

BahnPraxis

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



12 · 2013

Schwerpunkt: Fachliche Information und Training (FIT) 2014

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und Leser,

in guter Tradition widmen wir auch in diesem Jahr die Dezember-Ausgabe dem Schwerpunktthema der regelmäßigen Fortbildungsunterrichte für operative Mitarbeitergruppen im sicherheitsrelevanten Bereich.

Die jährlich stattfindenden Fortbildungsunterrichte – auch unter dem Namen FIT (Fachliche Information und Training) bekannt – dienen dem Erhalt der Handlungssicherheit. Durch die Teilnahme am FIT sollen bereits vorhandene Kenntnisse und Fertigkeiten gefestigt sowie neue Kenntnisse (z.B. bei Änderungen im Regelwerk) vermittelt und neue Fertigkeiten (z.B. bei neuer Technik) erworben werden. Die Unternehmen kommen damit nicht nur der gesetzlichen Forderung nach, sondern unterstreichen auch den Stellenwert innerbetrieblicher Fortbildung.



Unser Titelbild:

Reger Betrieb auf der winterlichen Nord-Süd-Strecke in Berlin.

Foto:
DB AG/Bartłomiej Banaszak

Die Themenauswahl erfolgt auf Basis von Vorschlägen aus den Regionalbereichen und zentralen Fachabteilungen. Der zentral verantwortliche Fachbereich stimmt diese zudem mit dem Eisenbahnbetriebsleiter ab. Es gibt für jede Zielgruppe festgelegte Pflichtthemen, die zwingend im FIT behandelt werden müssen. Ein klassisches und immer wieder kehrendes Pflichtthema ist z.B. Änderungen im Regelwerk (Richtlinien oder Technische bzw. Betriebliche Mitteilungen). Der FIT-Themenkatalog besteht neben den Pflichtthemen auch aus zentralen Angebotsthemen, die – wie der Name sagt – individuell ausgewählt werden können. Daneben ist in den meisten FIT noch ein Zeitanteil für regionale Besonderheiten vorgesehen, um Themen des örtlichen Betriebsgeschehens thematisieren zu können.

Neben den Inhalten ist auch die Art und Weise, wie die einzelnen Lerninhalte vermittelt werden, ein wichtiger Einflussfaktor zum Erreichen der festgesetzten Ziele für den FIT. Das aktive Einbeziehen der Teilnehmer anhand von Fallbeispielen aus dem Arbeitsalltag, die Nutzung von praktischen Anschauungsobjekten oder die Durchführung von FIT in fachlinienübergreifenden Trainertandems und gemischten Teilnehmergruppen (wie z.B. beim Gemeinsamen FIT Bahnbetrieb für Stellwerkspersonal und Technische Fachkräfte bei der DB Netz AG) sind nur einige Beispiele dafür. Dies erfordert die engagierte Mitwirkung aller Beteiligten am FIT – sei es als Fachexperte in der inhaltlichen Vorbereitung und Durchführung der Unterrichte oder als aktiver Teilnehmer.

Wir sind der Überzeugung, dass der FIT auch in 2014 wieder eine gelungene Mischung von Themen in einer praxisorientierten Aufbereitung bietet und somit einen wesentlichen Beitrag leistet, dass die Mitarbeiter die nötige Sicherheit in der Ausübung ihrer Funktion haben.

Einen Ausblick, welche Themen Sie im kommenden Jahr im FIT erwarten, finden Sie auf den folgenden Seiten. Viel Spaß beim Lesen!

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

Dr. Jörg Bormet, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Uwe Haas, Anita Hausmann, Markus Krittian, Jörg Machert, Steffen Mehner, Niels Tiessen, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPB 4, Theodor-Heuss-Allee 7, D-60486 Frankfurt am Main, Fax (069) 265-20506, 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

Laub GmbH & Co KG, Brühlweg 28, D-74834 Elztal-Dallau.



Fachliche Information und Training für Stellwerkspersonal und Technische Fachkräfte

Gemeinsamer FIT Bahnbetrieb 2014

Mario Rubel, Fachliche Qualifizierung Betrieb, und **Friedrich Layher**, Fachliche Qualifizierung Instandhaltung, beide DB Netz AG, Frankfurt am Main

Die Schnittstellen zwischen Betrieb und Technik stellen für alle in diesen Bereichen tätigen Mitarbeiter der DB Netz AG immer wieder eine Herausforderung dar. Das tägliche Betriebsgeschehen zeigt, dass eine gute Zusammenarbeit die Grundlage für eine sichere und qualitativ hochwertige Durchführung des Bahnbetriebs auf einer technisch einwandfreien Infrastruktur ist. Die Kenntnis aller dazu vorhandenen Regelwerke und das entsprechende Handeln sind dafür unabdingbar. Um die Zusammenarbeit zu unterstützen und damit gleichzeitig die Handlungssicherheit zu festigen, wird es im Jahr 2014 für das Stellwerkspersonal und die Technischen Fachkräfte wieder einen Gemeinsamen FIT geben, der sechs Unterrichtsstunden umfasst (Abbildung 1).

Ein Trainer-Tandem für gemischte Gruppen

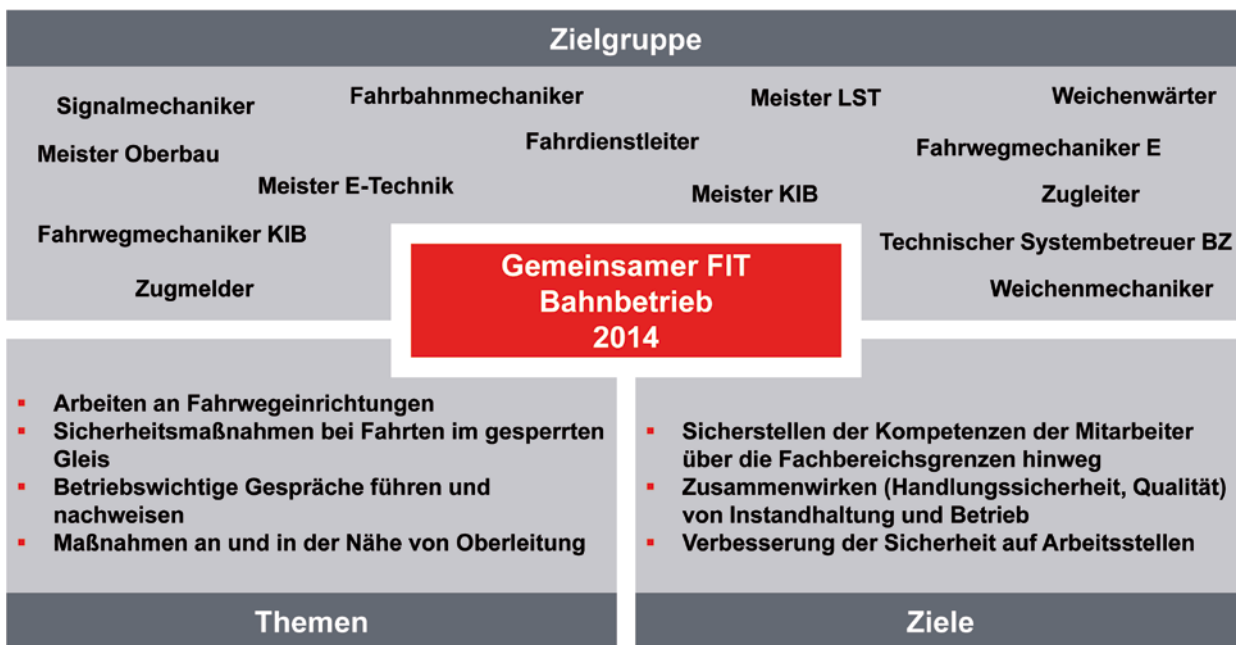
Die Teilnehmer (in Abbildung 1: Zielgruppe) am Gemeinsamen FIT werden in gemischten Gruppen unterrichtet. Dies stellt für die den Personaleinsatz planenden Mitarbeiter (PEP, Feinplaner, Qualifizierungssteuerer) eine große Herausforderung dar. Um die Zielstellung des gemeinsamen Austauschs und Erarbeiten von Lösungen zu erreichen, ist die Steuerung der ausgewogenen Zusammensetzung der Gruppen nämlich eine wesentliche Voraussetzung.

Auch 2014 wird dieser wieder im bewehrten Trainer-Tandem, bestehend aus einem Mitarbeiter Betrieb (zum Beispiel Bezirksleiter Betrieb) und einem Mitarbeiter Technik (zum Beispiel Praxistrainer LST/Oberbau/E-Technik), durchgeführt. Die hohe Praxiserfahrung als auch die enge Verknüpfung mit dem Arbeitsumfeld der Teilnehmer zeichnen das Trainer-Tandem aus. Sollte es dennoch im Gemeinsamen FIT zu Fragestellungen insbesondere im technischen Bereich kommen, die trotz der Unterstützung der Teilnehmer mit ihrer gewerkespezifischen Kompetenz nicht geklärt werden können, werden diese im Nachhinein beantwortet.

Alltagsthemen – von Praktikern für Praktiker

Bei der Themenauswahl (siehe in Abbildung 1: Themenüberblick) wurden aktuelle Fälle aus der Zusammenarbeit zwischen Stellwerkspersonal und Technischen Fachkräften berücksichtigt, bei denen Verbesserungsbedarf besteht. Die eindeutige und zweifelsfreie Kommunikation und deren Dokumentation spielt dabei eine wichtige Rolle. Große Praxisnähe wird durch viele Beispiele erreicht, die alle Fachlinien und Gewerke betreffen. Bei der gemeinsamen Bearbeitung werden die Kenntnisse aufgefrischt und vertieft, so dass optimale Voraussetzungen für die Umsetzung im Arbeitsalltag geschaffen sind. Ein weiteres Thema, das sich mit den Besonderheiten der Oberleitung befasst, beleuchtet den Umgang damit aus dem Blickwinkel der jeweiligen Tätigkeit.

Aus Vorschlägen der Regionen und zentraler Fachbereichen wurden die Themen festgelegt und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mit dem Gesamtbetriebsrat der DB Netz AG abgestimmt. Die Ausarbeitung der Unterlagen, zu



Quelle: DB Netz AG/Mario Rubei und Friedrich Layher

Abbildung 1: Ziele und Themen des Gemeinsamen FIT 2014 für Technische Fachkräfte und Mitarbeiter auf Betriebsstellen

denen auch ein Teilnehmerheft gehört, erfolgte zentral koordiniert durch den FIT-Expertenkreis unter Federführung der Fachbeauftragten Betrieb. Der Expertenkreis bestehend aus Bezirksleitern Betrieb, Bezirksleitern und Praxistrainern Instandhaltung entwickelte das Training praxisnah und alltagsbezogen.

Arbeiten an Fahrweeinrichtungen

Bei den Arbeiten an Fahrweeinrichtungen wird nach „Arbeiten an Signalanlagen“ und „Arbeiten an anderen Fahrweeinrichtungen“ unterschieden. Den Schwerpunkt bildet das Thema „Arbeiten an Signalanlagen“, die im Arbeits- und Störungsbuch dokumentiert werden. Neben den auszuführenden Arbeiten werden dort auch mögliche Auswirkungen auf die Signalanlage und erforderliche betriebliche Maßnahmen durch die Fachkraft vorgegeben. Als weiterer Teilaspekt wird das Arbeiten an „anderen Fahrweeinrichtungen“ mit Auswirkungen auf die Signalanlagen betrachtet. Dabei wird deutlich, wie elementar wichtig konkrete Angaben sowie Vorgaben der Technischen Fachkraft für die Tätigkeit des Stellwerkpersonals sind.

Sicherungsmaßnahmen bei Fahrten im gesperrten Gleis

Trotz klarer Regelungen im betrieblichen Regelwerk kommt es vereinzelt bei Fahrten

im gesperrten Gleis zu gefährlichen Ereignissen. Um hier die größtmögliche Handlungssicherheit zu unterstützen, wird das Thema intensiv im FIT behandelt. Neben den planbaren Arbeiten nach Beta oder einer Betrieblichen Anordnung stehen Ad-hoc-Arbeiten im Fokus. Hierzu gibt es einen besonderen Vordruck, in den die zuständige Technische Fachkraft betriebliche Maßnahmen zur Unfallverhütung einträgt und ggf. ergänzende Maßnahmen für Fahrten im Nachbargleis trifft. Da diese Maßnahmen die Ausnahme darstellen und damit wenig Routine besteht, bietet der FIT eine geeignete Plattform zum Erhalt der Kenntnisse und Fertigkeiten auch im Umgang mit diesem Thema.

Bei Arbeiten im gesperrten Gleis können „Gleisfahrbare Geräte“ zum Einsatz kommen. Welche Arten es gibt und wie diese betrieblich zu behandeln sind, ist ebenfalls Bestandteil des Themas „Sicherungsmaßnahmen bei Fahrten im gesperrten Gleis“.

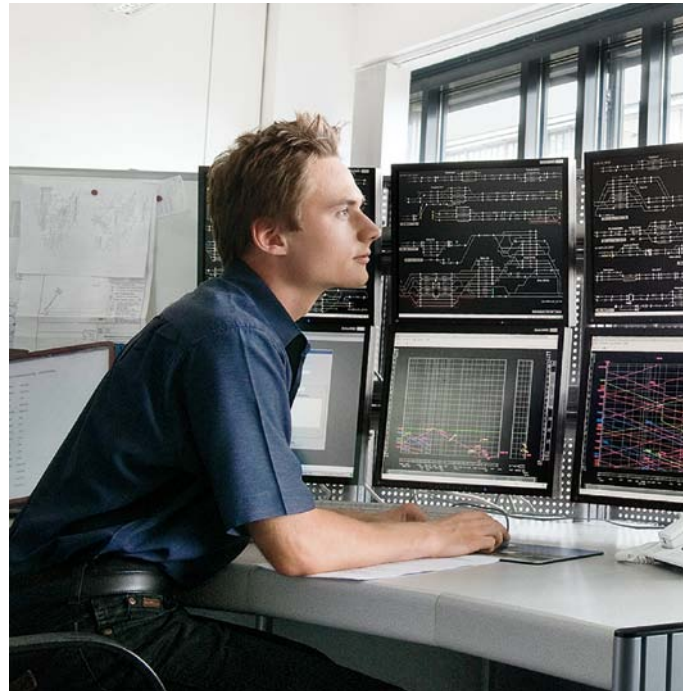
Betriebswichtige Gespräche führen und nachweisen

Dieses Thema ist wiederkehrender Bestandteil des gemeinsamen FIT. Bei betriebswichtigen Gesprächen kommt es auf eine inhaltlich klare und deutliche Kommunikation zwischen der Technischen Fachkraft und dem Stellwerkpersonal an. Anhand von Rollenspielen wird veranschaulicht wie unabdingbar eine eindeutige Verständigung ist. Ein weiterer

Bestandteil ist das Absetzen und Empfangen von Notrufen. Hier wird auch der Umgang mit versehentlich ausgelösten Notrufen behandelt.

Maßnahmen bei Arbeiten an und in der Nähe der Oberleitung

Dass der Strom aus der Oberleitung nicht nur der „Treibstoff“ für die elektrisch betriebenen Triebfahrzeuge ist, sondern auch eine Gefahrenquelle darstellt, ist jedermann bewusst. Im Unterricht wird das Fachwissen im Umgang mit der Oberleitung vertieft. Gefahrenquellen werden aufgezeigt und Sicherheitsmaßnahmen beleuchtet. Anhand der geltenden Regeln wird dargestellt, wie diese dazu beitragen, dass Arbeiten an und in der Nähe der Oberleitung sicher durchgeführt werden können. Ein Bestandteil hiervon ist das Schaltgespräch, dessen Wortlaute und Dokumentation an einem Fallbeispiel geübt werden. Auch bei diesem Thema wird deutlich, dass eine eindeutige Kommunikation entscheidend für Arbeits- und Betriebssicherheit ist. ■



Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter Betrieb der DB Netz AG

FIT Bahnbetrieb 2014

Mario Rubel und **Anita Hausmann**, beide DB Netz AG, Betriebsprozesse/Notfallmanagement, Frankfurt am Main

Eine Vielzahl von unterschiedlichen Tätigkeiten charakterisieren die Mitarbeiter Betrieb. Beispielsweise gibt es Disponenten in der Betriebszentrale/Netzleitzentrale (BZ/NLZ), Schrankenwärter (Schrw) und Bahnübergangsposten (BÜP) zur Sicherung von Bahnübergängen, Weichenwärter (Ww) und Fahrdienstleiter (Fdl) mit unterschiedlichen Stellwerkstechniken und Zusatzeinrichtungen sowie Betriebsverfahren. Allen ist gemeinsam: Sie garantieren einen sicheren und pünktlichen Eisenbahnbetrieb.

Pflichtthemen 2014	Fdl	özF/ ESTW- Fdl	Zugleiter	Ww	Schrw/ BÜP
Arbeiten an Fahrweeinrichtungen	X	X	X	X	
Sicherheitsmaßnahmen bei Fahrten im gesperrten Gleis	X	X	X	X	
Betriebswichtige Gespräche führen und nachweisen	X	X	X	X	
Maßnahmen bei Arbeiten an und in der Nähe der Oberleitung	X	X	X	X	
Stellwerksausfall/Verbindungsfall BZ-UZ		X (nur özF)			
Fahrwegprüfung und Fahrwegsicherung durchführen	X	X	X	X	
Zuglaufmeldungen durchführen			X		
Zugkreuzungen und Überholungen durchführen			X		
Änderungen des betrieblichen Regelwerks anwenden					X
Die Regelungen zur Sicherung von Bahnübergängen bei Sperrfahrten und Fahrten im Baugleis anwenden					X
Maßnahmen bei Störungen/Unregelmäßigkeiten/Gefahr durchführen					X

Angebotsthemen 2014	Disponenten/ NK der BZ/NLZ	Fdl	özF/ ESTW- Fdl	Zugleiter	Ww	Schrw/ BÜP
Regeln zur betriebliche Durchführung von Dampflokfahrten kennen und anwenden	X					
Die Verspätungskodierung mit Schwerpunkt Netzkodierungen und Kodierlogik anwenden	X					
Die Änderungen in der Ril 420 und den Prozessen der Disposition kennen	X					
Das betriebliche Verfahren „Kritische Wettersituationen“ kennen	X					
Aufgaben der BZ bei Wintermaßnahmen kennen und anwenden	X					
Aufgaben der BZ bei Unregelmäßigkeiten Zugfunk kennen und anwenden	X					
Zusammenarbeit zwischen BZ und NLZ kennen und anwenden	X					
Dringliche Hilfszüge disponieren	X					
Regeln zur Zugnummernnutzung anwenden	X					
Grundsätze bei „Fahren und Bauen“ kennen	X					
Die Prozesse mit den Rollen der BZ kennen und anwenden	X					
Änderungen des betrieblichen Regelwerks anwenden		X	X	X	X	
Maßnahmen bei gefährdenden Umständen durchführen		X	X	X	X	
Regelungen für die Durchführung von außergewöhnlichen Sendungen/Fahrzeugen/Zügen anwenden		X	X	X	X	
Regeln für die Durchführung von Zugfahrten bei Unregelmäßigkeiten an Signalen anwenden		X	X	X	X	
Maßnahmen bei Störungen an der Gleisfreimeldeanlage durchführen		X	X	X	X	
Maßnahmen bei Störungen am Streckenblock durchführen		X	X	X	X	
Zusammenarbeit mit Disponenten der BZ		X	X	X	X	
Maßnahmen bei Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt durchführen		X	X	X	X	
Besonderheiten bei außergewöhnlichen Eisenbahnfahrzeugen/-sendungen sowie bei außergewöhnlichen Straßentransporten kennen						X

Diese Garantie basiert im Wesentlichen auf den Maßnahmen zur Erhaltung der Handlungssicherheit, zuvorderst der Regelmäßigen Fortbildung, bei der DB Netz AG als Fachliche Information und Training (FIT) bekannt. Vor diesem Hintergrund müssen die FIT-Themen so unterschiedlich wie die Zielgruppen sein. Auch wenn es auf den ersten Blick ähnlich lautende Themen gibt, so sind diese bei genauer Betrachtung bezüglich der Perspektive, des Detaillierungsgrades und der Ausgestaltung doch mitunter sehr unterschiedlich.

Beispielweise ist sowohl bei den Schrankenwärtern und Bahnübergangsposten als auch beim Stellwerkspersonal (Fdl, Ww usw.) im FIT-Themenkatalog 2014 das Thema „Sperrfahrt und Rangierfahrt im Baugleis“ enthalten. Gemeinsames Ziel bei diesem Thema sind die sichere Anwendung der Sicherungsmaßnahmen, die im einschlägigen Regelwerk, beispielsweise in der Ril 408 (Züge fahren und Rangieren) und in den Örtlichen Richtlinien (Öril MaB bzw. Öril BÜP) sowie bei Bauarbeiten in Betriebs- und Bauanweisungen (Beta) geregelt sind. Ergänzende Regeln sind zielgruppenbezogen für das Stellwerkspersonal insbesondere in den Bedienungsvorschriften (Ril 482.900x – Signalanlagen bedienen usw.), für Schrankenwärter im Modul 456.0010 (Regeln für Schrankenwärter) und für Bahnübergangsposten im Modul 456.0020 (Regeln für Bahnübergangsposten) vorhanden. Bestehen bei der Lernzielsetzung noch gewisse Analogien, stellt man bei den Lerninhalten wesentliche Unterschiede fest. Während beim Stellwerkspersonal der gesamte Prozess von der Vorbereitung einer Sperrfahrt bzw. einer Rangierfahrt im Baugleis einschließlich der Durchführung bis zur Beendigung beleuchtet wird und dabei das Ausfertigen schriftlicher Befehle und das Führen fahrdienstlicher Unterlagen wie Arbeits- und Störungsbuch geübt wird, liegt der Fokus bei den Schrankenwärtern und Bahnübergangsposten auf der Sicherung des Bahnübergangs. Hierbei stehen „das Wie“ und „das Wann“ der Sicherung des Bahnübergangs im Mittelpunkt, selbstverständlich auch erforderliche Dokumentationen.

Regionale/örtliche Besonderheiten sollen jeweils individuell durch entsprechende Untersetzung berücksichtigt werden. Dies trifft neben den anfangs beschriebenen verschiedenen Techniken und Betriebsverfahren beim Stellwerkspersonal auch besonders bei Schrankenwärtern zu, da diese Arbeitsplätze sehr unterschiedlich

technisch ausgerüstet sind und somit sich die jeweiligen Handlungsanweisungen deutlich unterscheiden.

Der Anspruch aller an der Vorbereitung und Durchführung des FIT Beteiligten ist es, jeden Teilnehmer mit für ihn relevanten Themen zu erreichen. Dafür ist aber nicht nur das richtige Thema, sondern auch die geeignete Methodik entscheidend. Das interessanteste Thema läuft sonst Gefahr, den Teilnehmer nicht zu erreichen ... „alles schläft und einer spricht“ ... das sollte niemals vorkommen!

Ob die Teilnehmer „erreicht werden“, entscheidet sich meist direkt mit Beginn der Veranstaltung. Der Unterrichtende muss das Interesse wecken, indem er die Teilnehmer am FIT in deren Alltagssituation abholt bzw. sie mit Alltagssituationen konfrontiert, zum Beispiel durch eine auftretende Weichenstörung oder die Entdeckung einer Rotausleuchtung im Stellwerk, oder den Fall „Baum im Gleis“. Dabei präsentierte Arbeitsplatzsituation und -bedingungen sollten so realitätsnah wie möglich sein. Dies gelingt am besten mit den entsprechenden Medien, also zum Beispiel durch das Ertönen eines Weichenstörweckers oder durch einen Stelltschrausschnitt oder durch ein Foto eines Baums im Gleis oder das Telefon klingelt und eine Meldung wird abgegeben. Nach einem solchen Einstieg wird der weitere Handlungsablauf idealerweise gemeinsam erarbeitet. Dafür bieten sich teilnehmeraktive Methoden wie Gruppenarbeit, Partnergespräch und Rollenspiel an.

Selbst für Lernerfolgskontrollen gibt es alternativ zur Einzelarbeit durchaus motivierende Alternativen zum Beispiel in Form von einem Quiz. Auch dies ist für den FIT 2014 eingeplant.

So sollte der Anspruch, jeden Teilnehmer mit für ihn relevanten Themen zu erreichen, erfüllt werden können!

Im Idealfall gibt es anschließend die Möglichkeit der praxisnahen Umsetzung, wie beispielsweise beim ESTW-Praxistraining. Dabei wird die jeweilige Situation „1:1“ an der ESTW-Simulationsanlage dargestellt und mit dem ESTW-Praxistrainer quasi „abgearbeitet“. Hierbei wirkt der ESTW-Praxistrainer moderierend, ggf. beratend; er greift nur bei Bedarf ein. Neben dem Bedienen der Anlage wird durch das fallbezogene Führen der fahrdienstlichen Unterlagen die Praxisnähe optimal erreicht. Selbstverständlich werden Änderungen im Regelwerk in die Fallbearbeitung jeweils

TmE Themen 2014

- **Vorbedingungen zur Zulassung einer Zugfahrt bei Unregelmäßigkeiten**
- **Rangieren auf Hauptgleisen**
- **Halt eines Zuges aus unvorhergesehenem Anlass**
- **PZB-Wirkungsweise und Regeln bei Störungen**
- **Durchführung der Zugfahrt mit besonderem Auftrag**

mit einbezogen, somit wird Lernen entlang der Prozesskette praktiziert. Da der ESTW-Praxistrainer außerhalb der Durchführung der ESTW-Praxistrainings auch noch aktiv als ESTW-Fdl tätig ist, genießt er als „primus inter pares“ bei den Teilnehmern eine hohe Akzeptanz.

Die einzelnen Themen für die jeweiligen Funktionen enthalten die nebenstehenden Übersichten (Abbildungen links).

Pflichtthemen 2014

Pflichtthemen sind Unterrichtsthemen, an denen jeder Mitarbeiter der entsprechenden Funktion teilnehmen muss. Ein großer Teil der Pflichtthemen sind die Themen des Gemeinsamen FIT, die in einem gesonderten Artikel dieser BahnPraxis-Ausgabe erläutert werden. Zu Pflichtthemen werden Themen aufgrund ihrer aktuellen Brisanz. Die Vorschläge stammen häufig aus dem Bereich des Eisenbahnbetriebsleiters. Dazu gehören auch die ersten drei der insgesamt vier Themen des diesjährigen Gemeinsamen FIT. Auch Themen, die in regelmäßigen Abständen wiederholt werden müssen, wie zum Beispiel „Stellwerksausfall/Verbindungsausfall BZ-UZ“ für örtlich zuständige Fdl (öZF), sind dann Pflichtthemen.

Angebotsthemen 2014

Dass Angebotsthemen nicht weniger interessant sind, zeigt ein Blick auf die Angebotsübersicht. Das Thema „Maßnahmen bei Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt durchführen“ beispielsweise trifft nur für Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit zu. Dies verdeutlicht, dass nicht alle Themen überall relevant sind. Die Verantwortlichen vor Ort können auswählen, welches Thema zu der jeweiligen FIT-Gruppe passt. Die tätigkeitsspezifische Auswahl kann mit örtlichen Besonderheiten unteretzt werden. Dies kann beispielsweise beim

Thema „Maßnahmen bei Störungen am Streckenblock durchführen“ erforderlich werden, wenn verschiedene Streckenblockbauformen aufeinander treffen – ggf. verbunden mit besonderen Schnittstellenregelungen zwischen verschiedener Stellwerkstechnik – und besondere örtliche Regeln zu beachten sind.

Training mit Ergebnissfeststellung – TmE 2014

Für die Fahrdienstleiter wird im zweijährigen Turnus im Rahmen des FIT ein TmE durchgeführt. Die Schwerpunktthemen, die im Jahr 2014 behandelt werden, enthält die Abbildung oben.

Unser Ziel ist es, dass der FIT interessant ist und unsere Mitarbeiter für die tägliche Arbeit im Bahnbetrieb gestärkt werden, um auch in schwierigen Situationen handlungssicher zu agieren. Wie bereits in der Vergangenheit nehmen wir oder auch Ihre Fachbeauftragten Betrieb gern Ihre Hinweise und Anregungen zum FIT Bahnbetrieb entgegen. ■

Abkürzungen

BZ	Betriebszentrale
BÜP	Bahnübergangsposten
ESTW	Elektronisches Stellwerk
Fdl	Fahrdienstleiter
FIT	Fachliche Information und Training
NLZ	Netzleitzentrale
NK	Netzkoordinator
öZF	örtlich zuständiger Fdl
PZB	Punktformige Zugbeeinflussung
Ril	Richtlinie
Schrw	Schrankenwärter
TmE	Training mit Ergebnissfeststellung
UZ	Unterzentrale
Ww	Weichenwärter

Neuerungen und Schwerpunkte 2014

Fachliche Information und Training (FIT) für Technische Fachkräfte

Friedrich Layher, DB Netz AG, Fachliche Qualifizierung Instandhaltungs- und Anlagenmanagement, Frankfurt am Main

Die von Mitarbeitern der Instandhaltung zu beachtenden Regelungen entwickeln sich kontinuierlich weiter: Neuerungen in der Technik und Vorgaben seitens des Gesetzgebers und anderer Normstellen erfordern laufend Anpassungsmaßnahmen. Um die Kenntnis und vor allem Umsetzung der Neuerungen in der Praxis zu unterstützen sowie vorhandenes Wissen aufzufrischen und zu vertiefen, wird der FIT durchgeführt. Damit bietet FIT für Technische Fachkräfte ein regelmäßiges Fortbildungsprogramm, das die Erwartung der DB AG an sehr gut qualifizierte Mitarbeiter unterstreicht.

Aufgrund der Vielzahl an technischen FIT beschränkt sich die folgende Ausführung auf Änderungen und Schwerpunkte 2014. Weitere Themen und Regelungen sind in der Ril 046.2002 „Regelmäßige Fortbildung in Form von Fachlicher Information und Training (FIT)“ nachzulesen.

Ein wesentlicher Baustein des FIT für Technische Fachkräfte stellt 2014 der gemeinsame FIT mit dem Stellwerkspersonal dar, der in einem separaten Artikel (siehe S. 3) vorgestellt wird. Außerdem können Technische Fachkräfte vom FIT für Sicherungspersonal (siehe S. 5) und für Zugpersonal betroffen sein.

Neue Struktur für den FIT Bauüberwachung

Der Teil Technik (8 Unterrichtsstunden (U-Std.)) des FIT für Bauüberwacher (BÜB)/ Fachbauüberwacher (FBÜ) ist aktuell durch eine große Vielfalt und Breite der Themen gekennzeichnet: Allgemeine Grundlagenthemen (zum Beispiel Brandschutz, Umweltschutz), Themen des Vertrags- und Verwaltungsrecht (zum Beispiel TEIV/TSI, Haftung, Nachträge) sowie gewerkespezifische technische Fachthemen sollen den Mitarbeitern vermittelt werden.

Dies verlangt Fachkompetenz in verschiedenen Bereichen, die schwer von einem einzelnen Trainer abgedeckt werden kann. Die Tätigkeit hat – je nachdem, bei welcher DB-Konzerngesellschaft der Mitarbeiter tätig ist – unterschiedliche Ausprägungen.

So wird ein Bauüberwacher bei DB ProjektBau meist bei Erstellungsmaßnahmen eingesetzt, ein Fachbauüberwacher bei DB Netz oft im Instandsetzungsbereich.

Die Qualifikation sowie Regelungen für die Tätigkeitsausführung basieren jedoch auf der gleichen Grundlage. Zudem haben bisher Meister mit Fachbauüberwacher-Funktion je nach Gewerk unterschiedliche Stundenzahlen zusätzlich zu ihrem FIT Technik für die Meisterfunktion.

Auf Basis dieser Analyse wurde folgendes Konzept für den FIT Bauüberwachung 2014 entwickelt (siehe Abbildung):

Durchführung FIT: DB Training/VDEF DB Netz		BÜB/FBÜ aller Gewerke	Meister LST mit FBÜ- Funktion	Meister Ob mit FBÜ- Funktion	Meister E mit FBÜ- Funktion
Technik Bauüberwachung	Grundlagen Bauüberwachung, Vertrags- und Verwaltungsrecht, übergreifende Themen	4 h	4 h	4 h	4 h
Technik Gewerk	Gewerkespezifische Fachthemen für BÜB/FBÜ mit Schwerpunkt auf Erstellungsprojekte	4 h	Themenüberschneidungen werden zielgruppengerecht umgesetzt		
Technik Gewerk	Gewerkespezifische Fachthemen für Meister/Mechaniker mit Schwerpunkt auf Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen		12 h	8 h	6 h
Betrieb	Für Meister mit Fachbauüberwacherfunktion in 2014 Gemeinsamer FIT Betrieb	4 h	6 h	6 h	6 h
Sicherungsüberwachung		4 h	4 h	4 h	4 h

Quelle: DB Netz AG

- Einheitliches FIT-Soll von 4 U-Std. für BÜB, FBÜ und Meister mit FBÜ-Funktion für die Themen „Technik Bauüberwachung“ (Grundlagen, Vertrags- und Verwaltungsrecht etc.).
- Für BÜB und FBÜ 4 U-Std. „Technik Gewerk“ für die gewerkespezifischen technischen Fachthemen mit Schwerpunkt auf Bauüberwachung in Erstellungsprojekten.
- Themen „Technik Gewerk“ für Meister mit FBÜ-Funktion werden im FIT Technik für Meister abgedeckt. Hier liegt der Schwerpunkt auf Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen.

Neue Struktur FIT Bauüberwachung:
Die übergreifenden Bauüberwachungsthemen werden von den gewerkespezifischen technischen Fachthemen getrennt

Der Teil „Technik Bauüberwachung“ wird für alle Mitarbeiter mit Funktion BÜB, FBÜ und Meister mit FBÜ-Funktion durch den Bildungsträger (in der Regel DB Training) unterrichtet. Der Teil „Technik Gewerk“ wird für BÜB und FBÜ ebenso durch den Bildungsträger vermittelt.

Für Meister/Mechaniker mit FBÜ-Funktion werden die Themen durch Praxistrainer im FIT Technik abgedeckt. Die Regelungen beziehen sich auf DB Netz, bei anderen Konzerngesellschaften (zum Beispiel DB ProjektBau) gelten ggf. andere Vorgaben.

Die für BÜB/FBÜ relevanten Neuerungen zur dv-gestützten Inspektion werden in das Thema Neuerungen Richtlinien und TM integriert, so dass die FIT-Pflicht dafür erbracht ist.

Vorstellung von Schwerpunktthemen

Die Struktur der anderen FIT für Technische Fachkräfte bleibt wie bewährt erhalten. Fach- und Praxistrainer, Fachbeauftragte oder Trainer von Bildungsträgern führen den FIT durch. Im Folgenden stellen wir Ihnen eine Auswahl der Pflichtthemen vor:

Gewerkeübergreifende FIT

Alle FIT:

Neuerungen von Richtlinien und Technischen Mitteilungen

Die aktuellen Neuerungen werden vorgestellt und nähere Infos zur Verfügung gestellt. Aufgrund der Vielzahl kann nicht auf alle Details eingegangen werden. Als Teilnehmer können Sie sich daher schon im Vorfeld Ihre Fragen zu neuen Technischen Mitteilungen oder Änderungen im Regelwerk überlegen, damit der Trainer dann gezielt diese detaillierter erläutern kann.

FIT für Bauüberwacher und Fachbauüberwacher:

Prozess Bauüberwachung

Die Kenntnisse im VRI-übergreifenden Prozess Bauüberwachung sind für Bauüberwacher und Fachbauüberwacher elementar. Daher wird das Thema ausführlich aufbereitet und das Wissen dazu vertieft.

FIT für verschiedene Funktionen Oberbau und LST:

Einrichten vorübergehender Langsamfahrstellen

Die Kenntnisse zum Einrichten von vorübergehenden Langsamfahrstellen sind gewerkeübergreifend notwendig. Insbesondere das Standardisierte Verfahren gemäß Ril 819.0303 muss sicher beherrscht werden. Im FIT wird daher speziell auch auf die Signale vorübergehender Langsamfahrstellen und das Aufstellen dieser eingegangen.

FIT für Weichenmechaniker und verschiedene Funktionen LST:

Neue Verschlussbauart an Weichen

Die neu entwickelten Einheitsverschlüsse für Zungenvorrichtungen und Herzstücke an Weichen sorgen für eine Verringerung der Anlagenvielfalt, die Vereinfachung der Instandhaltung, Einkaufsvorteile durch Herstellerwettbewerb und beseitigen die Mängel bisheriger Verschlussbauarten. Im FIT werden die Bauteile und Funktionsweise dargestellt. Die Teilnehmer erhalten die Informationen für den Einbau, das Einstellen und die Instandhaltung der Einheitsverschlüsse.

FIT für Anlagenbeauftragte für Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen:

Sicheres Arbeiten in der Nähe aktiver Teile und an Rückstromführung und Bahnerdung im Bereich von Oberleitungsanlagen

Der FIT beschäftigt sich mit elektrotechnischen und nicht elektrotechnischen Arbeiten, bei denen Schutzabstände und -maßnahmen zu beachten sind. Die Aufgaben als Anlagenbeauftragter werden ebenso wie Maßnahmen bei Störungen und Unfällen dargestellt.

Gewerkespezifische FIT

FIT für Signalmechaniker und Meister LST:

Entstörung der Stromversorgung

Störungen in der Stromversorgung von Stellwerken sind nicht alltäglich. Wenn sie auftreten, sind sie aber stark betriebs-einschränkend und verursachen viele Verspätungen. Einer gekonnten Entstörung kommt daher hohe Bedeutung zu. Im FIT werden deshalb Fehler aufgezeigt, die es bei der Bedienung der Stromversorgung zu vermeiden gilt.

Austausch einer Gleisdrossel

Beim Austausch einer Gleisdrossel kann es zu einem Einbaufehler kommen, indem die Anschlüsse verdreht und damit die Halt- und Fahrtpolung vertauscht werden. Im FIT wird ein dementsprechendes Gefährliches Ereignis aufgearbeitet. Regelungen wie das Merkblatt gemäß Ril 892.9305, die solche Fälle verhindern, werden aufgezeigt sowie eine Beispiel-Messung durchgesprochen.

FIT für Fahrwegmechaniker und Meister Oberleitung:

Schutz gegen direktes Berühren

Spannungsführende Teile wie die Oberleitung können auch ohne direkte Berührung zu Gefahren führen. Die Vorgaben für Standflächen, Hindernisse, Abstände und Schutzmaßnahmen sind Thema des FIT.

FIT für Fahrwegmechaniker und Meister Elektrotechnische Anlagen:

Arbeiten von Dritten

Bei Arbeiten von Dritten an elektrotechnischen Anlagen ist die Einweisung in die

Örtlichkeit Voraussetzung. Im FIT wird außerdem die Anlagenverantwortung an der Arbeitsstelle thematisiert.

FIT für Fahrbahnmechaniker und Meister Oberbau:

Oberbauformen

Die Auffrischung der Grundkenntnisse zu Oberbauformen hat dieses Thema zum Ziel: Von den Schienenformen über die Schwellen bis zu den Schienenbefestigungen wird ein Überblick über die Bauformen und Vorgaben gegeben. Als hilfreiche Unterlage erhalten die Teilnehmer ein Kleineisenbuch, das als Nachschlagewerk verwendet werden kann.

Schäden an Spannbetonschwellen

Unerfreulich sind die punktuell auftretenden Schäden an Spannbetonschwellen. Um Gewährleistungsansprüche geltend machen zu können, ist nicht nur eine fristgerechte Meldung, sondern auch eine fachliche Beurteilung der Schadensbilder notwendig. Die Regelungen der Ril 821.2018 und notwendige Hilfsmittel werden dabei anschaulich vorgestellt sowie der Melde- und Dokumentationsprozess erläutert.

FIT für Meister und Bezirksleiter SÜ:

Bainitische Schienen

Bainitische Schienen stellen an das Verschweißen eine neue Herausforderung dar. Erste Erfahrungen zum Verschweißen und zur schleif- und schweißtechnischen Aufarbeitung sowie die aktuellen Regelungen werden vorgestellt.

FIT für Meister SÜ, Bezirksleiter SÜ und Qualitätsüberwacher Schienenbearbeitung:

Ausrüstung der Schienenbearbeitungsmaschinen mit Wirbelstromprüfanlage

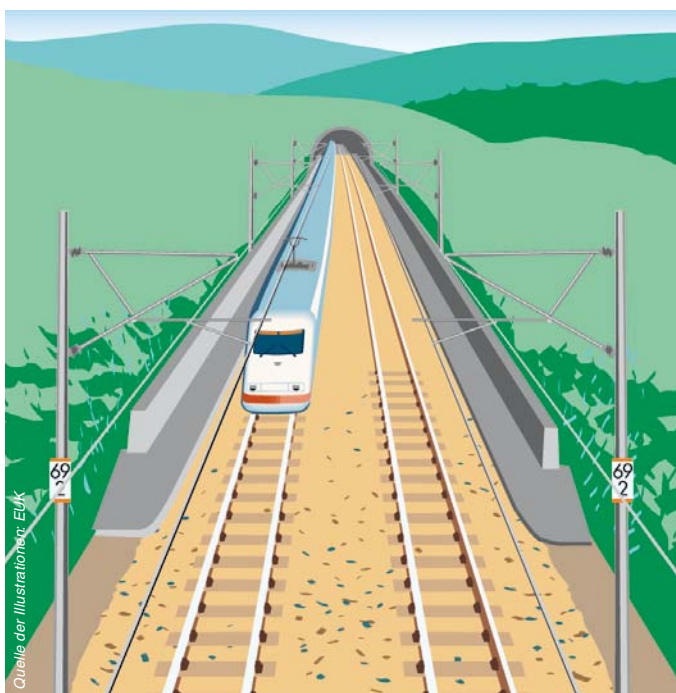
Bei der Schienenbearbeitung soll mit der Wirbelstromprüfanlage die HeadCheck Fehlerfreiheit nach der Schienenbearbeitung nachgewiesen werden. Dazu sind die Schienenbearbeitungsmaschinen entsprechend ausgerüstet worden. Im FIT werden die Vertragsbedingungen, Prüfschriebe und der Umgang damit gelehrt.

FIT für Fahrwegmechaniker und Meister KIB:

Schweißtechnik im Konstruktiven Ingenieurbau (KIB)

Grundlagen und der aktuelle Stand der Technik im Bereich Schweißen wird bei diesem Thema vermittelt. Um Schäden besser einschätzen zu können, werden Beispiele mit Schadensbildern aufgezeigt.

Wenn Sie als Technische Fachkraft Themenvorschläge und Anregungen zum FIT haben, nehmen wir diese gerne entgegen. Nehmen Sie bei Ihrer Teilnahme am FIT die Chancen dieses Qualifizierungsangebots wahr und beteiligen sich aktiv am FIT. ■



Themen und Durchführung

Regelmäßige Fortbildung für Sicherungspersonal 2014

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

Sicherungspersonale schützen die Beschäftigten auf Arbeitsstellen im Gleisbereich vor den Gefahren des Bahnbetriebs. Dabei überwachen sie die Sicherungsmaßnahme oder sie führen diese durch. Stets sind für diese Aufgaben umfassende Kenntnisse über das Regelwerk nötig. Gelerntes kann im Laufe der Zeit in Vergessenheit geraten, insbesondere wenn es nicht von Zeit zu Zeit abgerufen wird, weil zum Beispiel spezielle Funktionen nicht ausgeführt werden. Solche Inhalte müssen aufgefrischt werden. Außerdem ändert sich der Stand der Erkenntnisse im Laufe der Zeit und soll bekannt gemacht werden. Diese Thematik wird in der regelmäßigen Fortbildung FIT 2014 für Sicherungspersonale berücksichtigt und entsprechende Themen die Schwerpunkte bilden.

Der Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen hat auf seiner 32. Sitzung im April 2013 die Themen für den FIT (Fachliche Information und Training) des Jahres 2014 abgestimmt und den durch die DB Netz AG autorisierten Bildungsträgern den Auftrag zur Erstellung der Unterlagen erteilt.

Federführend ist wieder DB Training, Learning & Consulting, die von erfahrenen Trainerinnen und Trainern des VDEF sowie der Deutschen Gesellschaft für Management in der Baupraxis mbH (DMB) unterstützt werden. Wie schon in den vergangenen Jahren, haben Mitarbeiter der DB Netz AG sowie der Eisenbahn-Unfallkasse bei der Erstellung der Unterlagen beraten.

In dem Arbeitskreis für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen sind Bildungsträger, Unfallversicherungsträger, Bahnstellen sowie Bau- und Sicherungsunternehmen vertreten.

Zu Beginn der Sitzung informierten die Bildungsträger über den Sachstand und den bisherigen Verlauf des FIT 2013 für Sicherungsposten, Sicherungsaufsichten, Selbstsicherer, Bahnsteigpflegekräfte und Sicherungsüberwacher sowie für Personen, die Funktionen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Automatischen Warnsystemen (AWS) ausüben. Da die FIT-Seminare für diese AWS Funktionsgruppen über einen Zeitraum von zwei Jahren, also 2013 und 2014, durchgeführt werden, ist eine Auswertung erst in der

Sitzung des Arbeitskreises im Jahr 2014 möglich.

Auch im FIT 2014 hat jede Sicherungsaufsicht und jeder Sicherungsposten die Möglichkeit, sein Wissen in einer Kenntnisfeststellung zu überprüfen. Die Ergebnisse der Kenntnisfeststellung bleiben selbstverständlich anonym. Jeweils zu Beginn des FIT werden Fragen zum theoretischen und praktischen Wissen von den Teilnehmern bearbeitet.

Diese Kenntnisfeststellung bietet jedem Teilnehmer die Möglichkeit, den Wissensstand auch von Themen, die nicht im FIT 2014 angeboten werden, zu überprüfen und so zu erkennen, wo eventuell Wissensdefizite sind, denn die Trainer werten noch während der Veranstaltung die Antworten aus und werden die aufgetretenen Unklarheiten beseitigen.

Auch die Identifizierung häufig auftretender Fehler, die zum Beispiel durch zusätzliche Bildungsmaßnahmen ausgeglichen oder als Themen in einem der nächsten FIT behandelt werden können, ist Ziel der Kenntnisfeststellung.

Die Themenvorschläge für die regelmäßige Fortbildung 2014 wurden durch die Abteilung Sicherheit und Qualität, Arbeits-/ Brandschutz (I.NVS 3) der DB Netz AG aus den vorab eingereichten Vorschlägen anderer Abteilungen der DB Netz AG, der Unfallversicherungsträger sowie der Bildungsträger erstellt.

Einen gemeinsamen Schwerpunkt für alle Funktionen bilden im FIT 2014 die Änderungen und Neuerungen beim Einsatz von AWS und deren Komponenten. Für Sicherungsposten wird dabei lediglich informativ über diese Neuerungen berichtet werden, da deren Aufgabenfeld im Zusammenhang mit den AWS eher gering ist.

Im Laufe des Jahres 2013 wurden durch die DB Netz AG auch einige Technische Mitteilungen (TM) veröffentlicht, die je nach Funktion der Sicherungspersonale Themen im FIT 2014 sein werden. Es handelt sich dabei um:

Die TM *Anweisung zur Planung von AWS; Ausrichtung von Warnsignalgebern in Warnsignalgeberketten der AWS bei Arbeiten im Gleisbereich und in der Nähe des Gleisbereichs*. Bislang werden die AWS-Ketten rechtwinklig zum Gleis aufgestellt. Durch die Ausrichtung auf 15 Grad zur Gleisachse kommt es zu einer

günstigeren Ausbreitung des Schalls der akustischen Warnsignalgeber.

Die TM *AWS, Anweisung zur Planung von Mindest-Sicherheitszuschlägen*. Das Unfallverhütungsregelwerk gibt im Zusammenhang mit der Annäherungsstrecke Mindestwerte für den Sicherheitszuschlag vor. Beim Einsatz von elektrischen Warnsignalgebern kommt es systembedingt zu so genannten Offenbarungszeiten, die von der Sicherungsaufsicht, die für das Festlegen des Sicherheitszuschlags zuständig ist, berücksichtigt werden müssen.

Die TM *Betriebsanweisung für den Einsatz maschineneigener funkangesteuerter AWS auf gleisgebundenen Großbaumaschinen*, regelt die Aufgaben von Maschinenbetreiber und Sicherungsunternehmen im Zusammenhang mit fest installierten Maschinenwarnsystemen (MWS). Außerdem wird dort festgelegt, wie bei Störungen des MWS sowie bei Funkunterbrechungen zu verfahren ist.

Die TM *Regelung zur Vereinheitlichung von Warnsignalen und zum Einsatz von CO₂ Tyfonen auf Gleisbaustellen im Infrastrukturbereich der DB Netz AG*. Falls Schallzeichen, das heißt akustische Warnsignale, als Sicherheitsmaßnahme verwendet werden, müssen diese eindeutig sein. Bislang wurde sowohl das Warnsignal der Fa. Schweizer als auch das Tyfonensignal, das die elektrischen Warnsignalgeber der Fa. Zöllner abgeben, verwendet. Es gibt derzeit also zwei unterschiedliche Signale bzw. Signalcharakteristiken, zum Beispiel für die Aufforderung „Arbeitsgleise räumen“. Untersuchungen im Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hatten ergeben, dass das Warnsignal, das als „Minimel-Signal“ bekannt ist, zwar nicht „besser“ aber „geeigneter“ sei. Deshalb wird dieses akustische Signal, künftig als sound-Signal genannt, ab dem 1. Januar 2014 als Einheitswarnsignal eingeführt. Außerdem wird die zeitliche Dauer der Warnsignalgebung festgelegt.

FIT 2014 für Sicherungsposten

Mit dem zunehmenden Einsatz von AWS steigt auch für Sicherungsposten die Möglichkeit zur weiteren Qualifizierung. Ein solides Grundwissen über AWS soll jedoch schon innerhalb des FIT 2014 vermittelt werden.

Neben ihrer Tätigkeit als Sicherungsposten können die Beschäftigten als

Meldeposten, Absperrposten und Überwachungsposten eingesetzt werden.

Nicht jeder Sicherungsposten übernimmt diese oben genannten Funktionen regelmäßig. Deshalb ist es möglich, dass Kenntnisse im Laufe der Zeit verloren gehen können. Um dies zu vermeiden, wird in jedem FIT angestrebt, alle Aufgabeninhalte der Sicherungsposten sowie alle möglichen Funktionen in die Themen einzubinden.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung FIT Sicherungsposten für das Jahr 2014:

- 1. Kenntnisfeststellung, Besprechen der Antworten und Beseitigen eventueller Wissensdefizite.**
- 2. Änderungen und Neuerungen zum Einsatz von AWS und zum Einsatz von Warnsignalgebern (WSG)**

Es ist nicht Ziel des FIT 2014, den Sicherungsposten detaillierte Kenntnisse über AWS zu vermitteln. Im FIT soll ein allgemeiner Überblick über die Veränderungen beim Einsatz von WSG vermittelt werden.
- 3. Einsatz von Absperrposten**

Wie schon erwähnt, waren einige der Teilnehmer am FIT 2014 sicher noch nicht als Absperrposten tätig, andere führen diese Tätigkeit häufiger aus. In diesem FIT werden nochmals die Bedingungen für den Einsatz von Absperrposten besprochen und damit die Kenntnisse bei den Teilnehmern gefestigt. Dabei werden die Erfahrungen der bereits in dieser Funktion eingesetzten Teilnehmer einen wesentlichen Anteil bei der Vermittlung der Kenntnisse einnehmen.

- 4. Mögliche Funktionen eines Sicherungspostens**
 - Nach Auffrischung der grundsätzlichen Aufgaben eines Sicherungspostens wird hier nochmals auf den Einsatz als Überwachungsposten eingegangen.
 - Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass gerade auch Mitarbeiter von Sicherungsunternehmen Tätigkeiten im Bereich bauaffiner Dienstleistungen übernehmen, zum Beispiel das Aufstellen von Langsamfahrtsignalen. Den Sicherungsposten wird hier die Gelegenheit gegeben, sich über diese

Einsätze auszutauschen. Dabei muss zwingend deutlich werden, dass eine zeitliche und räumliche Abgrenzung zwischen der Tätigkeit des Sicherungspostens und der Ausführung von bauaffinen Dienstleistungen besteht.

5. Sicherungsmaßnahme „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“

Zu Beginn werden in einer Auffrischung die Voraussetzungen für die Umsetzung der Sicherungsmaßnahme „Fahrten am Beginn der Annäherungsstrecke sicher erkennen“ zusammengetragen.

Welche Besonderheiten bei der Sicherung einer „wandernden Arbeitsstelle“ zu beachten sind, wird ebenfalls im FIT 2014 aufgefrischt.

6. Einsatz von elektrischen Warnsignalgebern (WSG)

Welche Typen von WSG sind freigegeben und dürfen verwendet werden? Wie sind die WSG an der Arbeitsstelle aufzustellen? Welche Wartungsarbeiten sind für die WSG notwendig? Welche Dauer müssen die Warnsignale haben? An welchen WSG befinden sich Zustandsanzeigen und wo befinden sie sich? Diese und weitere Fragen bilden einen weiteren Schwerpunkt im FIT 2014.

FIT 2014 für Sicherungsaufsichten

Die Aufgaben der Sicherungsaufsichten sind vielseitig und erfordern fundierte Kenntnisse von der Sicherungsplanung über die notwendigen Inhalte bei Ein- und Unterweisung bis zur regelwerkskonformen Durchführung und Beratung bei notwendigen Anpassungen von Sicherungsmaßnahmen. Dabei sind die Regelungen der Unfallverhütungsvorschriften zu beachten und das Personal entsprechend anzuleiten.



Im Rahmen dieser Verantwortung sind außer den Sicherungsmaßnahmen Kenntnisse über den Einsatz von AWS und Fester Abspernung unerlässlich.

Inhaltliche Schwerpunkte der jährlichen Fortbildung von Sicherungsaufsichten für das Jahr 2014 sind:

1. Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten

Neben der Kenntnisfeststellung, über die oben schon berichtet wurde, werden sich die Teilnehmer zum Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten austauschen und ihre Kenntnisse auffrischen bzw. erneuern. Bei deren Einsatz spielen verschiedene Kriterien, wie zum Beispiel Art der Arbeiten, Maße und Gewichte, Ausdehnung der Arbeitsstelle sowie Möglichkeiten der Räumung, eine wesentliche Rolle. Anhand einiger Beispiele werden im FIT 2014 die vermittelten Kenntnisse gefestigt.

2. Änderungen und Neuerungen beim Einsatz von AWS

In diesem Abschnitt des FIT 2014 für Sicherungsaufsichten werden die Schwerpunkte zum Einheitswarnsignal (bi sound-Signal), zur notwendig gewordenen Anpassung des Sicherheitszuschlags, die 15 Grad Aufstellung der WSG, zu neuen AWS Komponenten und zur Betriebsanweisung für das Maschinenwarnsystem mit den Teilnehmern erarbeitet und gefestigt.

3. Einsatz von Absperreposten

Da im FIT für Sicherungsposten der Einsatz von Absperreposten einen wesentlichen Schwerpunkt bildet, müssen gerade auch die Sicherungsaufsichten ihre Kenntnisse zum Thema auffrischen und festigen. Neben den Aufgaben, den Voraussetzungen und den Einsatzmöglichkeiten für Absperreposten wird auch das Thema „Anpassung von Sicherungsmaßnahmen“ wieder eine wesentliche Rolle spielen.

4. Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen

Sicherungsaufsichten tragen für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich die Verantwortung, so auch für die Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen, die insbesondere in der Unfallverhütungsvorschrift GUV-V D33, Arbeiten im Bereich von Gleisen, und

dort in § 6 dargestellt sind. Deshalb sind die Kenntnisse des Regelwerks, das Verständnis für die Vorgaben und die Umsetzung in der Praxis unerlässlich. Schwerpunkte im FIT 2014 für Sicherungsaufsichten bilden dabei:

- die Regelungen bei Fahrten mit Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h,
- die Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten in Tunneln mit und ohne Nischen sowie bei hohen Geschwindigkeiten,
- außerdem die Regelungen, die bei der Gefahr des Eisabwurfs zu beachten sind sowie im Zusammenhang mit dem Streckenbegang.

Regelmäßige Fortbildung für weitere Funktionsgruppen

Neben den Sicherungsposten und den Sicherungsaufsichten sind auch die Sicherungsüberwachungen, die Selbstsicherer und die Bahnsteigpflegekräfte regelmäßig fortzubilden. Die zugelassenen Ausbildungsträger bieten die Unterrichte an, die ebenfalls zwischenzeitlich erarbeitet wurden.

Die regelmäßige Fortbildung für Beschäftigte mit AWS-Funktionen, das sind die Bediener, die Monteure, die Projektanten sowie Personen, die die technische Funktionsabnahme von AWS durchführen, finden wie erwähnt im zweijährigen Rhythmus statt. Deshalb werden erst wieder für die Periode 2015/2016 Themen ermittelt und Unterlagen erarbeitet.

Derzeit werden die Themen für die Jahre 2013/2014 vermittelt, die im Artikel *Regelmäßige Fortbildung 2013 für Sicherungspersonale und AWS-Funktionsgruppen*, erschienen in BahnPraxis 12/2012, erläutert sind.

Sicher haben Sie erkannt, dass auch im FIT 2014 ein anspruchsvolles Programm auf Sie wartet. Die Inhalte vermitteln den aktuellen Stand der Erkenntnisse. Nutzen Sie durch Ihre aktive Teilnahme an den Fortbildungsseminaren FIT 2014 die Möglichkeit, Ihre Kenntnisse zu überprüfen, Wissensdefizite zu beseitigen und Neues kennenzulernen. ■