ist vielmehr das Ergebnis eines komplexen Verfahrens, bei dem unterschiedlichste Aspekte zu berücksichtigen sind.

Nachdem der die Arbeiten im und am Gleisbereich ausführende Unternehmer die Arbeitsstelle quasi angemeldet und beschrieben hat, ist es die Aufgabe der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle, abgekürzt BzS, die „sicherheitstechnisch gerechtfertigte“ Sicherungsmaßnahme zu ermitteln und festzulegen.

In der Regel ist die BzS bei der DB Netz AG angesiedelt.

Deshalb waren die Produktionsdurchführungen bei den Regionalnetzen, den Fern- und Ballungnetzen sowie den Regionetzen Adressaten des Projektes. Dort wurden dann „vor Ort“ eintägige Workshops zum Thema „sicherheitstechnisch gerechtfertigte Sicherungsmaßnahme“ durchgeführt.

In den Veranstaltungen sind auch Optimierungsmöglichkeiten für Handlungsabläufe oder Methoden und Hinweise für das weitere Handeln erkannt worden, die nun genutzt werden müssen.

Deshalb kann man zurzeit nur von einem vorläufigen Ende des Projektes berichten, und man wird am Thema weiterarbeiten.

Natürlich legen wir Ihnen auch die anderen Artikel in diesem Heft „ans Herz“. Und denken Sie bitte stets daran: Sicher arbeiten – es lohnt zu leben!

Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam



Unser Titelbild:
IC mit Lok der BR 101
bei Hamburg.

Foto: DB AG/
Günter Jazbec

THEMEN DES MONATS

Eine verantwortungsvolle Aufgabe für alle Beteiligten

Der Beitrag berichtet über das Projekt „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“, insbesondere über die durch die Unfallversicherungsträger, die DB Netz AG und die Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin gemeinsam vorbereiteten und durchgeführten Workshops.

Seite 3

Workshopreihe „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich für Mitarbeiter der BzS“

Das Resümee der DB Netz AG und aktuelle Aktivitäten zu diesem Thema lesen Sie hier.

Seite 9

Richlinie 046.2004 – Prüfungen durchführen

Einen Überblick über die bei der DB Netz AG eingeführte Prüfungsrichtlinie erhalten Sie durch diesen Beitrag.

Seite 11

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) 2 65-49362, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

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 Hühning

Druck

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

Eine verantwortungsvolle Aufgabe für alle Beteiligten

Auswahl der Sicherungsmaßnahme zum Schutz der Beschäftigten gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb



Juliane Manteuffel, Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin, Mannheim

Bei der Auswahl der Sicherungsmaßnahme handelt es sich um ein im Regelwerk klar definiertes Vorgehen. Die Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV-V D33, benennt die Beteiligten und deren Aufgaben.

Das Projekt „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“ setzte sich im Rahmen einer Workshopreihe – dazu später mehr – noch einmal ausführlich mit dem Thema auseinander und ergab unter anderem, dass auf den „zweiten Blick“ viel mehr von den Beteiligten verlangt wird, als zunächst vermutet wurde.

Der vorliegende Beitrag der Moderatorin der Workshops beschreibt den gesamten Prozess, benennt die Aufgaben der Beteiligten und gibt abschließend einen Einblick in die Ergebnisse der Workshops.

Die Beteiligten und ihre Aufgaben

Bei Arbeiten im Gleisbereich sind die Beschäftigten hauptsächlich den Gefahren aus dem Bahnbetrieb und den Gefahren, die sich aus den einzelnen Arbeitsvorgängen ergeben können, ausgesetzt.

Für das Abwenden bzw. das Minimieren der Gefahren, die sich aus den einzelnen Arbeitsvorgängen ergeben, ist der Unternehmer verantwortlich. Diese Gefahren waren nicht Gegenstand des Projektes, wohl aber die Gefahren aus dem Bahnbetrieb.

Die Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind insbesondere die Gefahren, die von sich bewegendem Schienenfahrzeugen sowie aus Fahrleitungen oder möglichen Rückströmen in Fahrschienen ausgehen, wobei wiederum die elektrischen Gefährdungen nicht vordringliches Thema des Projektes waren.

Beim Abwenden der Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind der Unternehmer, die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS) und in der Regel ein Sicherungsunternehmen beteiligt und teilen sich die Aufgaben.

Dabei hat der Unternehmer, das ist derjenige, der mit seinen Beschäftigten die Arbeiten an den Bahnanlagen durchführt:

Beginn, Änderungen und Ende von Arbeiten im Gleisbereich und die erforderlichen Räumzeiten der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle so rechtzeitig anzuzeigen, dass diese die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb anordnen oder durchführen kann. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Sicherungsmaßnahmen durchgeführt sind.

So sehen es die Regelungen des § 3 (1), UVV GUV-V D33, verbindlich vor.

Nicht nur dem Unternehmer wird eine Aufgabe zugeteilt, sondern auch der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS). Beiden „Stellen“ kommt im Zusammenhang mit dem Schutz der Beschäftigten vor den Gefahren des Bahnbetriebs bei Arbeiten im Gleisbereich eine Schlüsselfunktion zu.

Dabei trägt die BzS eine hohe Verantwortung bei der Auswahl der Sicherungsmaßnahme gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb, für die die Angaben des Unternehmers von großer, ja von entscheidender Bedeutung sind.

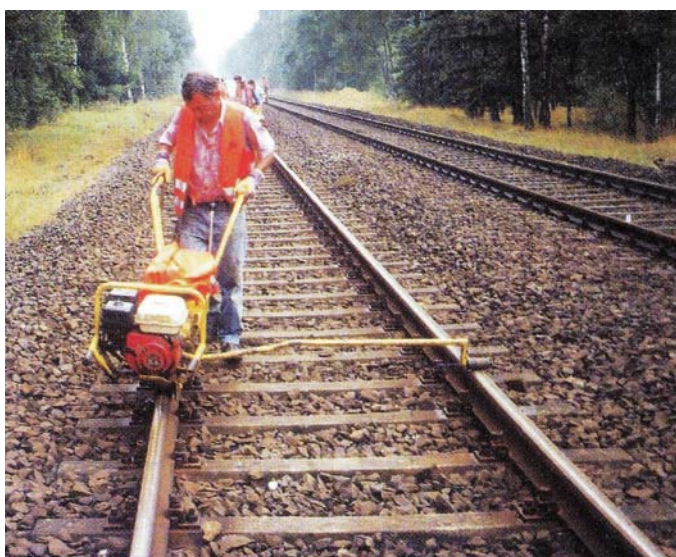


Abbildung 1:

Es geht auch eine Gefährdung von Fahrten im Nachbargleis aus.

(Quelle: GUV-I 781)

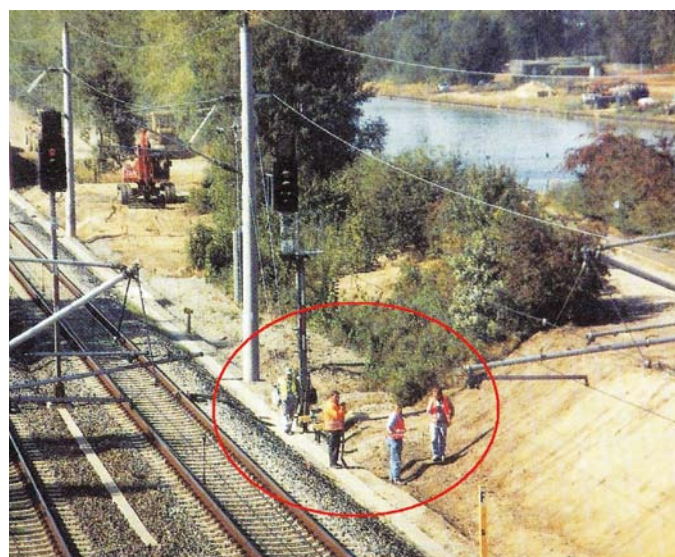


Abbildung 2: Die Beschäftigten arbeiten auf dem Randweg außerhalb des Gleisbereichs. Ob die Gefahr besteht unbeabsichtigt in den Gleisbereich zu gelangen, entscheidet der bauausführende Unternehmer. (Quelle: BG BAU)

Der bauausführende Unternehmer

Die Maßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb werden durchgeführt, um die Beschäftigten des bauausführenden Unternehmers zu schützen. Seine Aufgabe ist es daher zu ermitteln bzw. zu beurteilen, ob sie bei der Tätigkeit im und am Gleisbereich durch den Bahnbetrieb gefährdet sind. Erkennt der bauausführende Unternehmer eine Gefährdung durch den Bahnbetrieb, muss er den Vorgang „Sicherungsmaßnahme festlegen, organisieren und durchführen“ in Gang setzen. Nun gibt es zum Beispiel verschiedenste Tätigkeiten, Arbeitsmittel und Orte, an denen die Arbeiten an den Bahnanlagen ausgeführt werden.

Bei Tätigkeiten im Gleisbereich, also zum Beispiel „zwischen den Schienen“, fällt die Entscheidung über eine Gefährdung der Beschäftigten nicht sonderlich schwer (Abbildung 1), wohl aber, wenn die Arbeiten außerhalb des Gleisbereichs, also auf der Feldseite stattfinden (Abbildung 2). Der Unternehmer hat dann bei seiner Entscheidung zu beurteilen, ob für die Beschäftigten die Gefahr besteht, unbeabsichtigt in den Gleisbereich hineinzugeraten.

Diese Beurteilung der Gefährdung ist von vielen Faktoren abhängig, insbesondere von der Tätigkeit und von den eingesetzten Arbeitsmitteln. Man denke zum Beispiel an das Hantieren mit langen Stangen feldseitig von außerhalb des Gleisbereichs, die aber dann in den Fahrbereich hineingeraten können.

Sieht der Unternehmer eine Gefährdung durch den Bahnbetrieb für seine Beschäftigten, dann muss er im Bereich der Deutschen Bahn AG die Tätigkeiten mit der Seite 1 des Sicherungsplanes bei der BzS anmelden (Abbildung 3). Der Sicherungsplan ist Teil des Moduls 132.0118, Arbeiten im Gleisbereich.

Die BzS benötigt dabei stets aussagefähige Angaben zu Ort, Zeit, Dauer, Arbeitsmittel, Art der auszuführenden Tätigkeit und Anzahl der Beschäftigten, um die sicherheitstechnisch gerechtfertigte Sicherungsmaßnahme festzulegen.

Es kann notwendig sein, über die Abfragen auf Seite 1 des Sicherungsplanes hinaus Angaben zu den Tätigkeiten zu machen.

Dies können zum Beispiel sein:

- Werden die Arbeiten im Gleisbereich durchgeführt oder außerhalb mit der Gefahr unbeabsichtigt in den Gleisbereich zu gelangen,
- Maschinen- bzw. Arbeitsbreiten,
- erforderlicher Arbeitsraum neben der Maschine, zum Beispiel im Mittelkern bei Fließbandverfahren,
- Anzahl der Bauspitzen (Arbeitsgruppen) sowie Anzahl der jeweils dort eingesetzten Beschäftigten,
- Erhöhung der Sicherheitsfrist für die Warnung vor Fahrten im Nachbargleis bei Einsatz von Fließbandverfahren und Arbeitsplätzen auf der Betriebsgleiseseite,
- in Gleisnähe eingesetzte Arbeitsmittel, die zum Beispiel in ein befahrenes Gleis geraten können.

Diese beispielhafte Auflistung zeigt, dass der Unternehmer über weitreichende bahnspezifische Kenntnisse sowie Ortskenntnisse verfügen muss, um die notwendigen Angaben machen zu können.

Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle

Aus den Angaben des Unternehmers ermittelt die BzS nun die sicherheitstechnisch gerechtfertigte Sicherungsmaßnahme und legt diese verbindlich fest. Ein naheliegender, vorhersehbares Fehlverhalten der Beschäftigten muss dabei berücksichtigt werden. Deshalb sind technische und organisatorische Maßnahmen den hinweisenden Maßnahmen vorzuziehen, da diese lediglich das Verhalten beeinflussen; akustische Warnsignale sind beispielsweise solche hinweisenden Maßnahmen. Darüber hinaus muss die Maßnahme möglich, d.h. technisch durchführbar und letztlich sicherheitstechnisch gerechtfertigt sein. Der Einsatz einer technischen Maßnahme, wie beispielsweise eine räumliche Trennung des Betriebsgleises durch den Aufbau einer Festen Absperrung (FA), ist unter anderem von der auszuführenden Tätigkeit, den eingesetzten Maschinen und deren Arbeitsbreiten, vom Gleisabstand oder vom Betriebsprogramm abhängig.

Ist die Maßnahme technisch durchführbar, stellt sich die Frage, ob sie gleichermaßen auch sicherheitstechnisch gerechtfertigt ist. Diese Entscheidung wird nicht willkürlich, sondern mit dem bahntypischen formalisierten Verfahren zur risikominimalen Sicherung

das Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke vor Zulassen der Fahrt.

- Tunnel – besondere Unfallverhütungsregelungen.
- Arbeiten auf der Feldseite – besteht noch eine Gefährdung durch das Nachbargleis?

Die **Art der Tätigkeit**, wie zum Beispiel

- Oberbauarbeiten gemäß Oberbauanleitung 824.0101 der DB AG – besondere Regelung beim Einsatz von Baumaschinen, Fahrzeugen, Kränen und Geräten.
- Eingesetzte Arbeitsmittel – aus einem nicht gesperrten Arbeitsgleis entfernbar?
- Arbeitsbreiten der eingesetzten Maschinen – in Verbindung mit Festen Absperrrungen.
- Räumzeiten bei nicht gesperrtem Arbeitsgleis – besondere Regelung beim Einsatz von Sicherungsposten.
- Gelegentliches, kurzzeitiges Betreten des Nachbargleises – besondere Regelung über das akustische Warnsignal.
- Störschallpegel der eingesetzten Arbeitsmittel – besteht die Möglichkeit das akustische Warnsignal wahrzunehmen?
- Vor- und Nachlaufmängeln – Bereiche in denen Ladungssicherung, zum Beispiel an Schwellenwagen, durchgeführt werden muss.
- Vor- und Nacharbeiten – Sicherungsmaßnahme für Schienentrennen, Schienenschweißen, Zusammenhangsarbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik, der Fahrleitungsanlage.

Der **Umfang der Tätigkeit**, wie zum Beispiel

- Dauer der Tätigkeit – Sicherungspostenschildern.
- Anzahl der Arbeitskräfte – Einsatz von Absperrrungen.
- Länge der Arbeitsstelle – sicherheitstechnische Rechtfertigung der Sicherungsmaßnahme.

Die **örtlichen Verhältnisse**, wie zum Beispiel

- Topographie – Sichtbeschränkung.
- Tag/Nacht – Fahrt mit vollständig erloschenen Nachtzeichen des Spitzensignals.
- Sicherheitsraum vorhanden – Tunnel.
- Innengleis – Sicherheitsraum.
- Gleisabstand – Arbeiten im Mittelkern.

Betriebsführung, wie zum Beispiel

- Anzahl der möglichen Fahrstraßen – Verhältnismäßigkeit von Gleisschaltmitteln für die Fahrterkennung.
- Anzahl von Fahrten – Sperrungen von

Gleisen.

- Signaltechnische Streckenausrüstung – Fahren auf dem Nachbargleis.
- Geschwindigkeit der Fahrten – besondere Bestimmungen in den Unfallverhütungsregelungen.
- Belastung des Fahrdienstleiters – Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke vor Zulassung der Fahrt.

Die Workshopreihe „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“

Die Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) und die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) initiierten 2008 mit Unterstützung der DB Netz AG eine Workshopreihe, die sich ausschließlich mit dem oben beschriebenen Prozess – der Auswahl der Sicherungsmaßnahme zum Schutz der Beschäftigten gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb – befasste.

Im Zeitraum von März bis September 2009 wurden bundesweit eintägige Workshops von der Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin e.V. (FSA) durchgeführt. Es handelte sich um insgesamt 36 Veranstaltungen mit 530 Teilnehmern.

Die Workshops verteilten sich dabei wie folgt auf die Regionen:

- Süd: sechs Workshops,
- Südwest: fünf Workshops,
- Mitte: vier Workshops,
- Ost: sechs Workshops,
- West: vier Workshops,
- Südost: sechs Workshops,
- Nord: fünf Workshops.

Zielgruppe der Workshops waren in erster Linie Mitarbeiter der für den Bahnbetrieb zuständigen Stellen (BzS). Angesprochen waren vor allem Mitarbeiter der Regionalnetze, der Fern- und Ballungsnetze sowie der Regionetze der DB Netz AG. Da im Zusammenhang mit der Sicherungsmaßnahme gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb auch dem bauausführenden Unternehmer eine große Bedeutung zukommt, konnten auch Baufirmen an den Veranstaltungen teilnehmen.

Ziel der Workshops war es, die Mitarbeiter der BzS in die Lage zu versetzen, die an sie gestellten Anforderungen – hier das Festlegen der Sicherungsmaßnahme – noch besser zu erfüllen. Dafür wurde der gesamte Prozess mit allen Beteiligten und

ihren Aufgaben betrachtet und auf seine Schnittstellen hin untersucht. Dabei konnten sowohl die Stärken und Potenziale als auch die Chancen und Risiken herausgearbeitet und im Sinne eines Qualitätsmanagements analysiert werden.

Die einzelnen Veranstaltungen ermöglichten einen Erfahrungsaustausch mit und zwischen den Praktikern. Im Teilnehmerkreis entwickelten sich zahlreiche vertiefende Diskussionen, die einen Einblick in die Praxis der Workshopteilnehmer erlaubten. An einigen Stellen im Prozess wurde so ein Optimierungsbedarf erkennbar, der für das Gelingen eines optimalen Arbeitsschutzes bedeutsam ist.

Im Folgenden werden einige Themen dargestellt, die sich aus den im Teilnehmerkreis geführten Diskussionen ergaben. Sie zeigen, dass die Teilnehmer Schwierigkeiten sehen, Theorie und Praxis miteinander zu verbinden. Die einzelnen Themen lassen sich den Prozessbeteiligten zuordnen.

Bauausführender Unternehmer

Wie zuvor bereits dargestellt, benötigt der Unternehmer, der das Verfahren im Zusammenhang mit der Auswahl der Sicherungsmaßnahme in Gang setzt, weitreichende bahnspezifische Kenntnisse sowie Ortskenntnisse, um die für die BzS notwendigen Angaben auf Seite 1 des Sicherheitsplanes machen zu können.

In nahezu jeder Veranstaltung wurden diese Kenntnisse des bauausführenden Unternehmers in Frage gestellt, soweit es sich zum Beispiel nicht um Oberbaufirmen handelt, die „das Geschäft kennen“.

Die Teilnehmer berichteten von zum Teil nur ungenügenden bzw. mangelhaften Angaben für Sicherheitspläne und schlugen eine Qualifikation des Unternehmers und die Abfrage dieser Qualifikation im Zusammenhang mit der Auftragsvergabe vor.

Die Unfallversicherungsträger haben im April 2009 die „Sicherheitshinweise für Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“, GUV-I 781, veröffentlicht. Adressat ist der Unternehmer, der die Arbeiten im und am Gleisbereich ausführt. Ziel dieser Information ist unter anderem die Sensibilisierung des Unternehmers für das Thema Arbeiten im Gleisbereich, die aber die Qualifizierung des Unternehmers nicht ersetzen kann. Siehe hierzu auch den Beitrag in BahnPraxis 6/2009.

Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle

Wie bereits erwähnt, trägt die BzS im Rahmen der Sicherungsplanung eine hohe Verantwortung. In den Diskussionen wurde thematisiert, dass in einigen BzS die zeitlichen Ressourcen knapp bemessen seien. Es wurde besorgt geäußert, dass dies zu Lasten der Qualität gehen könne. Diese Sorge gelte teilweise auch den Kernaufgaben wie Einweisen, Sicherungsplanung, Koordination und Überwachung. Darüber hinaus werden nach Angaben der Teilnehmer nicht immer über ausreichende Kenntnisse in den Bereichen Regelwerk, Orts- und Streckenkenntnis, über Tätigkeiten im Gleisbereich und über Bauverfahren verfügt. Da diese Kenntnisse aber notwendig für die Auswahl der angemessenen Sicherungsmaßnahme sind, muss der Bearbeiter hierauf im Einzelfall seine Führungskraft aufmerksam machen.

Desweiteren merkten Teilnehmer an, dass sie nicht immer über die Entscheidungsfreiheit verfügen, auf der Grundlage des Verfahrens zur Auswahl des Sicherungsverfahrens (RIMINI) hochwertige Sicherungsmaßnahmen anordnen und durchführen zu lassen, auch wenn sie sicherheitstechnisch gerechtfertigt sind. Bestehen Zweifel über die Angemessenheit und Zumutbarkeit der Sicherungsmaßnahme, muss der verantwortliche Mitarbeiter der BzS das Thema eskalieren.

Sicherungsunternehmen

Teilnehmer merkten in den Workshops an, dass teilweise Sicherungsunternehmen verpflichtet werden, deren Firmensitz mitunter hunderte Kilometer entfernt vom Arbeitsort liegt. Es wurde befürchtet, dass daraus Unzulänglichkeiten bei der Planung und Umsetzung von Sicherungsmaßnahmen oder bei später erforderlichen Anpassungen resultieren könnten.

Hierzu folgender Hinweis: Werden Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber an einem Arbeitsplatz tätig, sind die Arbeitgeber verpflichtet, bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammenzuarbeiten. Soweit dies für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Arbeit erforderlich ist, haben die Arbeitgeber je nach Art der Tätigkeiten insbesondere sich gegenseitig und ihre Beschäftigten über die mit den Arbeiten verbundenen Gefahren für Sicherheit und Gesundheit

der Beschäftigten zu unterrichten und Maßnahmen zur Verhütung dieser Gefahren abzustimmen. Werden, wie geschildert, Sicherungsfirmen eingesetzt, die nur über eingeschränkte Ortskenntnis verfügen, stellt dies entsprechende Anforderungen an den Auftraggeber.

Im Zusammenhang mit der Durchführung der Sicherungsmaßnahme wurden Beispiele angeführt, wonach Postenketten nicht vollständig und unzureichend ausgerüstet waren (falsche Warnmittel, falsche Standorte). Darüber hinaus berichten die Teilnehmer auch von Fehlverhalten der Sicherungspersonale, wie beispielsweise dem Aufenthalt im Gleisbereich. Teilnehmer hatten teilweise den Eindruck, dass Mängelmeldungen über Schlechtleistungen der Sicherungsunternehmen nicht immer die gewünschten Konsequenzen hätten. Die DB AG verfügt über ein System der Lieferantenbewertung. Allerdings müssen vor dem Ausschluss von Unternehmen die dafür maßgeblichen Gründe belastbar geprüft werden. Davon unbenommen ist die Reaktion bei drohender Gefahr. In den geschilderten Fällen wäre, wenn sofortige Abhilfe nicht möglich ist, die Baustelle durch den Auftraggeber ggf. vorübergehend stillzulegen.

Darüber hinaus gaben die Diskussionen Hinweise, dass durch verspätete Auftragsvergabe die für den Prozess der Sicherungsplanung notwendigen Vorlaufzeiten teilweise nicht eingehalten werden

können. Solche Verzögerungen können letztlich dazu führen, dass die Planung und Vorbereitung der Sicherungsmaßnahme nicht fristgerecht geleistet wird. Der Prozess „Einkauf – Baufirma – BzS – Sicherungsunternehmen“ sollte darauf hin analysiert werden, um solche Schwachstellen sicher auszuschließen.

Die hier beispielhaft aufgeführten Punkte sind Auszüge aus dem Projektbericht der FSA, der den zuständigen Stellen mit dem Ziel einer weiteren Optimierung der Ressourcen und der Abläufe übergeben wurde. Er soll dazu beitragen, die Handlungssicherheit der Mitarbeiter der BzS zu erhöhen, die Abläufe zu optimieren und langfristig den gesamten Prozess der Sicherungsplanung sicherer und zuverlässiger zu gestalten.

Handlungshilfen im Rahmen der Workshopreihe

Wie dargestellt ist die durchzuführende Sicherungsmaßnahme das Ergebnis einer umfassenden Gefährdungsbeurteilung im Einzelfall. Das Regelwerk, und hier sowohl das der Unfallversicherungsträger als auch das der Deutschen Bahn, geben zum Teil bereits die Sicherungsmaßnahmen vor. Damit kann sich eine Gefährdungsbeurteilung erübrigen. Zur Vorbereitung der Workshops hat eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Vertretern der Unfallversicherungsträger, der DB Netz AG und der FSA eine Arbeitshilfe zur Sicherungsplanung für Arbeiten

Regelungen, die zwingend eine Gleissperrung bedingen, zum Beispiel Arbeitsgleis

GUV-V D33	GUV-R 2150	Ril DB AG	
Anlage § 2 Nr.2	2.7		Kein Sicherheitsraum
Anhang 1	3.3.21		Mindestabstand nicht vorhanden (Grenzlinie)
	4.3		Absperrposten
	4.5.6		Räumzeit > 30 sec. (im Bahnhof)
§ 6(6)	5.7.3		Arbeiten im Tunnel
	5.11.3		Streckenbegehung im Tunnel
§ 6(11)	5.12		Gefahr des Eisabwurfs
§ 6(7)	5.13.1, 5.13.4		Tunnel ohne Nischen
		824.0101 Abschnitt 3 (6), (8)	Einsatz von Baumaschinen, Fahrzeugen, Kränen, Geräten
		408	Unbefahrbarkeit des Gleises

↓
Gleissperrung

Abbildung 4: Arbeitshilfe zur Sicherungsplanung für Arbeiten im gesperrten Arbeitsgleis. (Quelle: FSA)

im gesperrten Arbeitsgleis (Abbildung 4) entwickelt. Im konkreten Fall zeigt die Arbeitshilfe auf Grundlage der geltenden Regelungen auf, welche Kriterien eine Sperrung des Arbeitsgleises erfordern.

Außerdem erhielten die Teilnehmer eine Tabelle mit den Parametern und deren Bewertung, die die Festlegung der Sicherungsmaßnahme beeinflussen können.

Mit Hilfe von Gruppenarbeiten, die in realistischen Beispielen einen Großteil der möglichen Tätigkeiten im und am Gleisbereich behandelten, wurde die jeweils sicherheitstechnisch gerechtfertigte Sicherungsmaßnahme durch Anwenden der entscheidenden Parameter und mit Hilfe des Verfahrens RIMINI ermittelt. Die

Ergebnisse wurden mit den Experten besprochen. Die Musterlösungen wurden im Rahmen eines Veranstaltungsprotokolls an die Teilnehmer verteilt.

Workshopbewertung

Nach jeder Veranstaltung wurde von den Teilnehmern eine Rückmeldung erbeten. Die Teilnehmer hatten die Möglichkeit, mit Hilfe eines anonymen Fragebogens ihre Meinung zum Workshop und dessen Inhalten zum Ausdruck zu bringen.

Die Resonanz auf die Workshops war gut bis sehr gut. Die Durchschnittswerte liegen alle auf einer Fünf-Punkte-Skala nahe dem Punktwert vier oder darüber,

also zum positiven Pol hin (Abbildung 5). Einige Antworten der Teilnehmer lassen darüber hinaus die Annahme zu, dass die Workshops auch langfristig einen Einfluss auf deren Einstellung und ihr tatsächliches Verhalten haben könnten (Abbildung 6).

Zusammengefasst wurden die Workshops genutzt, um tägliche Probleme aus der Praxis zur Diskussion zu stellen. Es fand ein reger Erfahrungsaustausch statt, von dem sowohl die Teilnehmer als auch die Experten von EUK, BG BAU und DB Netz AG profitierten.

Die wesentlichen Ziele des Projektes, die in erster Linie auf das Sensibilisieren der Teilnehmer und Erhöhen der Handlungssicherheit ausgelegt waren, wurden weitestgehend erreicht.

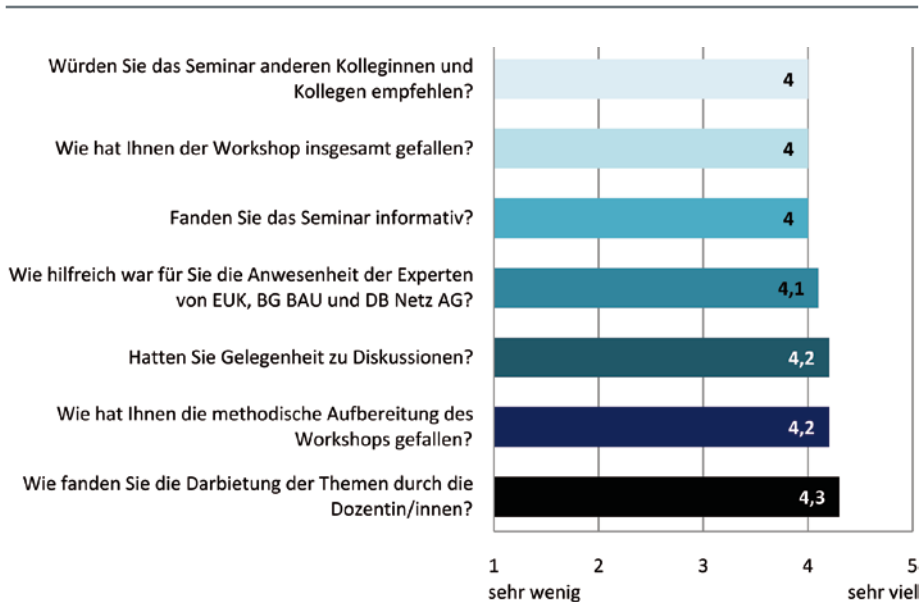


Abbildung 5: Workshopakzeptanz bei den Teilnehmern. (Quelle: FSA)

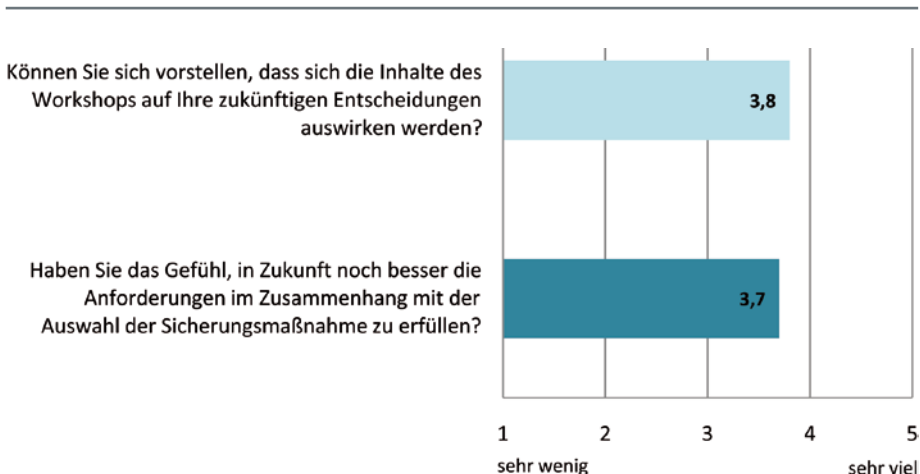


Abbildung 6: Einschätzung des zukünftigen Verhaltens. (Quelle: FSA)

Darüber hinaus wurden Erkenntnisse über den gesamten Prozess gewonnen. Die Schnittstellen wurden noch einmal genau betrachtet. Dabei ergaben sich noch einige Punkte, an denen im Sinne der Handlungssicherheit der Mitarbeiter der BzS aber auch im Sinne einer Optimierung des gesamten Prozesses weitergearbeitet werden sollte. Für viele Themen existieren bereits gute Lösungsansätze, die durch die Workshopteilnehmer angeregt wurden und nun durch die Unfallversicherungsträger und die DB Netz AG weiterentwickelt werden müssen.

Abschließend lässt sich festhalten, dass es durchaus sinnvoll sein kann, auch bereits verankerte und altbewährte Prozesse in regelmäßigen Abständen zu hinterfragen bzw. zu überprüfen, denn diese sind oft viel komplexer als vermutet. Auf diesem Wege lassen sich eingefahrene und möglicherweise regelwidrige Gewohnheiten aufdecken und in sichere Abläufe zurückführen. Wichtig ist, dass dabei auch die Praktiker Gehör finden, denn nur so gelingt es, Theorie (Regelwerk) und Praxis miteinander in Einklang zu bringen. Das Ziel – die Sicherheit der Beschäftigten – sollte dabei nie aus den Augen verloren werden. Das Projekt „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“ lieferte hierfür ein gutes Beispiel. ■



Ergebnisse der Workshops „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“ für die DB Netz AG

**Dirk Euler, Norbert Scherer, Manfred Bernard, DB Netz AG,
Frankfurt am Main**

Die Workshopreihe „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“ wurde 2009 durch die Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin e.V. (FSA) durchgeführt. In 36 Workshops wurden rund 530 Mitarbeiter und Führungskräfte erreicht. Das Projekt war Bestandteil des Präventionsprogramms der EUK 2009. Träger war neben der EUK die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft. Zielgruppe waren diejenigen Mitarbeiter der für den Bahnbetrieb zuständigen Stellen (BzS), die die Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb für Arbeitsstellen im Gleisbereich und in der Nähe des Gleisbereichs mit mehr als drei Beschäftigten festlegen.

Erfahrungen der Praktiker

In den Workshops haben die Teilnehmer ihre Praxis bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahmen abgeglichen. Dabei wurden u.a. die Einflussfaktoren, die die Festlegung der Sicherungsmaßnahme bestimmen – Örtlichkeit, Art und Umfang der Tätigkeit, Umfang der Tätigkeit – auf der Grundlage von Fallbeispielen diskutiert.

Neue Anforderungen im Regelwerk und technische Weiterentwicklungen wurden besprochen:

- weiterentwickelte Standards in der Anwendung von RIMINI und
- weiterentwickelte Einsatzmöglichkeiten von Automatischen Warnsystemen – Maschineneigene Warnsysteme, FALKON und funkgestützten Warnsystemen für kleine Baustellen.

Die Workshops haben ein wesentliches Ziel erreicht: Sie haben Mitarbeitern und Führungskräften, die täglich die Aufgabe haben, Sicherungsmaßnahmen für Gleisbaustellen festzulegen, eine Möglichkeit gegeben, sich zu dieser Aufgabe intensiv und systematisch auszutauschen. Darüber hinaus boten sie die Gelegenheit Neuentwicklungen von Verfahren und Techniken der Baustellensicherung und deren Einsatzmöglichkeiten

zu diskutieren. Dabei standen der Einsatz maschineneigener Warnanlagen auf Großbaumaschinen und der Einsatz mobiler funkgestützter Warnsysteme auf kleinen Gleisbaustellen im Vordergrund:

Maschinenwarnung: Bis Juni 2011 müssen Bettungsreinigungsmaschinen, Planungsverbesserungsmaschinen und Umbauzüge mit maschineneigenen Warnsystemen ausgerüstet sein. Diese Systeme dienen der sicheren Warnung der auf und an der Maschine tätigen Beschäftigten vor Fahrten im Nachbargleis. Die Fragen zur Einführung der so genannten „Maschinenwarnung“ haben deren hohen Stellenwert noch einmal verdeutlicht, weil die sicherungstechnisch grundsätzlich vorrangige Feste Absperrung im Mittelkern, neben den Großbaumaschinen, nur selten zum Einsatz kommen kann. Eine Feste Absperrung darf hier grundsätzlich erst ab einem Gleisabstand von fünf Metern installiert werden.

Mobile funkgestützte Warnsysteme: Aus der gezielten Sammlung von Erfahrungswerten mit mobilen funkgestützten Warnsystemen im ersten Halbjahr 2009 konnten aktuelle Ergebnisse berichtet werden: Bei kleinen Gleisbaustellen wie Einbau von Ersatzschienen, Arbeiten an Isolierstößen, Auftragsschweißungen oder Ein- und Ausbau von BÜ-Fahrbahnen

kamen gezielt standardisierte mobile funkgestützte Warnsysteme zum Einsatz.

System FALKON: Bevor eine Entscheidung für ein Automatisches Warnsystem getroffen wird, ist zu prüfen, ob eine Trennung von Mensch und Gefahr mit den Sicherungsmaßnahmen „Gleissperrung“ und „Feste Absperrung“ möglich ist. Die Vorteile der Kombination von Fester Absperrung und Automatischem Warnsystem – bisher nur mit dem System FALKON verwirklicht – wurden in einigen Workshops angesprochen: Diese Kombination erlaubt eine Arbeitsbreite, die in den Gleisbereich des Nachbargleises hineinreicht – der jedoch bei einer Fahrt verlassen werden muss. FALKON lässt im Nachbargleis eine Geschwindigkeit von 160 km/h zu.

Feste Absperrung: Zum Einsatz der „normalen“ Festen Absperrung wurden Fragen zur zulässigen Geschwindigkeit im Nachbargleis, die im Unfallverhütungsregelwerk auf höchstens 120 km/h festgelegt ist, aufgeworfen: Gibt es eine Möglichkeit, diese Geschwindigkeit anzuheben, so dass auf das Einrichten einer vorübergehenden Langsamfahrstelle im Bereich der Arbeitsstelle verzichtet werden kann und u.a. die eventuelle Gefährdung beim Aufstellen von Lf-Signalen vermieden werden kann.

Handlungsfelder

Durch die Workshops wurden drei Handlungsfelder aufgezeigt, die weiter zu verfolgen sind:

- Ressourcen der BzS/Vorlaufzeiten bei der Vergabe von Aufträgen,
- Qualifikation der Bauunternehmen/Leistungspartnerschaft,
- Gefährdung des Bahnbetriebs durch Baumaschinen.

Ressourcen der BzS/Vorlaufzeiten bei der Vergabe von Aufträgen: Die Ressourcen der BzS müssen neben der Erstellung des Sicherungsplanes auch der Einweisung des bauausführenden Unternehmers und des Sicherungsunternehmers gerecht werden. Die verfügbare Zeit und die termingerechte Erstellung des Sicherungsplanes werden im Wesentlichen durch den Zeitpunkt der Vergabe der Bau- und der Sicherungsleistung beeinflusst. Die entsprechenden Prozesse müssen auf ihr Verbesserungspotenzial untersucht werden.

Der Zeitbedarf für die Erstellung des Sicherungsplanes hängt u.a. vom Arbeits-

prozess und der Qualität der Angaben des bauausführenden Unternehmers ab. Die Weiterentwicklung des Arbeitsprozesses „Sicherungsplanung“ verfolgt das Ziel, den Bearbeitungsaufwand zu senken. Mit diesem Ziel prüft die DB Netz AG zurzeit, ob eine DV-gestützte Lösung für den Sicherungsplan möglich ist und welchen Nutzen diese bringt.

Der neue Sicherungsplan nach Vordruck Nr. V03 des am 13.12.2009 in Kraft getretenen Moduls 132.0118 berücksichtigt nicht nur die weiter entwickelten Anforderungen der Sicherheitstechnik, sondern vereinfacht auch durch seine verbesserte Struktur die nachweissichere Bearbeitung.

Qualifikation von Bauunternehmen/Leistungspartnerschaft: Die qualifizierte Anmeldung von Arbeiten bei der BzS mit Seite 1 des Sicherungsplans ist für eine ziel führende Sicherungsplanung unerlässlich. Für die Weiterentwicklung der Qualifikation der Bauunternehmen leistet die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft durch ihre Schulungsveranstaltungen für Führungskräfte und für Mitarbeiter den wesentlichen Beitrag. Mit der GUV-I 781 „Sicherheitshinweise für Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ haben die Unfallversicherungsträger im Jahr 2009 eine Informationsschrift herausgegeben, die den bauausführenden Unternehmer darin unterstützt, die Gefährdungen zu erkennen.

Die Workshopreihe „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“ hat

darüber hinaus die Aufmerksamkeit auf den Vorlauf vor den Angaben im Sicherungsplan verstärkt: Die Bauplanungsbesprechung und – unabhängig davon – die Einweisung in die örtlichen und bahnbetrieblichen Gegebenheiten sind die Regelkommunikation, um die Qualität der Angaben auf der Seite 1 zu erhöhen; sie schaffen darüber hinaus die gemeinsame Ausgangsbasis für weitere Abstimmungen und Klärungen.

Bislang waren, bezogen auf die Sicherheit von Gleisbaustellen, häufig Unfallereignisse Anlass, in den Austausch mit den Auftragnehmern einzutreten. Ziel sollte aber sein, zu einem kontinuierlichen Austausch mit den Auftragnehmern zu kommen,

- zum einen, um Informationen zu Regelwerksänderungen aber auch technischen Neuerungen direkt kommunizieren und diskutieren zu können,
- zum anderen, um durch persönliche Kontakte die Schwelle zur Kontaktaufnahme bei der Planung von Baumaßnahmen zu senken – mit dem positiven Effekt, dass die Sicherungsplanung besser abgestimmt werden kann.

Derzeit identifizieren wir mögliche Eckpunkte für eine Leistungspartnerschaft im Arbeitsschutz – vor allem im Überschneidungsbereich von Arbeits- und Betriebssicherheit. Ziel ist zunächst, die Aktionsfelder und Maßnahmen zu finden, bei denen gemeinsames Handeln eine höhere Arbeitssicherheit schafft, als nebeneinander betriebene Aktivitäten. Eine

Leistungspartnerschaft der DB Netz AG mit bauausführenden Unternehmen und Sicherungsunternehmen braucht den engen Kontakt mit der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft, den Berufsgenossenschaften der Sicherungsunternehmen und der EUK.

Gefährdung des Bahnbetriebes durch Baumaschinen: In vielen Workshops wurde der Zielkonflikt angesprochen, das Bauen voranzutreiben und dabei den Betrieb aufrecht zu erhalten: Besteht das Risiko, dass eine Baumaschine in den Gleisbereich des Betriebsgleises hineingeführt – evtl. unbeabsichtigt – sind Arbeitssicherheit und Betriebssicherheit betroffen. Dieses Risiko ist bei Fahr- und Schwenkbewegungen von Baumaschinen – hier ist vor allem an Zweiradbagger auf dem Straßenfahrwerk zu denken – in Betracht zu ziehen. Um derartigen Gefährdungen noch wirksamer begegnen zu können, sind gut abgestimmte gemeinsame Maßnahmen von bauausführenden Unternehmen und DB Netz AG sinnvoll (Abbildung 1). Eine Leistungspartnerschaft wird sich an dieser Herausforderung bewähren müssen.

Fazit

Die Ergebnisse der Workshops sind bei der DB Netz AG aufgenommen worden. Einige Fragen konnten bereits angegangen und gelöst werden. Weitere Themen werden jetzt – nach Projektabschluss – in enger Abstimmung mit den Fachlinien angestoßen.

Durch das Projekt wurde deutlich, dass an den Schnittstellen zwischen Auftraggeber DB Netz AG, Sicherungsunternehmen und bauausführenden Unternehmen der qualifizierte Informationsaustausch und abgestimmte gemeinsame Maßnahmen ganz wesentliche Elemente sind, um die Sicherheit – insbesondere bei Arbeiten im Gleisbereich – zu gewährleisten.

Hierzu haben die Workshops einen wichtigen Beitrag geleistet. ■

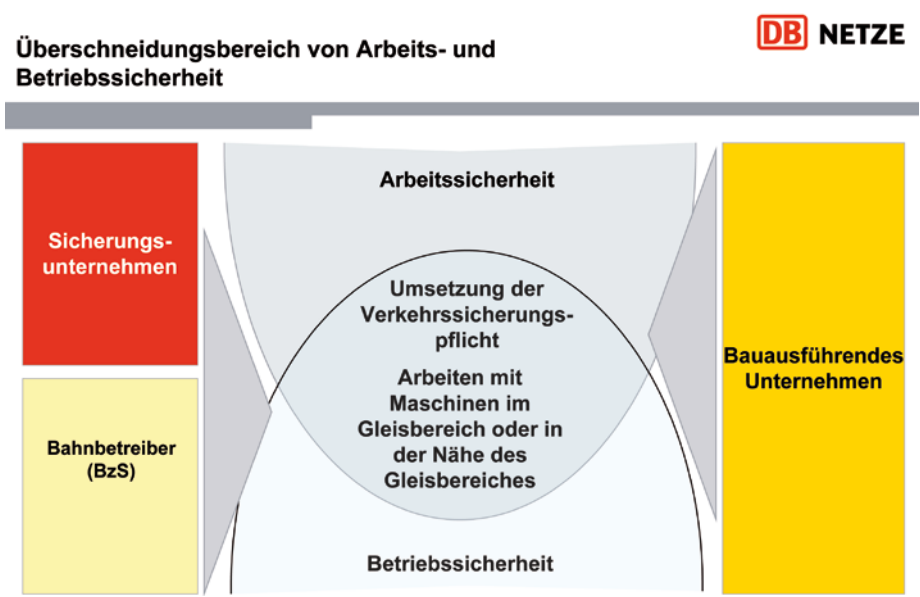


Abbildung 1 (Quelle Autorenteam)

Richtlinie 046.2004 – Prüfungen durchführen

Einführung einer Prüfungsrichtlinie bei der DB Netz AG

Jenny Malter, DB Netz AG, Personalentwicklung, Frankfurt am Main

Es gibt Regelwerke, die einer Formstrenge unterliegen müssen. Dazu gehören Prüfungsordnungen und Prüfungsrichtlinien; sie enthalten demzufolge zwangsläufig auch Detailvorschriften, die – insgesamt gesehen – unverzichtbar sind.

Die DB Netz AG hat ein Handbuch „Bildungsgrundsätze DB Netz“ eingeführt, um relevante Regelungen rund um das Thema Bildung verbindlich zu bündeln.

Als erstes Modul dieses Handbuchs wurde die Richtlinie 046.2004 – Prüfungen durchführen zum 1. September 2009 veröffentlicht.

Prüfungen im Sinne der Prüfungsrichtlinie

Bei der DB Netz AG spielen Prüfungen, besonders im sicherheitsrelevanten Bereich, eine wichtige Rolle. Erfolgreich bestandene Prüfungen sind die Voraussetzung für die Aufnahme bzw. die Fortführung einer Tätigkeit, oft auch Funktion genannt.

In der hier angesprochenen Richtlinie 046.2004 – Prüfungen durchführen (Prüfungsrichtlinie) sind Prüfungen gemeint, durch die

1. ein Nachweis zur Befähigung für eine Tätigkeit, die bisher nicht ausgeübt wurde, erworben wird (zum Beispiel Fahrdienstleiter) oder
2. eine Einsatzberechtigung nach längerer Abwesenheit wiedererlangt wird.

Die Prüfungsrichtlinie trifft keine Aussage über örtliche Feststellungen oder örtliche Verwendungsprüfungen (so genannte „Schlüsselprüfungen“).

Rechtliche Grundlagen

Als Grundlage für die Abnahme von Prüfungen gelten insbesondere die Eisenbahnbau und Betriebsordnung (EBO), unternehmensinterne Regelwerke und weitere Richtlinien (zum Beispiel Bildungsregelungen) unter Beachtung der Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes.

Mit der Abnahme von Prüfungen kommt die DB Netz AG insbesondere ihrer Verpflichtung gem. §§ 47 und 54 EBO (Abbildung 1) nach. Hierin werden der Nachweis und die Dokumentation von Kenntnissen und

Fertigkeiten verschiedener Funktionen, insbesondere der Funktionen mit dem „Status Betriebsbeamter“, gefordert.

Welche Funktionen der DB Netz AG Betriebsbeamte gemäß § 47 EBO sind ist in einer „Übersetzungstabelle“ ersichtlich (Abbildung 2).

Inhalt der Prüfungsrichtlinie

Die Prüfungsrichtlinie fasst alle grundsätzlichen Regelungen zum Thema Prüfungen zusammen.

Bislang waren diese Informationen unterschiedlich ausführlich in den einzelnen Bildungsregelungen (zum Beispiel Funktionsausbildungen der Reihe 046.xxxx) hinterlegt. Besondere Bestimmungen bzw. Abweichungen werden auch weiterhin in den Bildungsregelungen enthalten sein.

Die Prüfungskommission

Für die Abnahme von Prüfungen werden Prüfungskommissionen eingerichtet. Die Mitglieder einer Prüfungskommission müssen für das Prüfungsgebiet sachkundig sein. Mitglieder sind zum Beispiel Arbeitsgebietsleiter, Bezirksleiter oder Fachbeauftragte. Die Zusammensetzung der Prüfungskommission sowie der Prüfungsleiter ist grundsätzlich in den einzelnen Bildungsregelungen geregelt.

Die Prüfungskommission

- legt die Prüfungstermine fest,
- beschließt die Prüfungsaufgaben,
- überprüft die Zulassungsvoraussetzungen für die Ausbildung und Prüfung,
- nimmt die mündlichen Prüfung ab,
- bewertet die schriftliche und mündliche Prüfungsleistung,
- stellt das Gesamtergebnis bei verschiedenen Prüfungsteilen fest.

Durchführung von Prüfungen

Prüfungen können schriftlich, mündlich oder auch praktisch durchgeführt werden.

Um an einer Prüfung teilnehmen zu können, müssen im Vorfeld die in den Bildungsregelungen angegebenen Zulassungsvoraussetzungen wie zum Beispiel fachlicher Abschluss, Berufserfahrung, Prüfung zum Selbstsicherer, Praxistraining erfüllt sein. Ort und Termin für die Durchführung der Prüfung werden dem Prüfungsteilnehmer rechtzeitig bekannt gegeben.

EBO § 54 Ausbildung und Prüfungen

- (1) Den Betriebsbeamten sind die Kenntnisse und Fertigkeiten zu vermitteln, die sie zur ordnungsgemäßen Ausübung ihres Dienstes befähigen.
- (2) Die Eisenbahnen haben sich durch Prüfungen oder in sonst geeigneter Weise vom Vorhandensein der geforderten Kenntnisse und Fertigkeiten zu überzeugen. Hierüber sind Nachweise zu führen

Abbildung 1 (Quelle: Auszug aus der EBO)

Schriftliche Prüfungen werden in der Regel bei einem Bildungsträger durchgeführt. Der Bildungsträger hat dabei die Aufsichtsführung bei der Prüfung. Er stellt sicher, dass der Prüfungsteilnehmer

- über den Prüfungsablauf,
- die zur Verfügung stehende Zeit und
- die erlaubten Arbeits- und Hilfsmitteln informiert ist
- und diese beachten.

Wird einem Prüfungsteilnehmer eine Täuschungshandlung nachgewiesen, hat er die Prüfung nicht bestanden.

Mündliche Prüfungen

finden meist als Gruppenprüfungen statt. Hierbei werden jedoch nicht mehr als

sechs zu Prüfende gleichzeitig geprüft. Der genaue Umfang einer Prüfung wird in den einzelnen Bildungsregelungen definiert. Der jeweilige Prüfungsinhalt ergibt sich aus den in den Bildungsregelungen beschriebenen Lernzielen und Lerninhalten.

Die Prüfungsaufgaben sind praxisbezogen. Die jeweiligen Aufgabenstellungen sollen beispielhaft das Verhalten in Regelsituationen sowie bei Abweichungen prüfen.

Bewertung der Prüfungsleistung

Eine Prüfung soll feststellen, ob ein Mitarbeiter bzw. eine Mitarbeiterin den vermittelten Stoff beherrscht und ob Handlungssicherheit für die Tätigkeit bzw. Funktion gegeben ist.

Eine Prüfung ist bestanden, wenn in der Prüfung bzw. in allen Teilprüfungen mindestens die Hälfte der möglichen Punktzahl erreicht wurde (sofern es keine andere Regelung hierzu in den Bildungsregelungen gibt). Wichtiger Hinweis: Enthält die Antwort auf eine Prüfungsfrage Mängel, die bei tatsächlicher Handhabung die sichere Durchführung des Bahnbetriebes gefährden würden, ist unabhängig von der Gesamtheit der Prüfungsleistung die Prüfung nicht bestanden.

Prüfungsbescheinigung und Dokumentation

Nach Beendigung der Prüfung wird das Ergebnis durch den Prüfungsleiter bekannt gegeben. Der Prüfungsteilnehmer erhält eine Prüfungsbescheinigung. Das Original der Prüfungsbescheinigung verbleibt beim Prüfungsteilnehmer. Eine Kopie ist für die Personalakten bestimmt.

Bei der DB Netz AG sind Prüfungsunterlagen, wie schriftliche Nachweise, Prüfungsprotokolle zehn Jahre aufzuheben.

Rücktritt, Nichtteilnahme

Ist ein Prüfungsteilnehmer am Prüfungstermin krank oder kann er aus anderen Gründen, die von ihm nicht zu vertreten sind, nicht an der Prüfung teilnehmen, gilt die Prüfung als nicht begonnen. Hat der zu Prüfende die Prüfung begonnen und bricht diese nach Bekanntgabe der Prüfungsaufgaben ab oder besteht für die Abwesenheit bei Prüfungsbeginn kein rechtfertigender Grund, so gilt die Prüfung als nicht bestanden.

Wiederholung einer Prüfung

Wurde eine Prüfung nicht bestanden, kann diese grundsätzlich einmal wiederholt werden.

Wiederholungsprüfungen sollen in der Regel frühestens nach vier Wochen durchgeführt werden.

Wird auch dabei die Prüfung nicht bestanden, kann in begründeten Ausnahmefällen die für den Mitarbeiter zuständige Organisationseinheit eine zweite Wiederholung zulassen. Bei der Entscheidung soll sie auch die Stellungnahme des Prüfungsleiters berücksichtigen. ■

Übersicht der Funktionen der Betriebsbeamten:

Betriebsbeamte im Sinne Abs. 1 sind	Beispiele für entsprechende Funktionen bei den Eisenbahnunternehmen heute ²⁾
1. Leitende oder Aufsichtführende in der Erhaltung der Bahnanlagen und im Betrieb der Bahn	- Eisenbahnbetriebsleiter und Stellvertreter - Leiter und ihre Vertreter in den Unternehmenszentralen sowie den regionalen Stellen, die im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für Bau, Instandhaltung, Instandsetzung und Betrieb der Eisenbahn Weisungen erteilen.
2. Betriebskontrolleure und technische Kontrolleure	- Mitarbeiter mit Überwachungsfunktionen für Bau, Instandhaltung und Betrieb der Eisenbahn - Fachbeauftragte - Baubetriebskoordinator
3. Leiter von Bahnhöfen, Fahrdienstleiter, Zugleiter, Aufsichtsbeamte und Zugmelder	- Bezirksleiter Betrieb - Fahrdienstleiter, -helfer, Assistent im Steuerbezirk - Zugleiter, -melder, -lenker
4. Leiter von technischen Dienststellen des äußeren Eisenbahndienstes sowie andere Aufsichtführende im Außendienst dieser Stellen	- Bezirksleiter, z.B. Fahrbahn - Teamleiter, z.B. Fahrbahn - Meister, z.B. Fahrbahn - Bauüberwacher Bahn - Leiter Betriebswerkstätten
5. Weichensteller und Rangierleiter	- Weichenwärter - Rangierbegleiter - Mitarbeiter Hilfszug
6. Wagenuntersuchungs- und Bremsbeamte	- siehe Ziffer 9
7. Strecken- und Schrankenwärter	- Schrankenwärter - Bahnübergangsposten (BÜP)
8. Zugbegleiter	- Zugführer - Zugchef - Arbeitszugführer
9. Triebfahrzeugführer, Heizer, Triebfahrzeugbegleiter, Bediener von Kleinlokomotiven und Führer von Nebenzugfahrzeugen	- Eisenbahnfahrzeugführer (Oberbegriff für alle Fahrzeugführer) - Triebfahrzeugführer - Triebfahrzeugbegleiter - Bediener von Kleinlokomotiven - Führer von Nebenzugfahrzeugen - Lokrangierführer

²⁾ Ausführliche Funktionslisten siehe KoRil 107 der DB AG „Tauglichkeit feststellen“ vom 1. Juli 2005 und VDV-Schrift 714 „Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen“, April 2003.

Abbildung 2: Betriebsbeamte gemäß § 47 EBO. (Quelle: DB-Management Portal)