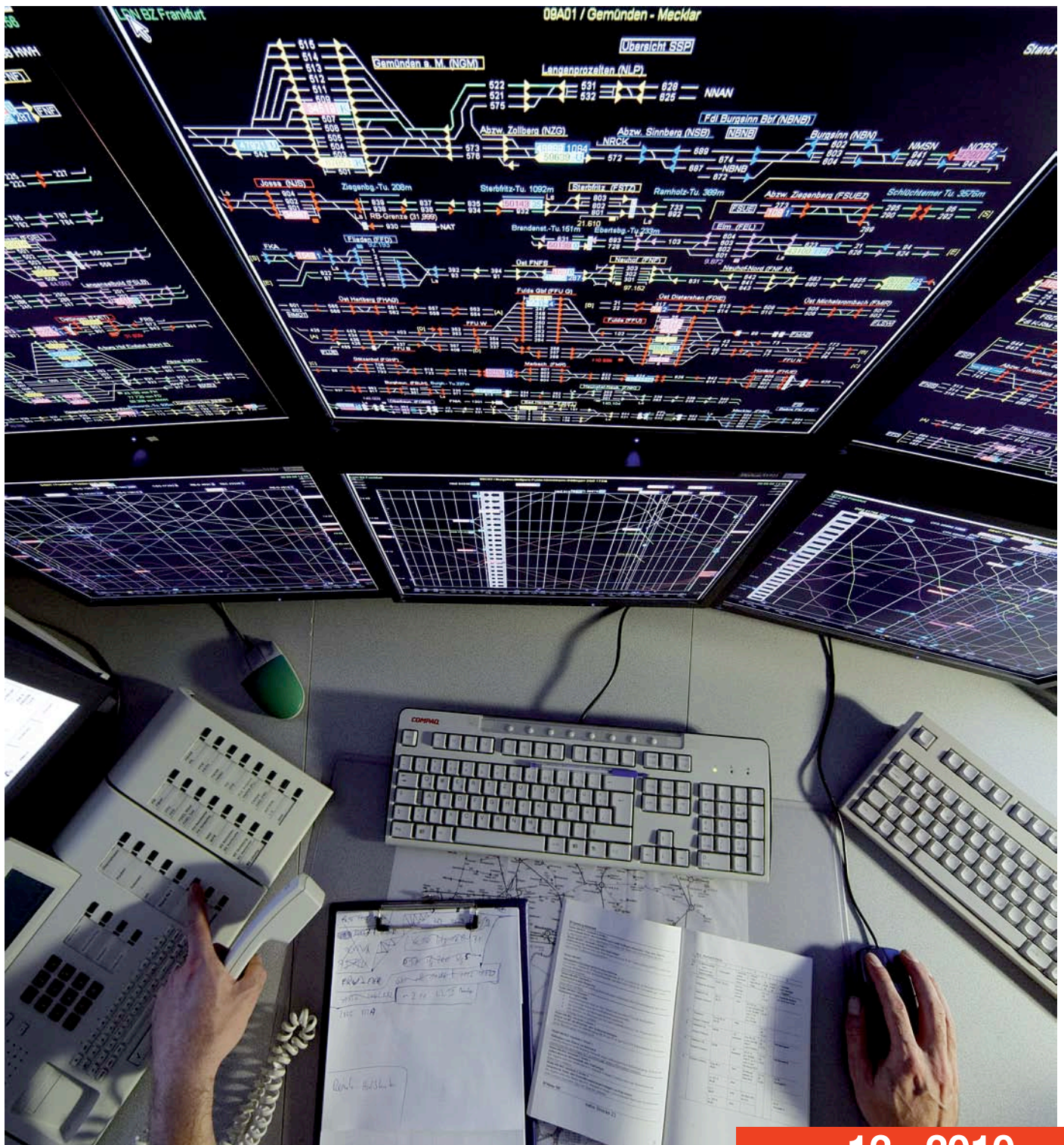


BahnPraxis

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



12 · 2010

- FIT-Themen Bahnbetrieb 2011
- Regelmäßige Fortbildung für Betriebsbeamte bei Schenker Rail
- Regelmäßige Fortbildung für Sicherungspersonal 2011

Liebe Leserinnen und Leser,

„Was gut ist,
kommt wieder“.

(Deutsches Sprichwort)

sicher kennen Sie dieses Sprichwort. Es trifft für viele Bereiche des täglichen Lebens zu. So auch für die Themen, die *BahnPraxis* in regelmäßigen Abständen aufgreift.

Zu den wiederkehrenden Themen in *BahnPraxis* zählen die Winter Vorbereitungen. Sie wurden jeweils in den Ausgaben 10 und 11 behandelt. Auch die zentralen Themen der Fortbildung in den verschiedenen Betriebszweigen gehören zu den regelmäßig wiederkehrenden Beiträgen im Dezemberheft. Wegen der vielen Änderungen – sei es bei der Technik oder im Betrieb – reicht es nicht aus, sich einmal im Laufe des langen Berufslebens Wissen anzueignen. Um Ihre Kenntnisse in einer schnelllebigen Zeit immer auf dem neuesten Stand zu halten, müssen Sie ständig „am Ball bleiben“. Nur so können Sie den gestiegenen Anforderungen gerecht werden.



Unser Titelbild:
Betriebszentrale
Frankfurt am Main.

Foto: DB AG/
Heiner Müller-Elsner

Der regelmäßige Fortbildungsunterricht, auch FIT (Fachliche Information & Training) genannt, dient sowohl der Erhaltung des erlernten Wissens als auch der Vermittlung von Neuerungen. Es werden sowohl Pflichtthemen als auch Themen für den Angebotskatalog ausgewählt und in den Gremien abgestimmt. Die Unterrichtsinhalte werden vorbereitet, geprüft und bei Bedarf ergänzt. Dies alles geschieht, damit Sie im neuen Jahr eine gute Fortbildung mit hoher Qualität erhalten.

In diesem Heft finden Sie die FIT-Themen für die Mitarbeiter im Betrieb der DB Netz AG, für das Sicherungspersonal und für die Betriebsbeamten bei DB Schenker Rail für 2011. So erfahren Sie, was für Sie in den einzelnen Geschäftsfeldern vorgesehen ist. In der Ausgabe 1/2011 folgen die FIT-Themen für DB Regio.

Nun wünschen wir Ihnen viel Freude beim Lesen dieses Heftes. Über Kritik, Zustimmung, Anregungen und Berichte aus Ihrem Arbeitsbereich freuen wir uns. Daher ermuntern wir Sie: „Schreiben Sie uns!“ Geben Sie dabei bitte Ihre vollständige Anschrift an, damit wir Ihnen antworten können.

Unsere Anschrift lautet: bahnpraxis@deutschebahn.com. Auch per Telefax ist die Redaktion unter der Rufnummern 069-265-49362 bzw. bahnintern unter 955-49362 erreichbar.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien ein gesegnetes Weihnachtsfest und eine gutes neues Jahr 2011.

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam

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 Hüthig

Druck

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

Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb

FIT-Themen Bahnbetrieb 2011



Foto: DB AG/Hemel/Müller-Eisner

Anita Hausmann, DB Netz AG, Leiterin I.NPB 2 – Betriebsprozesse, Notfallmanagement, Fachliche Qualifizierung, Frankfurt am Main

Bestand die Herausforderung des gemeinsamen FIT 2010 zwischen dem Stellwerkspersonal und den Technischen Fachkräften neben den fachlichen Inhalten vor allem aus der Organisation, so gibt es für die Vorbereitung und Durchführung des FIT 2011 wieder neue Zielvorgaben. Zum einen greifen die geänderten Rahmenbedingungen für die Zielgruppe der Disponenten und Netzkoordinatoren, zum anderen soll die Funktion und Wirkungsweise des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) in der regelmäßigen Fortbildung bei allen Zielgruppen behandelt werden.

Die Themen für die jeweiligen Funktionen mit den vorgesehenen Zeitvorgaben für 2011 veranschaulichen die nachstehenden Abbildungen.

Abkürzungen:

- Fdl = Fahrdienstleiter
- özF = örtlich zuständiger Fdl
- Ww = Weichenwärter
- Zd = Zugdisponent
- Bd = Bereichsdisponent
- Nk = Netzkoordinator
- Tf = Triebfahrzeugführer
- BÜ = Bahnübergang
- EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Awanst = Ausweichanschlussstelle
- QS = Qualifizierte Schätzung
- KS = Konzeptschätzung

Pflichtthemen 2011

„Sicherheitsmanagementsystem (SMS) als integraler Bestandteil aller sicherheitsaffiner Inhalte der Leistungsprozesse“ – wie soll das im FIT zielgruppengerecht umgesetzt werden?

Nach einem kurzen Überblick über die Funktion des Sicherheitsmanagementsystems (siehe dazu auch Beiträge in BahnPraxis, Heft 7/8-2010) wird zunächst konkret auf die Sicherheitsordnung eingegangen. Wie bei den einzelnen FIT-Themen ein Bezug zum SMS hergestellt wird, skizzieren wir nachstehend beispielhaft bei den Pflichtthemen.

Was versteht man unter (Leistungs-)Prozessen?

Prozesse sind die Aneinanderreihung von Arbeitsabfolgen, also von Tätigkeiten, mit klarer Zuordnung, wer für den jeweiligen Prozessschritt verantwortlich ist. Mit einem Managementsystem werden die Prozesse in einem Unternehmen geordnet, so dass sie alle wie ein Räderwerk ineinander greifen. Bei der DB Netz AG unterscheidet man Leistungsprozesse (zum Beispiel LN 26 – Betrieb durchführen“) und Unterstützungsprozesse (zum Beispiel UN 05 – Personalmanagement durchführen). In sicherheitlicher Sicht wirkt der SMS-Steuerprozess zunächst auf das Managementsystem und damit indirekt auf die einzelnen Prozesse.

Für die operativen Anwender des Leistungsprozesses „LN 26 – Betrieb durchführen“

(Fdl, Ww usw.) sind die einzelnen Prozessschritte, also das Zusammenspiel aller am Prozess Beteiligten weitgehend direkt im betrieblichen Regelwerk oder in Aufträgen abgebildet. Die Ril 408 „Züge fahren und Rangieren“ sowie Örtliche Richtlinien sind dazu Beispiele. Konkrete Handlungsanweisungen stellen sicher, dass Zug- und Rangierfahrten sicher durchgeführt werden. Diese „Vorgaben“ zusammen mit Kontrollen bezüglich deren Einhaltung sind Teil des Sicherheitsmanagementsystems.

Pflichtthema für alle in Abbildung 1 genannten Zielgruppen ist das Thema RID (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr). Hierzu werden vor allem die Änderungen RID 2011 behandelt, auf die Zusammenarbeit mit der Notfallleitstelle (NFLS) eingegangen, Maßnahmen beim Austreten von Gefahrgut auf Grundlage eines praktischen Falls und die entsprechenden Meldewege geübt.

Das Sicherstellen aktueller Kenntnisse und Fertigkeiten, auch zum Thema „Beförderung gefährlicher Güter“, ist ein wichtiger Bestandteil des SMS.

Ein weiteres Pflichtthema für alle Fahrdienstleiter dreht sich um die Maßnahmen bei gefahrdrohenden Umständen. Im Fokus der Praxisbeispiele steht die Vorgehensweise bei Unwetterwarnungen. Besonders bei diesem Thema wird jeder FIT-Teilnehmer seine eigenen Erfahrungen aus den unterschiedlichsten außergewöhnlichen Ereignissen einbringen können. An diesem Beispiel zeigt sich auch, dass das SMS sich nicht nur auf das eigene Unternehmen bezieht, sondern auch auf das unternehmensübergreifende sicherheitliche Zusammenwirken.

Für die ESTW-Fdl/özF wird das Szenario Stellwerksausfall/Verbindungsausfall zwischen Betriebszentrale (BZ) und Unterzentrale (UZ) erörtert mit dem Ziel, die Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebs, auch bei Ausfall der Bedienoberfläche (BO), handlungssicher anzuwenden. Das Kennen, Verstehen und souveräne Beherrschen dieser Regeln sicherzustellen ist ebenfalls ein wichtiger Beitrag zum SMS.

Themen aus dem Angebotskatalog 2011

Neben den Pflichtthemen wurde eine breite Palette weiterer relevanter Themen für die unterschiedlichen Funktionen und auch hier wieder in teilweise unterschiedlicher

Abbildung 1: Pflichtthemen 2011 für MA Betrieb

Thema	Minuten			
	Fdl	özF/ ESTW-Fdl	Ww	Zd, Bd, Nk
Funktion und Wirkungsweise des Sicherheitsmanagementsystem (SMS)	integraler Bestandteil aller sicherheitsaffiner Inhalte der Leistungsprozesse			
RID				
a) Pflichten der Mitarbeiter des Betreibers der Infrastruktur				
b) Zusammenarbeit mit NFLS – Meldewege –				
c) Maßnahmen beim Austreten von Gefahrgut	60	60	60	45
d) Abgrenzung der Zuständigkeiten				(nur a) + b))
e) Ggf. Maßnahmen bei drohender Gefahr				
Gefahrdrohende Umstände				
• Anlässe/Ursachen	60	60		
• Maßnahmen				
Stellwerksausfall/Verbindungsausfall BZ – UZ				
• Erläuterung der „Aufgaben“ der jeweiligen Rechner (Siemens/Thales)		90		
• Darstellung der Ausfalls am Bedienplatz eines ESTW				
• Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebs				
• Unterweisung gemäß 412.3001 (Weiterführung des Betriebs bei Ausfall der BO)				
	120	210	60	45

Thema	Minuten						
	Fdl	özF/ESTW-Fdl	Zugleiter	Ww	Schrw	BÜP	Zd, Bd, Nk
Maßnahmen bei fehlendem/unvollständigem Spitzensignal	30	30					
Störungen der Gleisfreimeldeanlage im Bahnhof	45	45					
Fahrwegprüfung – mittelbares Feststellen	45	45					
Sperren von Gleisen und Durchführung von Sperrfahrten	90	90					
Kodierliste	45	45					
Benachrichtigung Arbeitsstellen freie Strecke	45	45					
Zusammenarbeit mit • technischen Mitarbeitern • Disponenten der BZ • Mitarbeiter EVU (z.B. Tf) • Wortlaute, Meldungen, Sprechdisziplin • Dokumentation	45	45					
Aufgehobene Signalabhängigkeit: Fallbeispiele zur Durchführung von Zugfahrten	45	45					
Dokumentation von Ereignissen in den betrieblichen Unterlagen des Fdl inkl. betr. Maßnahmen	45	45					
Bahnübergangssicherungsanlagen	90	90					
Fahren auf dem Gegengleis (Übungen)		90					
Auflösestörung im Weichenbereich nach Zugfahrt incl 408.0911		45					
Durchführung von Rangierfahrten auf einem ESTW inkl. Störungen/Unregelmäßigkeiten		90					
Bedienung Awanst und Maßnahmen		45					
Zuglaufmeldungen (Arten, Wortlaute) Übungen			45				
Zugkreuzungen und Überholungen regeln (Fallbeispiele)			45				
Fahrwegprüfung, Zugfahrten und Rangierfahrten auf unbesetzten Zuglaufstellen durchführen (Fallbeispiele)			45				
Ausfertigen von Befehlen			45				
Fahrwegprüfung – mittelbares Feststellen				90			
Zusammenarbeit/Kommunikation mit Fdl (Ankündigen, Zustimmung, Bedienung und Bahnhofsblock usw.)				45			
Durchführung von Rangierfahrten				90			
Durchführung der Zugbeobachtung				45			
Störungen an Weichen				45			
Verständigung mit Mitarbeitern im Bahnbetrieb führen					90	90	
Ersatzweise/anderweitige Sicherung von BÜ					90	90	
Durchführung von Zugfahrten mit Besonderheiten					90	90	
Überwachung und Disposition von Zügen mit besonderen Anforderungen							30
Zusammenarbeit insbesondere Kommunikationsbeziehungen der MA Betriebsführung/Betriebsdurchführung/Leitstellen EVU							90
Kundenwünsche bearbeiten							45
Anwendung der Ril 420.9001 (Kodierliste)							45
Themenkomplex Fahren und Bauen (QS/KS, Unterschiede, Fplo)							45
Anlegen von Störfällen mit Übungen							45
Änderungen der Zugcharakteristik, Fahrplanabweichungen							45
Maßnahmen beim Ausfall GSM-R							45

Abbildung 2: Angebotskatalog 2011

Ausprägung ausgewählt und in einem Angebotskatalog zusammengefasst, so dass die Regionalbereiche je nach den Schwerpunkten ihres Bereichs die geeigneten Themen für Ihre Mitarbeiter auswählen können.

Regionale Themen 2011

Auch im kommenden Jahr ist vorgesehen, insbesondere für unser Stellwerkspersonal, etwa die Hälfte des FIT-Stundensolls Themen zu widmen, die aufgrund der Auswertungen des regionalen Betriebsgeschehens ausgewählt werden, örtlich besondere

Bedeutung und besonderen Bezug haben und deshalb in den einzelnen Bereichen unterschiedlich sein werden. Selbstverständlich können die Unterrichtenden der DB Netz AG dabei auf Themen aus dem Angebotskatalog zurückgreifen und diese ggf. mit örtlichen Besonderheiten „würzen“. Es können aber auch Themen aus dem Regionalbereich sein, die zu speziell sind, um übergreifende Bedeutung zu haben (zum Beispiel Arbeiten/Störungen an Signalanlagen spezieller Bauformen).

Die FIT-Unterrichte werden überwiegend durch die BezL Betrieb durchgeführt, weil diese die örtlichen Besonderheiten, auf

die es zum Erhalt der Handlungssicherheit besonders ankommt, bestens kennen und damit auf die Teilnehmer besser eingehen können.

Bei ESTW-Fdl wird das Training an ESTW-Simulationsanlagen als wesentlicher Bestandteil des FIT etabliert, das von ESTW-Praxistrainern der DB Netz AG durchgeführt wird.

Für alle überregionalen Themen werden die Schulungsunterlagen in Expertenteams – teilweise gemeinsam mit DB Training – erarbeitet, so dass nicht nur Synergieeffekte in der Vorbereitung der FIT, sondern



Foto: Raif Braum

auch einheitliche Standards erzielt werden können.

Neuerungen für Disponenten und Netzkoordinatoren

Die Anforderungen an die Mitarbeiter in der Netzdisposition sind in den vergangenen Jahren enorm gestiegen, beispielsweise durch neue rechtliche Rahmenbedingungen, im konkreten Rollenverständnis zwischen der DB Netz AG und den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie durch Veränderungen beim Prozess Fahren und Bauen. Mit dem bisherigen Zyklus und Umfang von 6 Unterrichtsstunden pro Jahr konnten die Soll-Themen nur teilweise vermittelt werden.

So war eine zeitnahe Behandlung aktueller Baumaßnahmen und Infrastrukturänderungen im Rahmen des FIT nur bedingt

möglich. Das zeitnahe Aufarbeiten von Dispositionsentscheidungen bzw. die Durchführung von Soll-Ist-Analysen gefährlicher Ereignisse war nur punktuell umsetzbar. Daher wurde im Rahmen des ProNetz-Projekts Betriebsmanagement auch die derzeitige regelmäßige Fortbildung betrachtet und verschiedene Verbesserungen zum 1. Januar 2011 vorgenommen.

Die wesentlichen Änderungen sind die Erhöhung des FIT-Stundensolls auf 12 Unterrichtsstunden jährlich und die Einführung des neuen Formats „Gruppencoaching“. Was bedeutet dies? Zusätzlich zum bisherigen FIT werden 6 Unterrichtsstunden, aufgeteilt in zeitlichen Blöcken (zum Beispiel 2x3 oder 3x2 oder 6x1 Unterrichtsstunden) in Form des Gruppencoachings durchgeführt. Das Gruppencoaching dient der lösungs- und zielorientierten Aufarbeitung von Praxisfällen aus der Disposition, selbstverständlich anonymisiert sowie der Behandlung aktueller Kennzahlen Qualität und gibt einen Ausblick auf infrastrukturelle Veränderungen, Bauarbeiten und Fahrplananpassungen.

Zusätzlich wird der Qualifizierungserhalt der Disponenten und Netzkoordinatoren durch flankierende Maßnahmen unterstützt, wie standardisierte Reisetage und Einzelcoachings.

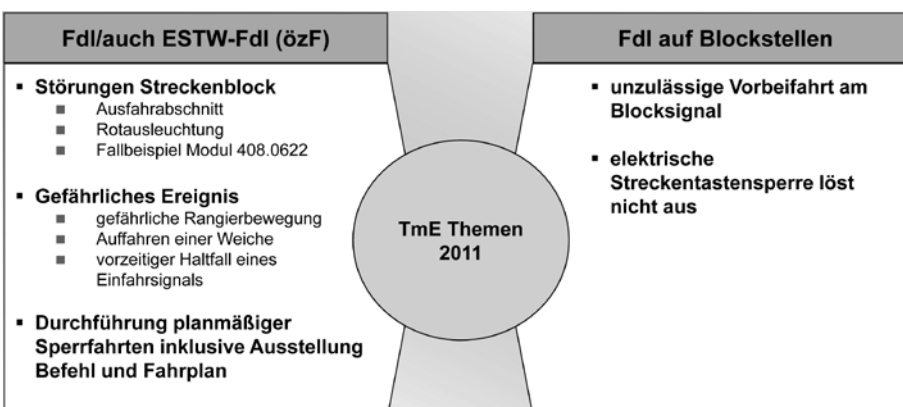
Training mit Ergebnissfeststellung – TmE 2011

Für die Fahrdienstleiter wird im zweijährigen Turnus im Rahmen des FIT auch ein TmE durch DB Training durchgeführt. Die Schwerpunktthemen, die im Jahr 2011 behandelt werden, enthält die Abbildung 3.

Das Feedback seitens der Trainer DB Training, die das TmE jeweils im Rahmen des FIT durchführen, zeigt, dass die Handlungssicherheit in den meisten Fällen gewährleistet ist.

Die Herausforderungen des SMS wirken sich ganz besonders auch im Betrieb in fast allen Bereichen aus – in Ihrer täglichen Arbeit wie im FIT. Eine wesentliche Zielsetzung des SMS ist die kontinuierliche Verbesserung aller sicherheitsbezogenen Regelwerke (= Richtlinien und Prozesse). Dazu leisten Ihre Hinweise und Rückmeldungen wertvolle Beiträge. Wenden Sie sich an Ihre Führungskraft, Ihren Fachbeauftragten Betrieb oder auch direkt an uns. Wenn Sie dabei Ihre Wünsche für FIT-Themen mitteilen, können wir diese gegebenenfalls berücksichtigen. ■

Abbildung 3: TmE-Themen 2011
(Quelle: Abbildungen 1 bis 3 DB Netz AG)



Gemäß EBO § 47 (1) DB Schenker Rail „Deutschland AG“

Regelmäßige Fortbildung für **Betriebsbeamte** bei Schenker Rail



Foto: DB AG/Michael Neuhaus

Monika Biering, DB Schenker Rail Deutschland AG, Mitarbeiterin im Büro Eisenbahnbetriebsleiter, Mainz

Im vergangenen Jahr haben wir in BahnPraxis unsere Ziele und Regeln für die Regelmäßige Fortbildung sowie die Themenschwerpunkte für die Zielgruppen im operativen Bereich veröffentlicht. Hiermit möchten wir das Thema weiterführen.

Mit der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems bei DB Schenker Rail Deutschland AG sind auch alle Funktionen identifiziert und gekennzeichnet worden, die im Sinne der EBO § 47 (1) Ziffer 1 – 4 Leitende oder Aufsichtführende in der Erhaltung der Bahnanlagen und im Betrieb der Bahn, Betriebskontrolleure und technische Bahnkontrolleure, Leiter von Bahnhöfen und Leiter von technischen Dienststellen des äußeren Eisenbahndienstes sowie andere Aufsichtführende im Außendienst dieser Stellen/technischen Dienststellen sind.

Die Kennzeichnung erfolgt in der Funktions- bzw. Stellenbeschreibung. Damit unterliegen diese Mitarbeiter auch den „Grundsätzen Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter, die Funktionen als Betriebsbeamte gemäß § 47 EBO ausführen“.

Umfang, Form und Methode der Regelmäßigen Fortbildung sind an die Zielgruppe ausgerichtet und setzen ein Maß an Eigenverantwortung voraus:

- mindestens einmal jährlich Nachweis der Teilnahme an, zum Beispiel
 - Workshop mit den örtlichen Betriebsleitern (ÖBL),
 - Regelmäßige Fortbildung für Betriebsbeamte der Zentrale (Haus),
 - Fachtagung (zum Beispiel des VDV).

Der Inhalt der Regelmäßigen Fortbildung ergibt sich aus dem Sachgebiet, in denen Kenntnisse nachzuweisen sind (Auszug s. Abbildung 1) und der jeweiligen Funktion.

Für die Mitarbeiter im operativen Bereich werden die Schwerpunkte aus einer permanenten Themensammlung ermittelt (siehe Abbildung 2). Jeweils in der Mitte des Jahres erfolgt die Festlegung von Inhalt, Lerntiefe und Methode für das darauffolgende Jahr. Für das Jahr 2011 haben wir die unten folgenden Schwerpunkte gesetzt. Die Zeitanteile sind entsprechend der auszuübenden Tätigkeit unterschiedlich. Die Vermittlung erfolgt prozessbezogen, so dass die unterschiedliche Sichtweise der verschiedenen Zielgruppen gegeben ist.

Für alle Zielgruppen

Für die Tätigkeit erforderliche Regelwerke und Weisungen sicher anwenden

- Vollständigkeit, Aktualität und Anwenden von Regelwerk und Weisungen,
- Aufbewahrung und regelmäßige Kenntnisnahme.

Kennzeichnungen von Gefahrgütern, Zugbildung, Unfallmerkblätter

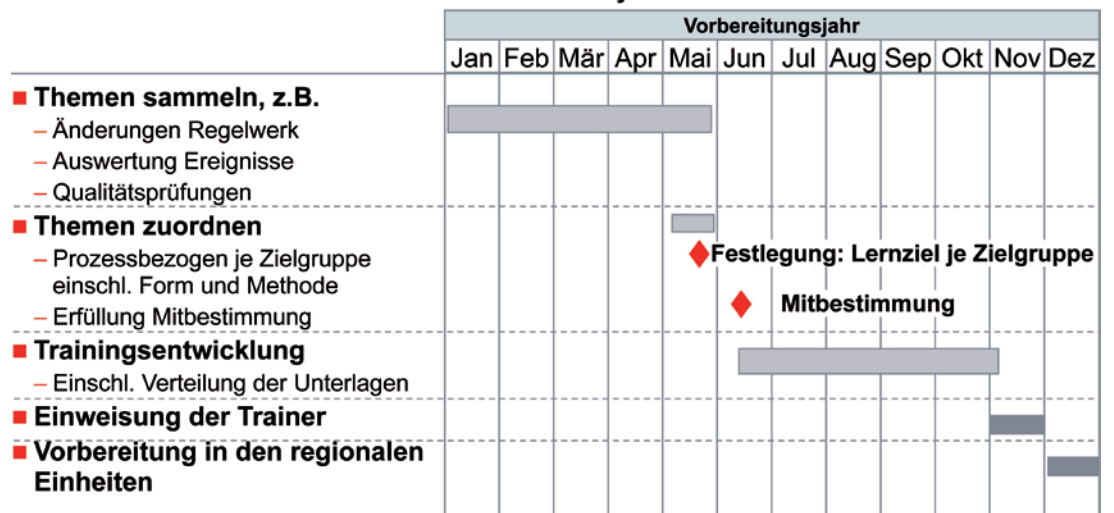
- Kennzeichnung: Gefahrzettel/Placards, Rangierzettel 13+15, Orange farbene Tafel,

Abbildung 1:
Betriebsbeamte gemäß
EBO § 47: Feststellung der
Befähigung – Anforderun-
gen und Verfahren (gültig ab
1.1.2010)
(Quelle: DB Schenker Rail)

Auszug aus: Sachgebiete, in denen Kenntnisse nachzuweisen sind	EBO § 47 (1) Ziffer				
	1	2	3	4	4
	Leitende und Aufsicht- führende	Betriebs- kontrolleur	Leiter von Bahnhöfen/techn. Dienststellen	Verlade- beratungs- service	verantwortliche Person im MWS/MTS- Team
Rechtsgrundlagen und Systemverbund Bahn					
Europa-Recht, nationales Eisenbahnrecht, Verwaltungsrecht	x	x	x	x	
Sicherheitliche Anforderungen an Eisenbahnen	x	x	x	x	x
System Eisenbahn	x	x	x		
Eisenbahninfrastruktur					
sicherungstechnische Anlagen, Bahnübergangssicherungsanlagen	x	x	x		x
Anlagen des elektrischen Bahnbetriebs	x	x	x	x	x
Kommunikationsanlagen	x	x	x	x	x
Aufbau und Funktion des Gleises, der Weichen und Kreuzungen	x	x	x		
Signale, Signalbegriffe, Signalbedeutung	x	x	x	x	x
Fahrzeuge					
Maße und Gewichte, z.B. Spurweite, Regellichraum, Fahrzeugbegrenzung, Lademaß, Radsatzlast, Meterlast	x	x	x	x	x
Instandhaltung von Fahrzeugen	x	x	x	x	x
Eisenbahnbetrieb					
Leit- und Sicherungstechnik	x	x	x		
Fahrdienstliche Verfahren für Zug- und Rangierfahrten (aus Sicht EVU)	x	x	x		
Steuerung und Disposition des Eisenbahnbetriebes	x	x	x		
Fahrpläne, Baubetriebsplanung	x	x	x	x	
Zugbeeinflussungssysteme	x	x	x		
Sicherheit im Eisenbahnbetrieb/Notfallmanagement	x	x	x	x	x
Anforderungen an Mitarbeiter im Bahnbetrieb	x	x	x	x	x

Abbildung 2:
Vorbereitung des
Fortbildungsjahres,
schematische Darstellung
(Quelle: Monika Biering)

**Bei der Vorbereitung auf das Fortbildungsjahr
ist die Analyse der Themen ein entscheidender Faktor**



- Wegfall bisheriger Unfallmerkleblätter (Ril 424),
- Schutzabstand (RID 7.5.3),
- Regelungen zum Verhindern von Missbrauch/Diebstahl von gefährlichen Gütern (RID 1.10).

Meldewege bei Security-Ereignissen

- zum Beispiel bei Manipulation an Fahrzeugen,
- Verschließen von Diensträumen und Dokumenten.

Dokumentation

Für die jeweilige Tätigkeit erforderliche Daten im System „PVG“ aufrufen, eingeben (dokumentieren) und die entsprechenden Handlungen ab leiten.

Warum wurde dieses Thema ausgewählt?

Ordnungsgemäße Dateneingabe ist die Basis für einen funktionierenden Informationsaustausch. Aber was „ordnungsgemäß“ oder „zeitgerecht“ bedeutet und welche rechtliche Bedeutung dahinter steckt, ist nicht immer jedem bewusst.

Fachgebiet „Betrieb“

Zug- und Rangierfahrten sicher durchführen: Sensibilisierung für das Verhalten gegenüber Signalen und die frühzeitige Einleitung von Bremsvorgängen

- Einstellen der lt. Fahrplan vorgeschriebenen Bremsstellung,
- Konzentration auf Haltbegriff,
- Beobachten der Geschwindigkeitsanzeige,
- frühzeitige Einleitung der Betriebsbremsung – witterungsbedingt angepasst,
- Beachtung der Längsdruckkräfte.

Warum wurde dieses Thema ausgewählt?

Jeder Eisenbahnfahrzeugführer weiß, dass er am Haltbegriff nicht vorbeifahren darf. Dennoch: Wir verzeichnen nach wie vor ein hohes Niveau an Vorbeifahrten an Haltebegriffen. Im Rahmen der Unfallauswertung wurde festgestellt, dass einzelne Kollegen unkonzentriert sind und dann wenige Meter vorbei fahren.

Rangieren

- Regeln der Verständigung,
- Anwendung GSM-R Rangierfunk,
- Vorbereitung des Fahrweges (Stellen der Fahrwegelemente),
- Beachtung der Längsdruckkräfte beim Rangieren,
- Fahrwegbeobachtung.

Zugvorbereitung

- Wagenliste und Bremszettel führen.

Regeln zum Abstellen und Sichern von Fahrzeugen

- Umgang mit Sicherungsmitteln und Feststellen der Fahrbereitschaft,
- Dokumentation Festlegen von Zügen,
- Fahrzeuge abstellen und festlegen.

Meldewege im Notfallmanagement

Praxistraining Eisenbahnfahrzeugführer

- Regeln zum sicheren Arbeiten und Verhalten,
- Betriebsstoffe ergänzen,
- Bremsgewicht beim automatischen Bremsgestängesteller,
- Mehrfachtraktion,
- Arbeitsunterlagen,
- energieeffizienten Bedienung der Vorwärm- und Warmhalteanlage,
- Schleppen/Abschleppen BR 29x,

Warum wurde dieses Thema ausgewählt?

Es gab mehrere Fälle, bei denen hoher Sachschaden entstanden ist, zum Beispiel durch Brand.

- energiesparende Fahrweise.

Fachgebiet „Bremstechnik/-betrieb“

- ordnungsgemäße Durchführung der Bremsproben,
- Bedienung der Bremsen,
- Verständigung bei der Durchführung der Bremsprobe.

Warum wurde dieses Thema ausgewählt?

In letzter Zeit häufen sich die Fehler bezüglich der Herstellung korrekter Bremsverhältnisse und Bremsberechnung. Eine der Hauptursachen ist das Nichtbeachten des Unstellgewichtes. Dabei kommt es vor, dass Wagenliste und Angaben am Fahrzeug nicht übereinstimmen. Deshalb wird dies auch im Fachgebiet „Betrieb“ behandelt.

Fachgebiet „Wagentechnik/-betrieb“

Ladungssicherung und Verladeberatung

- UIC-Verladerichtlinien Band 1,
- gestapelte Güter,
- Holztransporte,
- Abdecken von Schrott,

- Unter- und Zwischenablagen.

Durchführung WU/WP/ZP – Prüfkriterien

- Prüfkriterien an Radsätzen,
- Prüfkriterien bei Autortransportwagen,
- Maßnahmen bei Ladungsrückständen,
- Maßnahmen bei unzureichender Pufferschmierung.

Dokumentation von Schäden/Mängel

- Gewaltschäden: Code und Lauf-fähigkeiten,
- neue Schadbezettelung,
- Ril 936.1310 bis Ril 936.1317 Code DB Schenker/Code AVV Anlage 9.

Warum wurde dieses Thema ausgewählt?

Hier geht es auch um Kostenzuscheidung und -ersparnis. Die Feststellung eines Schadens ist die Sache des Wagenprüfers/-meisters. Mit der entsprechenden Kennzeichnung und Codierung legt er die Grundlagen für eine weitere Entscheidungen zum Beispiel bezüglich der Reparatur und der Ermittlung des Verursachers.

Zu den **Betriebsbeamten in den Service-stellen der Instandhaltung** (operativer Bereich) gehören

- Eisenbahnfahrzeugführer Klasse 1,
- Rangierbegleiter,
- Weichensteller,
- Wagenmeister IH und
- Verantwortliche Person im mobilen Service (MWS/MTS-Team).

Die Schwerpunkte für die Regelmäßige Fortbildung sind

- Örtliche Richtlinien,
- Sperren von Weichen,
- Festlegen von Fahrzeugen, Rangieren mit Druckluftbremse,
- Funkdisziplin,
- Störungsbuch,
- Sichern von Gleisen und Übergängen in der Servicestelle,
- Beförderungspapiere und Gefahrzettel,
- Abstellen und Überwachen von Gefahrgutwagen (Ril 605.2003),
- Gefahrgut im MTS/MWS Fahrzeug,
- Behandlung von Ladegutrückständen,
- Gewaltschäden und Beschädigungsberichte im Bereich der IH,
- Betriebsstoffe ergänzen; Fahrzeugabstellung im Winter,
- Änderungen des Regelwerks und der StVO.



Themen und Durchführung

Regelmäßige Fortbildung für Sicherungspersonal 2011

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

Werner G. ist seit vielen Jahren als Sicherungsaufsicht tätig. Die Handlungen beim Einrichten einer Arbeitsstelle gehen ihm sicher „leichter von der Hand“ als einer erst vor kurzem ausgebildeten Sicherungsaufsicht. Werner G. hat in der Praxis häufig nicht vorhersehbare Situationen kennen gelernt, die ihm sein angemessenes Reagieren abverlangt haben. Entscheidungen zu treffen ist ihm nie schwer gefallen. Aber dennoch Vorsicht: Routine ist ein Feind bei der Durchführung der Sicherungsmaßnahme!

Das ist auch Werner G. bewusst und er weist deshalb unter anderem die Verantwortlichen der Unternehmen und das Sicherungspersonal auf der Arbeitsstelle ausführlich ein. Er lässt die Bediener von automatischen Warnsystemen (AWS) ihren Platz an den Zentraleinheiten einnehmen und weist den Überwachungsposten ihre Plätze auf der Feldseite des Nachbargleises zu. Vor dem Aufrüsten des Umbauzuges ordnet er die Wahrnehmbarkeitsprobe an, nachdem der Überwachungsposten seine ihm zugeordneten Seitenläufer auf sich aufmerksam gemacht hat. Daher weiß zum Beispiel der Maschinenbediener an der Schienenzange, der im Rahmen seiner Arbeitsaufgaben unbeabsichtigt in den Gleisbereich des Nachbargleises hineingeraten könnte, wer besonders auf ihn achtet.

Nach dem Aufrüsten des Umbauzuges wird bei voller Leistung und höchst möglichem „Störschall“ erneut eine Wahrnehmbarkeitsprobe durchgeführt. Erst wenn diese Wahrnehmbarkeitsprobe erfolgreich verlaufen ist, kann mit den Umbauarbeiten begonnen werden. Der Überwachungsposten beobachtet das Verhalten des Seitenläufers. Sucht er zum Beispiel nach der Warnung den Sicherheitsraum auf?

Der Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen traf sich am 12. Mai 2010 zu seiner 29. Sitzung und informierte sich bei den Bildungsträgern über den Sachstand und den bisherigen Verlauf des FIT 2010 für Sicherungsposten, Sicherungsaufsichten, Selbstsicherer und Sicherungsüberwacher.

Einen bedeutenden Teil der Auswertung und der Diskussion nahmen dabei die Ergebnisse der Wissenstests im FIT 2010 ein, sollten doch die Teilnehmer ihren aktuellen Wissensstand durch den Test überprüfen und so anhand der erkannten Wissenslücken Rückschlüsse für die zukünftige, eigenständige Anwendung und Nutzung der Regelwerke ziehen.

Die Themenvorschläge für die regelmäßige Fortbildung 2011, die aus den Reihen der Bildungsträger und Unfallversicherungsträger kamen, wurden durch die Mitarbeiter der Fachstelle Arbeits- und Brandschutz der DB Netz AG vorgetragen.

Es bestand für die Teilnehmer des Arbeitskreises auch die Möglichkeit, ihre vorab eingebrachten Vorschläge zu begründen. Natürlich orientieren sich die festgelegten FIT-Themen an den aktuellen Bedürfnissen, wie zum Beispiel Neuerungen und der Auswertungen von praktischen Erfahrungen.

Auftraggeber für die Erstellung der Trainingsunterlagen für FIT 2011 für Sicherungspersonale ist die Fachstelle Arbeits- und Brandschutz der DB Netz AG.

Mit der Organisation der Trainingsentwicklung wurde DB Training, Learning & Consulting beauftragt. An der inhaltlichen Erstellung der FIT-Unterlagen waren, wie alljährlich, auch Trainerinnen und Trainer des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V. und der Deutschen Gesellschaft für Management in der Baupraxis GmbH beteiligt.

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

Einen Schwerpunkt der regelmäßigen Fortbildung FIT 2011 für Sicherungsaufsichten und Sicherungsposten bildet wiederum ein Wissenstest. Im Arbeitskreis für Sicherungspersonale wurde festgelegt, dass auch 2011 wieder jeder Sicherungsposten und jede Sicherungsaufsicht die Möglichkeit haben soll, die vorhandenen Kenntnisse zu überprüfen. Entscheidend ist, dass der Test anonym erfolgt. So

erhalten die Teilnehmer die Möglichkeit ihren Wissenstand selbst festzustellen und werden motiviert, sich bei Bedarf nochmals mit dem Regelwerk zu befassen.

In der Auswertung sind durch die Trainer die Fehlerschwerpunkte vollständig anzusprechen und mit den Teilnehmern umfassend und lückenlos zu klären. Ein wesentliches Ziel der Abfrage ist die Feststellung häufig auftretender Fehler, die zum Beispiel durch zusätzliche Bildungsmaßnahmen ausgeglichen oder als Themen im FIT des folgenden Jahres behandelt werden können.

Einen weiteren Schwerpunkt für alle Sicherungspersonale bildet im Jahr 2011 die Thematik der „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten mit Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren“. Dabei spielen folgende Aspekte eine besondere Rolle:

- Was versteht man unter „Fließbandverfahren“?
- Welche Aufgaben haben „Seitenläufer“ und „Überwachungsposten“?
- Aus welchen Komponenten bestehen funkgestützte Warnsysteme?

FIT 2011 für Sicherungsposten

Der verstärkte Einsatz von automatischen Warnsystemen (AWS), und damit die Umsetzung der Forderungen nach sicherheitstechnisch gerechtfertigten Sicherungsmaßnahmen, haben auch vor den Sicherungspersonalen nicht halt gemacht.

Zunehmend wird an Sicherungsposten das Anliegen herangetragen, an einer Funktionsausbildung zum Bediener und/oder Monteur von AWS teilzunehmen.

Doch auch die Kombination des Einsatzes von AWS und von Sicherungsposten als Überwachungsposten ist bei lärmintensiven Gleisbaumaschinen, wie Umbauzügen und Reinigungsmaschinen, zwingend notwendig. Die Sicherungspersonale sollen im FIT 2011 ihre Kenntnisse über die erwähnten Sicherungsmaßnahmen festigen.

Inhaltliche Schwerpunkte

1. Wie schon eingangs erwähnt, wird auch 2011 ein Wissenstest, besser eine eigenständige Überprüfung der vorhandenen Kenntnisse jedes Einzelnen, mit den Sicherungsposten durchgeführt.

Ziel ist es, dass die Teilnehmer ihre Schwächen erkennen und in Anbetracht der sehr hohen Verantwortung für das Leben und die

Gesundheit der Beschäftigten bei Arbeiten im Gleisbereich alles für ihre „fachliche Fitness“ tun.

Ist es jedem Sicherungsposten bewusst, dass er nur durch regelwerksgerechte Durchführung seiner Arbeit zur Erfüllung seiner Aufgaben beitragen kann?

2. Sind Sie in Ihrem Sicherungsunternehmen bereits als Bediener oder Monteur von AWS eingesetzt? Haben Sie in Ihrem Einsatz als Sicherungsposten bereits funkgestützte Warnsysteme kennengelernt?

Viele Teilnehmer werden Neuland betreten, wenn ihnen Komponenten von funkgestützte Warnsystemen vorgestellt werden.

Deshalb werden den Sicherungsposten im FIT 2011 die Einsatzmöglichkeiten dieser Komponenten vorgestellt sowie der Zusammenhang zur Auswahl der Sicherungsmaßnahme und damit zum Verfahren RIMINI sowie zur Technischen Mitteilung 01/2008 – Betriebliche Regelungen für den Einsatz von funkgestützten Warnsystemen – verdeutlicht.

3. Sicher waren Sie als Sicherungsposten bereits bei Gleisumbauten tätig. Die dort eingesetzten Umbauzüge arbeiten im so genannten „Fließbandverfahren“. Auch Bettungsreinigungs- und Planumsverbesserungsmaschinen arbeiten kontinuierlich. Bei diesen Verfahren werden so genannte „Überwachungsposten“ eingesetzt. Dazu werden folgende Themen angesprochen:

- Was versteht man unter Fließbandverfahren?
- Welche Gleisbaumaschinen kommen im Fließbandverfahren zum Einsatz?
- Welche Aufgaben haben die Seitenläufer an diesen Gleisbaumaschinen?
- Welche Aufgaben hat der Überwachungsposten?
- Welche Unterschied gibt es zum konventionellen Einsatz als Sicherungsposten?

Die Teilnehmer sollen am Ende dieses Themenkomplexes die besonderen Merkmale über den Einsatz eines Überwachungspostens kennen und erkennen, dass nur bei konsequenter Durchführung der Sicherung größtmöglicher Schutz für die Seitenläufer besteht.

4. Vielen Teilnehmern werden Situationen bekannt sein, bei denen vom Eintreffen an der Arbeitsstelle bis zum Arbeitsende nicht alles „glatt läuft“ und dadurch das Gefährdungspotenzial ansteigt. Für den Sicherungsposten ist es wichtig, dabei jegliche Hektik und Stress zu vermeiden!

Deshalb werden Themen wie

- Beispiele für mögliche Anpassungen der Sicherungsmaßnahmen,
- notwendige Reaktionen des Sicherungspostens bei veränderten Situationen,
- Zuständigkeiten bei der Anpassung der Sicherungsmaßnahme an die veränderten Situationen,
- Bedeutung einer erneuten Durchführung der Wahrnehmbarkeitsprobe angesprochen und wesentliche Verhaltensregeln hierzu aufgefrischt.

FIT 2011 für Sicherungsaufsichten

Die Aufgaben der Sicherungsaufsicht sind sehr vielseitig. Von der Sicherungsplanung bis zur Einweisung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen sind viele Regelungen zu beachten sowie das Personal entsprechend anzuleiten.

Mit der Vielfalt der Aufgaben ändern sich auch die Zuständigkeitsbereiche der Sicherungsaufsicht. Neben der Umsetzung der im Sicherungsplan enthaltenen Vorgaben ist die Sicherungsaufsicht auch im Rahmen der ordnungsgemäßen Durchführung der Sicherungsmaßnahme für den regelkonformen Einsatz technischer Einrichtungen wie AWS und Feste Absperrung mit verantwortlich.

Dies ist zum Beispiel aus den Regelungen der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ und der Richtlinie „Automatische Warnsysteme“ ersichtlich. Im FIT 2011 werden vielfältige Aufgabengebiete der Sicherungsaufsicht angesprochen und insbesondere auf den Einsatz von funkgestützten Warnsystemen eingegangen.

Inhaltliche Schwerpunkte

1. Auch für Sicherungsaufsichten wird zu Beginn des FIT ein Wissenstest durchgeführt. Die Fragen spiegeln das breite Spektrum der Arbeitsaufgaben einer Sicherungsaufsicht wider. Im Rahmen der dann folgenden, gemeinsamen Auswertung werden die Trainer auf die erkannten Fehlerschwerpunkte jeweils besonders eingehen. Der Wissenstest wird selbstverständlich anonym durchgeführt und ermöglicht jedem Teilnehmer eigenverantwortlich Wissensdefizite zu erkennen und anschließend durch Selbststudium die Kenntnisse zu festigen.

2. Die Sicherungsaufsicht trägt für die ordnungsgemäße Ausführung der

Sicherungsmaßnahmen die Verantwortung.

- Trifft das nur für die Sicherungsmaßnahme zur Warnung der Beschäftigten im Gleisbereich zu?
- Wer ist für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen für bestimmte Arbeiten von bis zu drei Beschäftigten zuständig?
- Wann darf ich mich selbst sichern? Wer führt die Gefährdungsbeurteilung durch?
- Wie ist zu verfahren, wenn dabei die Gefährdungsbeurteilung eine mögliche Gefährdung durch Fahrten im Nachbargleis ergibt?

Diese Fragen werden in Abschnitt 2 des FIT im Lehrgespräch und mit Hilfe eines Arbeitsblattes erörtert. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Anwendung des Sicherungsplans gemäß Vordruck 132.0118V04 für den Fall einer möglichen Gefährdung durch Fahrten im Nachbargleis.

3. Ziel dieses Abschnitts ist die Auffrischung der Kenntnisse über die Bedeutung von Begriffen, die zur täglichen Praxis von Sicherungsaufsichten gehören, wie zum Beispiel:

- Räumzeit,
- Sicherheitszuschlag,
- Sicherheitsfrist.

4. Wenn die Begriffe als Grundlage geklärt sind, kann ein praktisches Beispiel zur Ermittlung einer Annäherungsstrecke folgen. Im FIT 2011 für Sicherungsaufsichten werden nach nicht alltäglichen aber doch realistischen Vorgaben Annäherungsstrecken ermittelt, für die meisten Sicherungsaufsichten sicher eine Auffrischung und Festigung der Kenntnisse ihrer Aufgaben.

5. Die Vorgaben zur Auswahl von Sicherungsmaßnahmen im Modul 132.0118 werden dazu führen, dass AWS verstärkt zum Einsatz kommen. Bei herkömmlichen AWS sind die einzelnen Komponenten durch Kabel verbunden. Dies kann logistische Probleme mit sich bringen, eventuell kann auch der Arbeitsablauf durch das Kabel gestört werden.

In diesem Abschnitt des FIT 2011 werden zugelassene mobile funkgestützte Warnsysteme und deren Leistungsspektrum vorgestellt. Der Einsatz dieser Warnsysteme auf Arbeitsstellen bis zu einer Länge von 60 Metern liegt in der Verantwortung der Sicherungsaufsicht. Die Einsatzmöglichkeiten werden besprochen sowie ein Ausblick auf die weitere Entwicklung von AWS gegeben.

Die Sicherungsaufsichten sollen am Ende dieses Abschnitts die Sicherungsmaßnahmen mit mobilen funkgestützten Warnsystemen planen und durchführen können.

6. Häufig sind Sicherungsaufsichten eher mit der Planung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen für kleinere Instandhaltungsarbeiten befasst. Im Rahmen des FIT 2011 werden die Sicherungsaufsichten an eine Sicherungsmaßnahme für den Einsatz eines Umbauzuges herangeführt.

Nach dem FIT 2011 sollen die Sicherungsaufsichten ihre Kenntnisse über Arbeiten mit Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren gefestigt haben, um die entsprechenden Aufgaben wahrnehmen können. Dazu werden folgende Schwerpunkte vermittelt:

- Was versteht man unter Fließbandverfahren?
- Welche Gleisbaumaschinen kommen im Fließbandverfahren zum Einsatz?
- Welche Aufgaben haben die Seitenläufer an diesen Gleisbaumaschinen?
- Welche Aufgaben haben die Überwachungsposten?
- Welche Unterschiede gibt es zum konventionellen Einsatz der Sicherungsposten?
- Welche akustischen Besonderheiten sind beim Einsatz auf Gleisbaumaschinen zu beachten?
- Welche Aufgaben hat die Sicherungsaufsicht beim Einsatz von Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren?

7. Eine zuverlässige technische Einrichtung zur Sicherung vor Fahrten im Nachbargleis ist die Feste Absperrung. Was ist jedoch zu beachten, wenn das kurzzeitige Betreten des Nachbargleises notwendig wird?

Mögliche Gründe für das kurzzeitige Betreten des Nachbargleises werden mit den Teilnehmern erarbeitet sowie dann notwendig werdende zusätzliche Sicherungsmaßnahmen besprochen:

- Welche Rolle spielt der Unternehmer?
- Welche Aufgabe hat in diesem Fall die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle?
- Welche zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen können zur Anwendung kommen?

Die Themen FIT 2011 für Sicherungsposten sowie FIT 2011 für Sicherungsaufsichten sind den Anforderungen an das Sicherungspersonal aktuell angepasst und versprechen interessante Fortbildungen.

Entscheidend für den bleibenden Erfolg der gefestigten Kenntnisse ist jedoch die

konsequente Anwendung und Umsetzung der aufgefrischten Themen.

Dabei sichert schon die rege Mitarbeit aller Teilnehmer im FIT 2011 die positiven Ergebnisse für die Praxis.

Festigen Sie durch Ihre aktive Teilnahme an den Fortbildungsseminaren den praktischen Erfolg in Ihrer Sicherheitstätigkeit! Denn nur eine vorschriftsmäßige und regelwerkskonforme Sicherheitstätigkeit bildet die sichere Grundlage für unfallfreies Arbeiten!

Und denken Sie bitte stets daran:

