

BahnPraxis B



- Spezial** Schwere und tödliche Unfälle im Eisenbahnbetrieb untersuchen
Berechtigung des Notfallmanagers zum Bahnerden – ein Beispiel
- Aktuell** Achtsamkeitsseminare für Triebfahrzeugführer
Das Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“
- Test** Fragen zum Thema Selbstsicherung

Liebe Leserinnen und Leser,

die Sicherheit der Eisenbahn ist derzeit in der Branche vermehrt in Diskussion. Dazu haben die Unfallereignisse und die Berichterstattung darüber beigetragen. Vergleicht man die Zahl der Ereignisse und zwar sowohl absolut als auch bezogen auf die Verkehrsleistung, so ergibt sich keine Zunahme der Ereignisse. Für Sicherheitsfachleute, deren Aufgabe es ist, die Aufmerksamkeit auf Sicherheitsthemen zu lenken, gewiss eine Herausforderung. Und für uns die Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass stets der Dreiklang Sicherheit, Pünktlichkeit, Wirtschaftlichkeit lautet. Gerade wenn in aktuellen Diskussionen Pünktlichkeit scheinbar an erster Stelle steht, weisen wir auf das Primat der Sicherheit hin.

Was passiert, wenn Abkürzungen genommen werden, welche Auswirkungen unzureichende Verständigung haben kann und wie die Untersuchung entsprechender Ereignisse läuft können Sie im ersten Artikel des vorliegenden Heftes nachlesen. Und das wichtigste, wie wir aus diesen Ereignissen lernen können.

Achtung und Achtsamkeit sollen in diesem Zusammenhang selbstverständlich sein – aber ist dies nach der Routine vieler Jahrzehnte noch immer der Fall? Beim tausendsten Mal Ab- und Aufsteigen in die Lok? Welchen Weg DB Regio geht, um Aufmerksamkeit wieder bewusst zu machen, zeigt der Artikel „Achtsamkeit kann man (wieder) lernen“.

Im Artikel „Berechtigung des Notfallmanagers“ wird dargestellt, welche Kompetenzen der Notfallmanager im Bezug auf das Bahnerden hat. Anhand einer fiktiven Situation – die sich aber jeder Zeit so zutragen kann – erläutert der Artikel, wie komplex die Regelungen sind und in welchen Situationen der Notfallmanager nicht zuständig ist.

Mit der Fusion der EUK und der Unfallkasse des Bundes zur UVB ist Eisenbahn nur noch ein Fachgebiet unter vielen. Damit die Versicherten die entsprechenden Regelungen im Regelungsumfeld der UVB immer noch schnell finden, hilft das Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“.

Abgerundet wird unser Sommerheft 2018 mit einem Fachwissenstest zum Thema Selbstsicherung.

Wir wünschen unseren Leserinnen und Lesern, dass sie sicher und gut erholt durch den Sommer kommen.

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam

Lösungen zu den Fragen von Seite 20: 1 b) | 2 a) | 3 a) | 4 a) + c) | 5 a) + b) | 6 c) | 7 b) | 8 a) + b) | 9 a) | 10 a)



Unser Titelbild:

Personenrettung im Rahmen einer Übung

Foto: Klaus Kruse

Impressum „BahnPraxis B“ Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG

Herausgeber

Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe.

Redaktion

Dirk Menne (Chefredakteur), Uwe Haas, Anita Hausmann, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Niels Tiessen (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPB 4, Mainzer Landstraße 185, D-60327 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-20506, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos.

Für externe Bezieher: Jahresabonnement EUR 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.

Sprache

Für die Inhalte der BahnPraxis werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Vermeidungsstrategien entwickeln und umsetzen

Schwere und tödliche Unfälle im Eisenbahnbetrieb untersuchen



Foto: DB AG/Volker Emerstleben

Katharina Blaumann, Ständige Vertreterin des Eisenbahnbetriebsleiters CMR Ost, DB Cargo AG, Berlin und Halle

Schwere und tödliche Unfälle im Eisenbahnbetrieb sollten sich in unserem technisierten und modernen Zeitalter nicht mehr ereignen. Dennoch registrieren wir jährlich derartige Unfälle. Auch wenn die Anzahl äußerst gering ist, so ist jedes dieser Ereignisse eines zu viel. Schwere und tödliche Unfälle im Eisenbahnbetrieb lösen Fassungslosigkeit, Leid und Trauer aus. Die wichtigste Aufgabe nach solchen Ereignissen ist es, aus den Untersuchungsergebnissen Strategien zu erarbeiten, um mit präventiven Mitteln diese und auch alle anderen Unfälle zukünftig zu vermeiden.

Eisenbahnbetrieb ist im einfachsten Sinne das Bewegen von Fahrzeugen. Aus diesen Bewegungen ergeben sich Gefährdungen. Schwere und tödliche Unfälle im Eisenbahnbetrieb ereignen sich immer als Folge des Zusammentreffens zwischen bewegten Fahrzeugen und dem Menschen (Beschäftigter, Versicherter). Der Mensch gerät unter oder zwischen die Eisenbahnfahrzeuge oder wird durch Eisenbahnfahrzeuge angefahren.

Unfalluntersuchung

Es ist nun Aufgabe des Unternehmens, mittels einer umfassenden Unfalluntersuchung die Ursachen für das Ereignis und geeignete Abhilfemaßnahmen zu ermitteln. Im Rahmen der Unfalluntersuchung wird immer in mehrere Richtungen ermittelt. Ansätze und Denkanstöße hierzu soll dieser Beitrag vermitteln.

Lag eine technische Ursache vor?

Es wird die technische Verfügbarkeit und einwandfreie Funktionsfähigkeit der beteiligten Fahrzeuge geprüft. Bei Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit Unfällen funkferngesteuert gefahren wurden, muss in jedem Fall die Funktionsfähigkeit der Funkfernsteuerung im Zusammenwirken mit dem Triebfahrzeug sowie die Funktionsfähigkeit der Sicherheitseinrichtungen, beispielsweise des Neigungsschalters, geprüft werden. Auch weitere technische Geräte, wie die Rangierkupplung RK 900 und Funkgeräte, werden auf ihre einwandfreie



Abbildung 1: Bei Unfalluntersuchungen ist die Zugtechnik auf einwandfreien Zustand zu untersuchen

Funktionsfähigkeit hin überprüft, wenn diese im Zusammenhang mit dem Ereignis benutzt wurden.

Diese Prüfungen erfolgen meist durch geeignete Mitarbeiter der Instandhaltung oder in manchen Fällen auf Wunsch der staatlichen Untersuchungsbehörden durch einen unabhängigen Gutachter. Alle Instandhaltungsunterlagen der Vergangenheit werden hier ebenfalls einer Tiefenprüfung unterzogen.

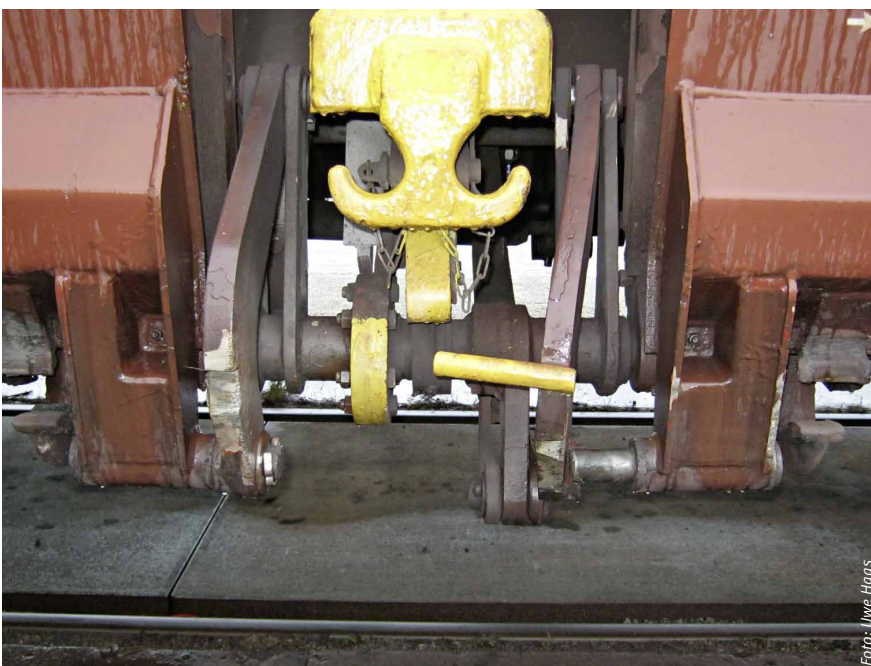
Lagen organisatorische Ursachen vor?

Diese Fragestellung greift auf die im Sicherheitsmanagementsystem (SMS) des Unternehmens verankerten Prozesse zurück. Zu prüfen sind die Prozessbeschreibungen auf Abweichungen, das zugehörige Regelwerk auf Unklarheiten oder Regelungslücken. Der bei den Eisenbahnen am meisten betroffene Prozess ist der Prozess „Rangieren“. In diesem Prozess vereinigen sich betriebliche Regeln und Arbeitsschutzregeln. Beide Regelungsinhalte greifen eng ineinander. Viele Arbeitsschutzregelungen sind deshalb Bestandteil des betrieblichen Regelwerkes (BRW) und geben klare Verhaltensregeln zum Schutz der Mitarbeiter vor.

Die Prozesse des Personalmanagements, insbesondere der Aus-, Fort- und Weiterbildung, werden gleichfalls betrachtet und deren Anwendung bei der Qualifikation des Mitarbeiters sowie der Feststellung der Tauglichkeit des Mitarbeiters geprüft.

Ein weiteres Prüfkriterium ist die Umsetzung der Verantwortung für Arbeits- und Gesundheitsschutz. Hier erfolgen die Kontrolle des Vorhandenseins und des Einhaltens von Vorgaben aus der Gefährdungsbeurteilung sowie die Durchführung der Arbeitsschutzunterweisungen. Im Weiteren enthält das SMS Vorgaben für die Überwachung der sogenannten Betriebsbeamten (nach Eisenbahn-Bau-

Abbildung 2: Defekte Lagerung eines Bolzens der Verschlusskappen



und Betriebsordnung). Die Anwendung und Umsetzung dieser Vorgaben ist ebenfalls an Hand der Dokumentation nachzuprüfen.

Lag ein Fehlverhalten des Mitarbeiters vor?

Die ordnungsgemäße Anwendung der Prozesse und des zugehörigen Regelwerkes durch den Mitarbeiter ist von zentraler Bedeutung. Um diese Überprüfung durchführen zu können, sollte das Ereignis möglichst realistisch rekonstruiert werden.

Bei den meisten Unfällen gibt es keine Augenzeugen, so dass der Unfallverlauf aus sonstigen Daten und Fakten sowie der Befragung aller mittel- und unmittelbar beteiligten Personen zusammengefügt werden muss. Bei schweren Unfällen erinnern sich die betroffenen Mitarbeiter selten oder gar nicht an die Handlungen und Tätigkeiten unmittelbar vor dem Unfalleintritt. Für Rekonstruktionen eignen sich insbesondere die Fahrtenregistrierungen der Triebfahrzeuge, Aufzeichnungen auf sonstigen Datenspeichern, beispielsweise für Funkfernsteuerungen je nach Fahrzeugbaureihe und -typ, aufgezeichnete Funkgespräche, Listen der ein- und ausgegangenen Gespräche auf dienstlichen Mobiltelefonen, Auskünfte über Zeiten ein- und ausgegangener Telefonate (keine Daten über den Anrufer) durch die Mobilfunknetzbetreiber, Lage und Fundort von benutzten Geräten, Aufzeichnungen des betroffenen Mitarbeiters selbst, Informationen durch die Rettungskräfte, die zuerst am Unfallort waren.

Neben der sachlich-materiellen Rekonstruktion ist das Gespräch mit allen vom Ereignis betroffenen Mitarbeitern von außerordentlichem Interesse. Hierbei sollte nicht der Status einer „Vernehmung“ mit Schuldzuweisungen gewählt werden, sondern vielmehr das Diskutieren und Beantworten der Fragen nach den Hinderungsgründen für ein regelwerkskonformes Arbeiten im Mittelpunkt stehen.

Einflüsse aus der/durch die Infrastruktur

Der Zustand und die Art der Nutzung einer Infrastruktur zahlen wesentlich auf das Ereignisgeschehen im Arbeitsschutz und Eisenbahnbetrieb ein. So ist im Rahmen einer Unfalluntersuchung zu prüfen, ob die Infrastruktur den geltenden Vorgaben entsprach, geeignet für die Tätigkeit und dem Mitarbeiter ausreichend bekannt

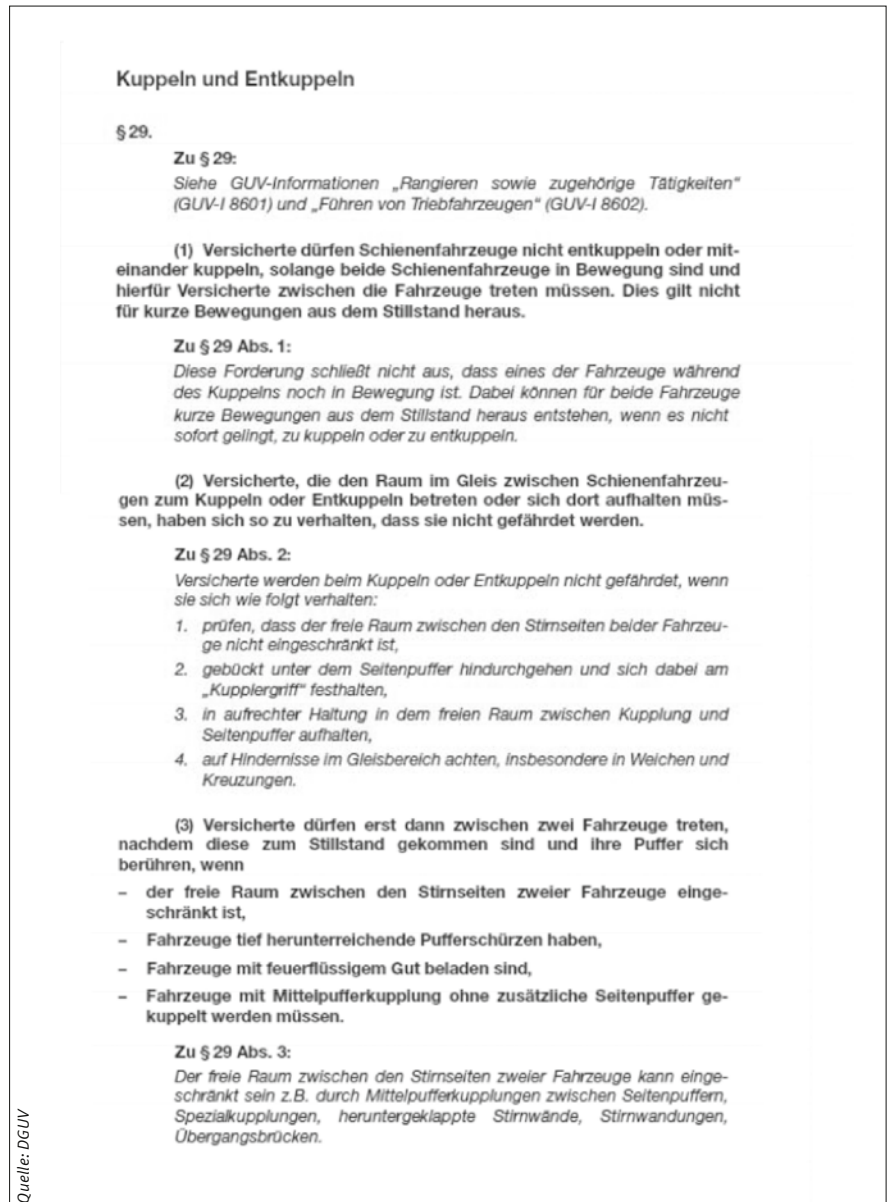


Abbildung 3: Auszug aus der DGVU Vorschrift 72

war. Hierfür sind beispielhaft Beschreibungen der Infrastruktur, örtliche Zusätze, Instandhaltungsnachweise und Dokumentationen des Arbeitsschutzes, wie Gefährdungsbeurteilungen und Nachweise der Arbeitsschutzunterweisungen, heranzuziehen.

Ergebnisse der Unfalluntersuchung

Wenn alle Daten und Fakten zusammengetragen und ausgewertet sind, lässt sich der Unfallhergang meist sehr genau rekonstruieren.

Die internen Untersuchungen dieser Unfälle erfolgen in enger Abstimmung und gemeinsamer Arbeit zwischen dem Ständigem Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters, der zuständigen Fachkraft

für Arbeitssicherheit, den Führungskräften des betroffenen Standortes und den Aufsichtspersonen der UVB und gegebenenfalls weiteren Ermittlungsbehörden.

Die Mehrzahl der in den letzten Jahren durchgeführten Untersuchungen schwerer und tödlicher Unfälle ergab keine organisatorischen oder technischen Mängel. Die Unfallursache war mehrheitlich auf ein Fehlverhalten des verunglückten Mitarbeiters, insbesondere aufgrund der Missachtung von grundsätzlichen betrieblichen und Arbeitsschutzregeln zurückzuführen.

Der häufigste zu verzeichnende Verstoß war zum Beispiel die Missachtung der DGVU Vorschrift 72 „Eisenbahnen“ – § 29 Absatz 1 bis 3 zum „Kuppeln und Entkuppeln“ (Abbildung 3).

(9) Das Hineintreten in den Gefahrenbereich des Kuppelraums bzw. das Heraustreten aus dem Kuppelraum sowie das Kuppeln/Entkuppeln von Schienenfahrzeugen darf grundsätzlich nur bei Stillstand **aller im Gleis befindlichen Fahrzeuge** durchgeführt werden.

Stillstand aller im Gleis befindlichen Fahrzeuge

Abbildung 4: Auszug aus Zusatzmodul DB.6510

Durch die Missachtung dieser Grundregeln gerieten Mitarbeiter mit schweren bis tödlichen Folgen unter oder zwischen sich bewegende Fahrzeuge. Aufgrund dieser Tatsache hat zum Beispiel die DB Cargo AG Maßnahmen und Vermeidungsstrategien eingeleitet, welche präventiv geeignet sind, die Eintrittswahrscheinlichkeit derartiger schwerer Unfälle zu senken.

Vermeidungsstrategien

Veränderung von Vorgaben - Kuppeln im Stillstand

So hat die DB Cargo AG bereits vor mehreren Jahren entschieden, das Kuppeln von Fahrzeugen nur während des Stillstandes aller Fahrzeuge zuzulassen. Diese Regelungen wurden als ergänzende „gelbe Seite“ in das Betriebsregelwerk (BRW) des EVU für alle Mitarbeiter der DB Cargo AG aufgenommen (Abbildungen 4 und 5).

Veränderung der Sicherheitskultur

Im ersten Halbjahr des Jahres 2016 wurden im Rahmen der Aktion „Schritt für Schritt“ Sicherheits-Workshops mit allen Führungskräften der DB Cargo AG, damals noch DB Schenker, gestartet. Basis war das von der Firma DuPont entwickelte Konzept zu verhaltensbasierten Audits mit Sicherheitsdialogen.

Abbildung 6: Der Zustand der Zug-, Stoß- und Bremsvorrichtungen ist zu untersuchen



Abbildung 5: Zusatzmodul DB.6510

Deutsche Bahn AG		
DB-Zusatzmodul	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen	
Sonstige Regelungen	DB.6510	
Manuelles Kuppeln und Entkuppeln	Seite 1 von 1	

zu BRW.6510

* **3 Schraubekupplung**

* Ergänzung:

(9) Das Hineintreten in den Gefahrenbereich des Kuppelraums bzw. das Heraustreten aus dem Kuppelraum sowie das Kuppeln/Entkuppeln von Schienenfahrzeugen darf grundsätzlich nur bei Stillstand **aller im Gleis befindlichen Fahrzeuge** durchgeführt werden.

Stillstand aller im Gleis befindlichen Fahrzeuge

Ausnahmen:

- Beim Aufdrücken zum Zwecke des Kuppelns (z. B. in Gleisbögen) darf sich der Mitarbeiter im Kupplerraum aufhalten, sofern der stehende Zugteil gegen Weglaufen gesichert ist.
- In den Örtlichen Zusätzen können Ausnahmen nach Modul 408.4818 Abschnitt 1 Absatz (2) „Ausnahmen vom Abstoß- oder Ablaufverbot in Gleise, in denen Schienenfahrzeuge stehen, an oder in denen gearbeitet wird“ zugelassen sein.

Das Konzept sieht unter anderem vor, eine regelmäßige Kommunikation zwischen Führungskraft und Mitarbeitern zu den Themen der Arbeits- und Betriebssicherheit aufzubauen und dadurch das sichere Handeln der Mitarbeiter zu fördern.

Führung und Fehlerkultur

Auch zum Thema Führung wird im Konzept der Firma DuPont eine klare Aussage getroffen: Im Rahmen der Führungsaufgaben muss die Führungskraft selbst als Vorbild wirken, den Nutzen und Mehrwert der Arbeits- und Betriebssicherheit erkennen sowie den Mitarbeitern diesen Nutzen vermitteln können. Über den genannten Sicherheitsdialog und die eigene Vorbildwirkung hinaus sind die Einhaltung betrieblicher Regeln und der Arbeitsschutzregeln durch die Führungskräfte regelmäßig und ausreichend zu kontrollieren.

Erkannte Abweichungen sind sofort und konsequent anzusprechen. Das frühzeitige Erkennen und die sofortige Korrektur von Fehlhandlungen sind für die Handlungs-

sicherheit der Mitarbeiter notwendig. Handlungen sind und bleiben nicht zwangsläufig fehlerfrei, weil sie über Jahre hinweg regelmäßig ausgeführt wurden.

Es können sich trotz Routine und Erfahrung Fehler und Verhalten einschleichen und festigen, die korrigiert werden müssen (sicherheitswidrige Gewohnheiten). Eine Korrektur kann aber nur dann erfolgen, wenn solche Fehler offen angesprochen werden und richtiges Verhalten mit den Mitarbeitern trainiert wird. Auch für neue und junge Mitarbeiter sind eine offene Fehlerkultur sowie Informationen und Rückmeldungen zum eigenen Verhalten dringend notwendig, um richtig und handlungssicher zu arbeiten. Dafür eignet sich jedes direkte Gespräch, auch unter den Mitarbeitern selbst – es muss nicht immer eine Überwachung sein!

Korrekturen am Verhalten sowie Rückmeldungen zu richtigen Handlungen und ein offener Umgang mit Fehlern sind notwendig, um ein hohes Maß an Handlungssicherheit und Sicherheitsbewusstsein bei

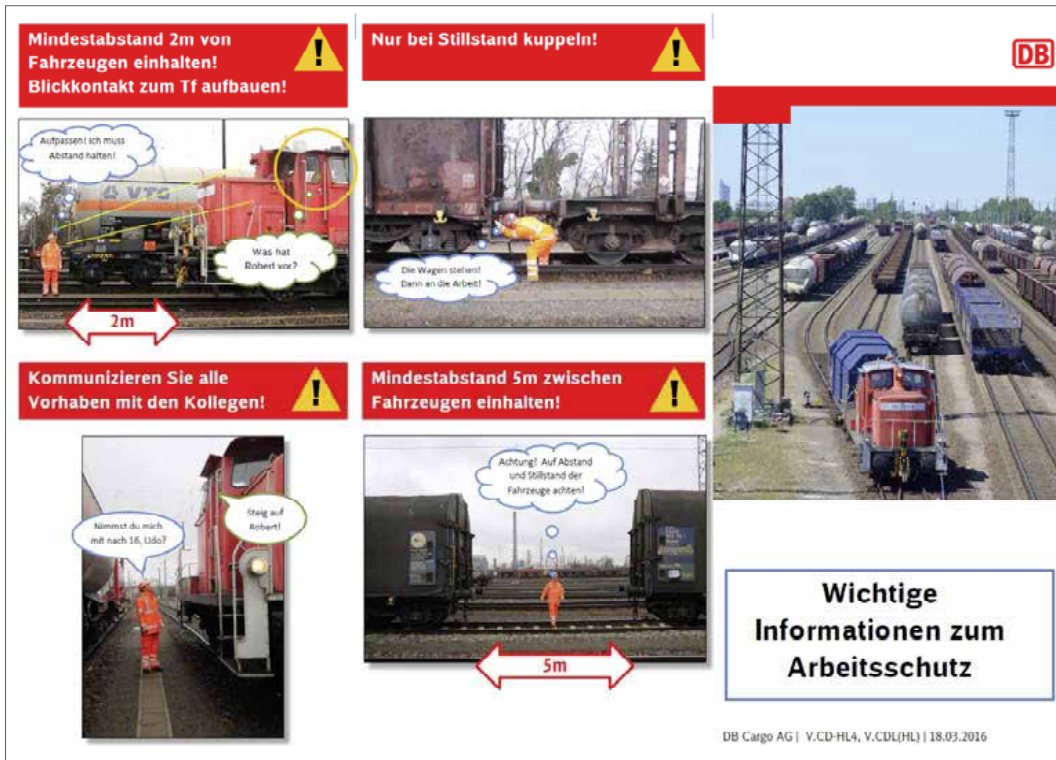


Abbildung 7: Informationen zum Arbeitsschutz bei der DB Cargo AG, hier: Beispiele Fallblatt zu schwerem Arbeitsunfall im Bereich des ehemaligen PZ Halle 2016

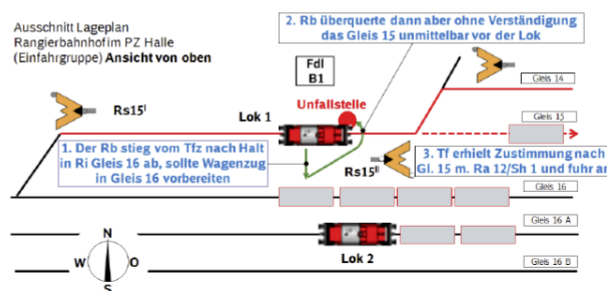
Abbildung 8: Mitarbeiterinformation der DB Cargo AG zu einem schweren Unfallereignis

Am 11.03.2016 ereignete sich auf einem Rangierbahnhof im PZ Halle ein schwerer Arbeitsunfall! Ein Rb stieg am östlichen Ende der Einfahrleise des Bahnhofes zum Tf einer Ranglok in den Führerstand auf, um mit ihm gemeinsam zum Westkopf des Bahnhofes zu fahren. Dort wollte der Rb im Gleis 16 eine Wagengruppe zum Ablauf vorbereiten. Der Tf und die Ranglok sollten aus westlicher Richtung an eine andere Wagengruppe auf Gleis 15 heranfahren und diese abdrücken. Nachdem die Ranglok zum Richtungswechsel am Westkopf angehalten hatte, stieg der Rb auf der Gleisseite 16 vom Führerstand ab und entfernte sich zu der zu bearbeitenden Wagengruppe im Gleis 16.

Der Tf 1 konzentrierte sich auf den Erhalt der Zustimmung zur Weiterfahrt am Ranglersignal Rs15^h nach Gleis 15. Als er das Ranglersignal Ra 12 aufgenommen hatte, setzt er die Ranglok in Richtung Osten in Bewegung. Er beobachtet den Fahweg. Der Motorvorbau befand sich in Fahrtrichtung vor ihm. In seinem Sichtbereich befanden sich keine sichtbaren Hindernisse.

Der Tf spürte beim Anfahren „Unebenheiten wie ein Schienenbruch“ und hielt die Ranglok sofort an. Hinter der Ranglok auf Gleis 15 in Richtung Gleis 14 auf Höhe des Signals Rs15^h sah er dann den verunglückten Rb im Gleis 16 liegen.

Der Tf leitete sofort den Notruf ein und leistete mit einem weiteren hinzugeeilten Kollegen Tf 1 Hilfe.



Was war geschehen?
Nachdem der Rb von der Ranglok auf der rechten Seite in Richtung Gleis 16 abgestiegen war, entschied er sich jedoch kurzfristig anders und überquerte das Gleis 15 unmittelbar vor der Lok, ohne Abstimmung und ohne Sichtkontakt mit dem Tf. Er befand sich dabei außerhalb des Sichtbereiches des Tf. Die langsam anführende Lok erfasste den Rb bevor dieser vollständig das Gleis überquerte hatte, mit dem linken Umlauf der Lok. Der Rb stürzte und seine Unterschenkel wurden durch die Lok überfahren.

Achtung Kollegen!
HALTEN SIE BEIM ÜBERQUEREN DER GLEISE IMMER DIE SICHERHEITSABSTÄNDE EIN!
NEHMEN SIE IMMER SICHTKONTAKT MIT DEM TF AUF, WENN SIE DAS GLEIS VOR EINEM TFZ ÜBERQUEREN MÜSSEN!
SPRECHEN SIE MIT IHREN KOLLEGEN ÜBER IHRE NÄCHSTEN AUFTRÄGE UND ABSICHTEN!

den Mitarbeitern zu erzeugen und auch Akzeptanz zu erreichen.

Für die Führungskraft heißt das auch, die Prozesse und Regeln selbst genau zu kennen, diese sicher anwenden zu können und sich selbst regelmäßig in den eigenen Handlungen zu überprüfen. Was für Mitarbeiter gilt, ist auch bei Führungskräften wirksam: die Überprüfung der eigenen Handlungen durch andere Führungskräfte oder Spezialisten einfordern, um eigene Fehler zu erkennen, zu vermeiden und richtiges Handeln zu trainieren.

Veröffentlichungen für Mitarbeiter
Nach schweren beziehungsweise tödlichen Unfällen wurden die Mitarbeiter der DB Cargo AG in verschiedenen Veröffentlichungen über diese Unfälle informiert. Bestandteil dieser Informationen waren Hinweise und Ausführungen zur nicht korrekten Anwendung von Regeln, die zu diesen Ereignissen führten. Besonders wichtig war und ist die Information der Belegschaft eines betroffenen Standortes, um den Mitarbeitern vor Ort wichtige Informationen über das Ereignis zu geben und Spekulationen und Gerüchten zu Unfallursachen vorzubeugen. Gleichzeitig werden die Mitarbeiter über die geltenden Regeln nochmals informiert beziehungsweise unterwiesen (Abbildung 8).



Abbildung 9:
Entgleisungsspuren
geben oft Auskunft
über Hergang und Ur-
sache eines
Ereignisses

Foto: Uwe Haas



Abbildung 10:
Eingeklemmte
Zugschlusscheibe
zwischen Zunge und
Backenschiene einer
Weiche

Foto: Uwe Haas

Weitere Suche nach technischen Lösungen

Technische Lösungen sind grundsätzlich vorrangig gegenüber organisatorischen und personenbezogenen Lösungen anzuwenden. Da technische Lösungen nicht immer möglich sind, werden teilweise auch Kombinationen aus technischer, organisatorischer und personenbezogener Lösung ausgewählt beziehungsweise festgelegt. Technische Lösungen in Teilbereichen können organisatorische Regelungen wesentlich unterstützen und somit zu einer höheren Sicherheit beitragen.

Die technische Entwicklung in unserem Jahrhundert ist rasant. Die Digitalisierung hat auch das Transportwesen und die Eisenbahn längst erreicht. So ergeben sich vielleicht in naher Zukunft Möglichkeiten, auch Fahrzeuge mit intelligenter Sensorik so auszurüsten, dass diese erkennen können, wenn sich Personen im Gleis, beispielsweise vor einem Triebfahrzeug, befinden und das Triebfahrzeug dann zum Halten bringen. Für die Vermeidung von schweren und tödlichen Unfällen in Verbindung mit Triebfahrzeugen können zukünftig hier innovative Lösungen gefunden werden.

Fazit

Eine ausführliche und umfassende Unfalluntersuchung führt zu sicheren und richtigen Rückschlüssen über die Unfallursachen. Aus diesen Unfallursachen können in jedem Fall Vermeidungsstrategien abgeleitet werden. Vermeidungsstrategie müssen vielfältig sein und sollten alle Möglichkeiten ausschöpfen, wie zum Beispiel: Prozessänderungen, Regelwerksergänzungen und -anpassungen, Anwendung neuer Methoden für die Vermittlung von Sicherheitsthemen und



Abbildung 11:
Bildliche Dokumentation einer Entgleisung bei einer geschobenen Rangierfahrt

Abbildung 12:
Bildliche Dokumentation einer gebrochenen Holzschwelle



Regelwerksinhalten, technische Änderungen und Anpassungen.

Aber alle Vermeidungsstrategien sind ohne Führung nichts!

Die wichtigste Vermeidungsstrategie ist immer das Zusammenwirken von Mitarbeitern und Führungskraft. Der enge Kontakt und Dialog mit den Mitarbeitern, eine ausgeprägte und offene Fehlerkultur, die Rückmeldung zu richtigem Verhalten und Hinweise zu notwendigen Korrekturen, das Aufzeigen des Nutzens bei Einhaltung von

Regeln für den Mitarbeiter und eine positive Motivation für das Training richtiger Handlungsabläufe sorgen für Handlungssicherheit und eine ständige Verbesserung des Sicherheitsverhaltens der Mitarbeiter. Die Vorbildwirkung der Führungskraft und die Anwendung von Vermittlungsmethoden unterstützen diesen Prozess.

Gute und sichere Führung ist die Erfolgsgarantie für eine höhere Sicherheit und zur Vermeidung von schweren beziehungsweise tödlichen Unfällen.

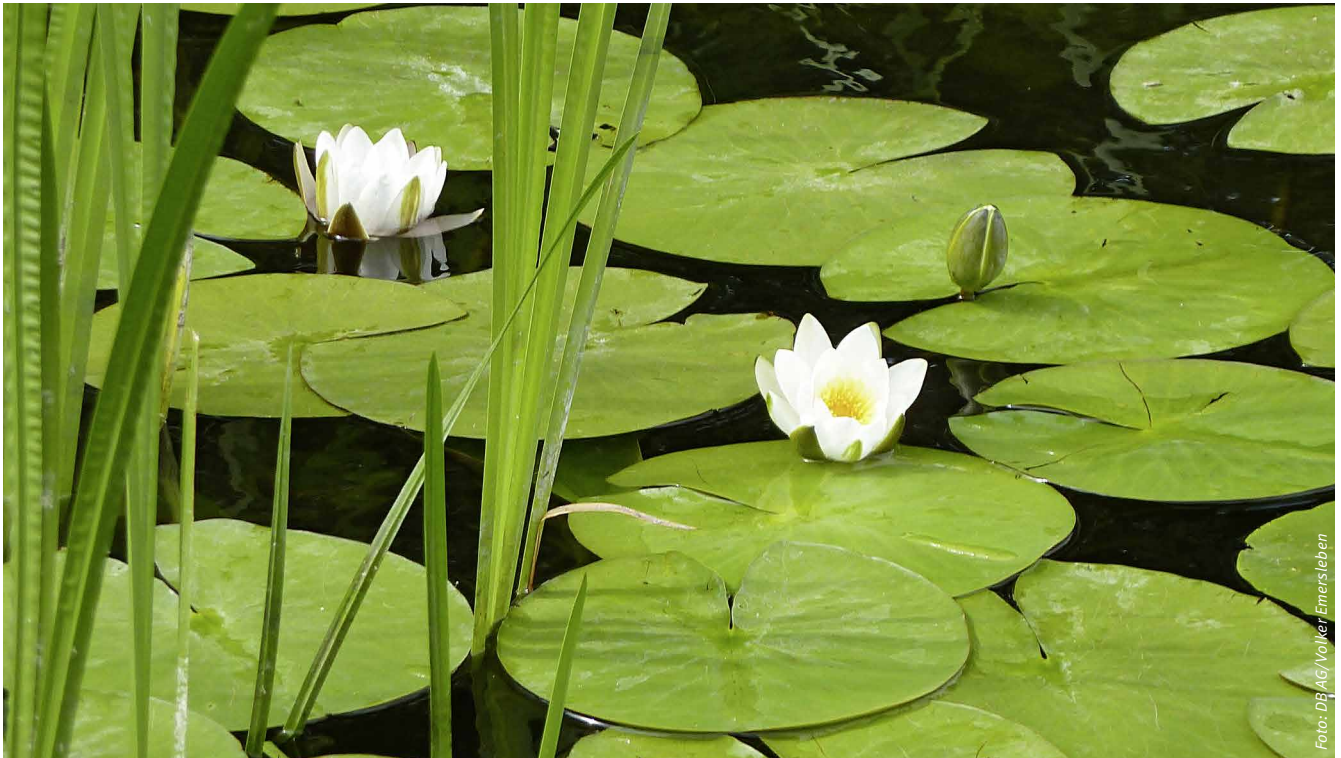


Foto: DB AG/Volker Emeritsleben

Achtsamkeitsseminare für Triebfahrzeugführer

Achtsamkeit kann man (wieder) lernen

Diplom-Ökonom Ole Kroczek, DB Regio AG, Frankfurt am Main

Die DB AG sammelt und bewertet in einem strukturierten Verfahren Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebssicherheit: Diese Aktivitäten sind als Sicherheitsprogramm zusammengefasst.

Quelle: DB Cargo AG & DB Regio AG

Petitem und nächste Schritte

1. Maßnahme wird vom Unfallversicherungsträger erkennbar für die Versicherten begrüßt
2. Maßnahme wird vom Unfallversicherungsträger erkennbar mit fachlicher Expertise begleitet und unterstützt

- Hohe ideelle, erkennbare und gegebenenfalls weitere Beteiligung des Unfallversicherungsträgers zur Stärkung der **Achtsamkeit** des Betriebspersonals auf dem **Weg zur und von der Arbeit** sowie beim **Ausführen der Tätigkeiten**.
- Entgegenwirken von Unfallursachen insbesondere im Lichte eines Trends von immer mehr Ablenkung und Schnelllebigkeit.



Expertise der Unfallversicherung einbringen und Akzeptanz für mehr Achtsamkeit im Arbeitsalltag stärken

Für das Sicherheitsprogramm der DB AG von 2018 bis 2023 hat die DB Regio AG die Durchführung von Achtsamkeitsseminaren für ihre Triebfahrzeugführer (Tf) angemeldet. Dabei setzt DB Regio auf das Konzept der DB Cargo AG mit DB Training und ausführend der Kalapa Academy auf. Bei der DB AG ist die Kalapa Academy schon im Führungskräfte-Training der DB Akademie tätig.

Bei der DB Cargo AG ist für 2018 ein Pilot mit drei Seminaren für Tf und einem Seminar mit den ständigen Stellvertretern der Eisenbahnbetriebsleiter und den Örtlichen Betriebsleitern (ÖBL) geplant. Auch die S-Bahn Berlin ist in der Prüfung einer Pilotschulung auf dieser Basis bereits weit fortgeschritten. Bei der DB Regio AG planen wir mit den Erkenntnissen aus den zuvor genannten Piloten auch erste Schulungen in diesem Jahr.

Ende November 2017 trafen sich Vertreter der DB Regio AG mit den verantwortlichen Kollegen von DB AG, DB Cargo AG, S-Bahn Berlin, DB Netz AG, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) zu einem Abstimmungstermin. Ziel war es, durch einen Vortrag von Frau Stephan, Geschäftsführerin der Kalapa Academy, eine Einführung in das Thema Achtsamkeit zu bekommen und ferner das Konzept der Schulung für die Eisenbahnen kennenzulernen. Schließlich galt es, die Möglichkeiten der Zusammenarbeit und Unterstützung mit der UVB auszuloten.

Wieso befassen wir uns überhaupt verstärkt mit Achtsamkeit?

Die zunehmende Bedeutung von Achtsamkeit und kognitiver Kontrolle, sowohl im Eisenbahnbetrieb als auch auf dem Weg zur und von der Arbeit sowie auch zu Hause, steht außer Frage. Dreifach steht hier „ein Hebel“ für Betriebssicherheit und Arbeitsschutz

zur Verfügung. Neuere Studien zeigen, dass Beschäftigte etwa zur Hälfte der Zeit gedanklich nicht bei der eigentlichen Aufgabe sind – es geht hier allerdings um Studenten, die Text- beziehungsweise Mathematikaufgaben lösen sollen; es geht (noch) nicht um Tf.

Die Reaktion auf Impulse digitaler Medien in immer kürzerer Folge, insbesondere vom Smartphone, führt zur Überreizung und macht Beschäftigte damit anfälliger für Fehler. Die Beschäftigten sind dadurch nicht mehr in der Lage, sich auf die Hauptaufgabe zu konzentrieren, weil sie parallel über so viele Dinge der Vergangenheit und Zukunft nachdenken. Es gilt jedoch, die Gegenwart bewusst durch Emotionsregulierung zu bewältigen.

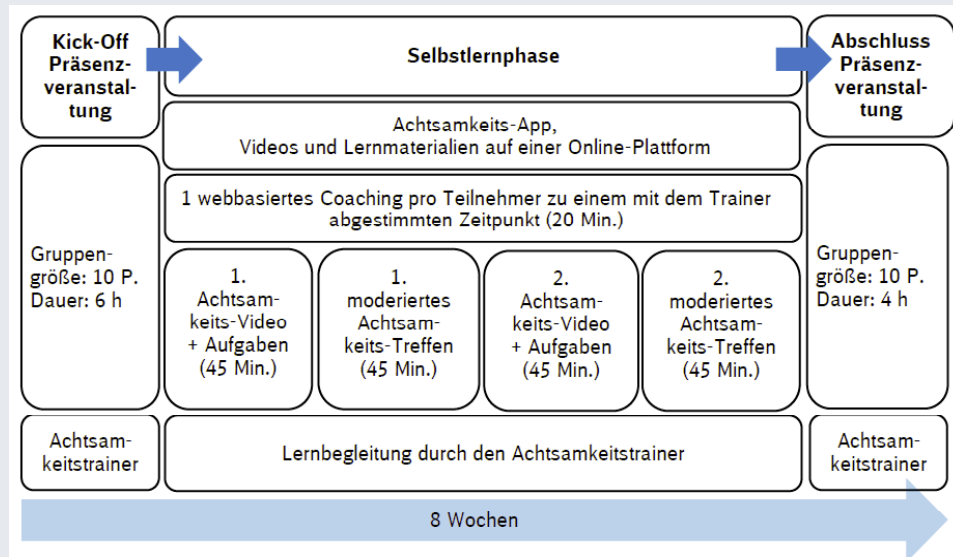
Achtsamkeit ist wichtig für Betriebssicherheit und Arbeitssicherheit, auch für Triebfahrzeugführer. Hier: Triebfahrzeugführer und Ellok BR 187



Foto: DB AG/Volker Emerseleben

Achtsamkeit – DB Cargo – Pilot - Vorkonzept

Entwurf



Achtsamkeitsseminar

Befasst man sich mit dem Thema Achtsamkeit, stellt man schnell im Eigenversuch die Vielzahl von Gedankenabschweifungen und die daraus resultierende Belastung auf das Denkvermögen für die eigentlich wichtigen Aufgaben fest.

Wie geht es weiter?

Die Experten der UVB befürworten die Vorgehensweise, halten die geplanten Achtsamkeitsseminare für eine von vielen sinnvollen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit der Tf und können eine ideelle Unterstützung der Herangehensweise eines Achtsamkeitsseminars zusagen.

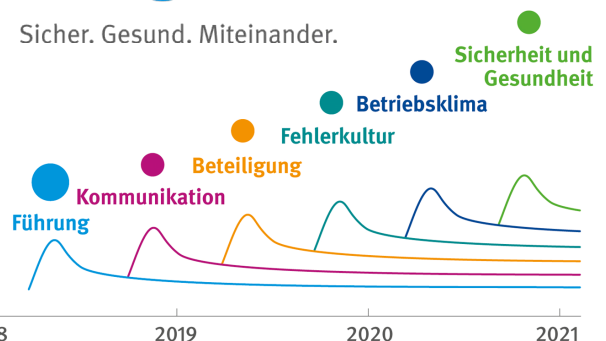
Zudem stehen die Achtsamkeitsseminare im Einklang mit den Zielen der neuen Präventionskampagne „Komm mit mensch“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und der Unfallversicherungsträger (siehe auch Abbildung rechts). Die koordinierende Funktion zu dem Thema beziehungsweise zu den Seminaren soll weiterhin der DB AG/Abteilung TBS obliegen. Die DB Cargo AG möchte ihre Piloten im ersten Halbjahr dieses Jahres durchführen. Ebenso wird sich die S-Bahn Berlin GmbH mit einem Pilotseminar beteiligen.

Im Weiteren erprobt die DB Cargo AG in diesem Zusammenhang der „Just Culture“ schon Wege zum anonymen Melden von Abweichungen. Auch der VDV möchte den Themenkomplex Achtsamkeit und Sicherheitskultur weiter begleiten.

Zudem soll die circa zehn Jahre zurückliegende Schulungsmaßnahme „Stressprävention für Eisenbahnfahrzeugführer im Regionalverkehr“ der Unfallversicherungsträger Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) und UVB mit modernen Medien (online) und einer Multiplikatorenschulung aktualisiert werden.

komm mit mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.



Das Logo und die Handlungsfelder der Kampagne komm mit mensch der DGUV

Ziel all dieser Maßnahmen muss es sein, neben der Steigerung der persönlichen Achtsamkeit und des persönlichen Wohlbefindens der Beschäftigten, insbesondere eine deutliche Steigerung der Handlungssicherheit und damit der Eisenbahnsicherheit zu erreichen.

Notfallmanagement

Berechtigung des Notfallmanagers zum Bahnerden – ein Beispiel

Klaus Kruse, Sicherheitsmanagement, DB AG, Frankfurt am Main und Dirk Brill, Notfallmanagement, DB Netz AG, Fulda

Allgemein besteht die Meinung, dass ein Notfallmanager als Bahnerdungsberechtigter in jedem Fall und kurzfristig eine Bahnerdung der Oberleitung durchführen kann und muss. Mit dem nachfolgenden fiktiven Fallbeispiel soll erläutert werden, in welchen Fällen ein Notfallmanager tatsächlich berechtigt ist, eine Bahnerdung vorzunehmen.

Bahnerdung durch Notfallmanager

Foto: Klaus Kruse

Stephan V. ist Bezirksleiter Betrieb und Notfallmanager seines Notfallbezirkes. Es ist Dienstagnachmittag, 14:00 Uhr, als ihn während seiner Rufbereitschaft der Anruf der Bundespolizeiinspektion erreicht. Es ist eine Kontrolle im nahe gelegenen Bahnhof geplant. Die Bundespolizei beabsichtigt, die eingefahrenen Züge der „Rollenden Landstraße“ nach Personen zu überprüfen, die die Personenkontrollen an den Grenzen umgehen wollen. Dazu benötigen sie eine Gleissperrung und beantragen auch das Ausschalten und Bahnerden der Oberleitung als präventive Maßnahme. Es ist in der Vergangenheit bereits vorgekommen, dass sich Personen der Kontrolle entziehen wollten und dabei auf die verladenen Lkw geklettert sind. Stephan V. ist nicht begeistert. Es ist ein diesiger Herbsttag mit leichtem Nieselregen. Die Aussicht auf ein paar Stunden im Rangierbahnhof ist nicht verlockend. „Hilft nichts...“, denkt er sich.

Während der Anfahrt geht ihm die Unterhaltung mit einem Kollegen in der letzten Woche durch den Kopf. Der hatte glatt behauptet, eine Bahnerdung für einen solchen Anlass darf der Notfallmanager gar nicht durchführen. Er hatte davon gehört, dass das Thema in anderen Bereichen auf andere Weise gehandhabt wird. „Das kann ja gar nicht stimmen“, denkt sich Stephan V., „als Notfallmanager muss ich eine Bahnerdung ja auch bei Feuerwehreinsätzen durchführen; und wer wäre denn gerade heute ansonsten so kurzfristig verfügbar?“

Vor Ort angekommen lenkt ihn die Situation schnell ab. Die Bundespolizei ist mit mehreren Mannschaftsfahrzeugen und einem Großaufgebot vor Ort. Einige der Beamten kennt er persönlich. Schnell sind die Einzelheiten abgestimmt. Man zieht am gleichen Strang; Stephan V. fühlt sich zugehörig. Er lässt die erforderlichen Gleise zum Schutz der Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (Uv-Sperrung) sperren, beantragt über den Fahrdienstleiter das Ausschalten der Oberleitung und führt die Bahnerdung durch. Beide Maßnahmen dokumentiert er im Sicherungsplan für das Notfallmanagement. Die Beamten beginnen ihre Kontrolle. Eine Person versucht auch tatsächlich, wie befürchtet, über den Auflieger eines Sattelschleppers zu flüchten. Er ist schon fast oben angekommen, versucht nach dem Fahrdrat zu greifen, um sich hochzuziehen und wird von zwei Beamten zurückgezogen. „Gut, dass ich

geerdet habe“, denkt sich Stephan V., „bei dem Wetter wäre es ziemlich sicher zu einem Spannungsüberschlag gekommen und drei Personen wären mindestens schwer verletzt worden.“

Auf der Rückfahrt denkt er über den Polizeieinsatz nach und wieder fällt ihm das Gespräch mit dem Kollegen ein. Gleissperrung aus Uv-Gründen? Bahnerdung? Sicherungsplan im Notfallmanagement? Stephan V. wird unsicher und nimmt sich vor, am nächsten Tag mal in den Regelwerken nachzulesen.

Regelwerke zum Thema

Maßgebliche Regelungen zu dem Thema enthalten die Rahmenrichtlinien (RRil) 132.0123A01 „Arbeiten an oder in der Nähe von aktiven Teilen der Oberleitungsanlage“ und 123.0141 „Schutz vor elektrischen Gefahren im Ereignisfall“ sowie die Richtlinie (Ril) 423.0223 „Bahnerden“. Grundlage dieser Richtlinien sind die DIN VDE 0105-100 „Betrieb von elektrischen Anlagen, Teil 100: Allgemeine Festlegungen“ (Ausgabe: 2015-10) ergänzt durch die DIN VDE 0105-103 „Betrieb von elektrischen Anlagen, Teil 103: Zusatzfestlegungen für Bahnen“ (Ausgabe: 2014-10).

Nach den Vorgaben dieser Normen muss bei allen Arbeiten in der Nähe von unter Spannung stehenden Teilen von Oberleitungsanlagen ein Schutzabstand von mindestens 1,50 Meter eingehalten werden. Kann dieser Abstand nicht eingehalten werden oder besteht die Gefahr der Unterschreitung, auch mit Gegenständen, muss die Oberleitung ausgeschaltet und bahngeerdet werden. Arbeiten sind jede Form von Tätigkeiten, auch nichtelektrotechnische, bei denen die Möglichkeit einer elektrischen Gefährdung besteht. Dazu zählen auch die Tätigkeiten, die keinerlei Bezug zur Oberleitung haben, jedoch im Bereich unter Spannung stehender Anlagenteile stattfinden. Solche Arbeiten dürfen erst dann durchgeführt werden, wenn der für die Anlage zuständige Anlagenverantwortliche (ALV) die Erlaubnis erteilt hat. Er kann diese Aufgaben auf einen Anlagenbeauftragten (ALB) delegieren. Sowohl der ALV als auch der ALB müssen die Qualifikation zur Elektrofachkraft (EfK) für Oberleitungsanlagen besitzen. Der ALB muss entsprechend durch den ALV gemäß RRil 132.0123A01 bestellt sein. Diese Personen sollten vorzugsweise auch Schaltantragstel-

ler (SAS) sein. Sind sie es nicht, kann der Fahrdienstleiter als SAS tätig werden und das Ausschalten der Oberleitung veranlassen. Der Bahnerdungsberechtigte (BEB) arbeitet nur im Auftrag des ALV beziehungsweise ALB. Dieser weist den BEB vor Ort ein.

An dieser Stelle unterbricht Stephan V. das Lesen der Lektüre. „Danach“, denkt er sich, „dürfte ich überhaupt nicht bahnerden. Ich bin zwar elektrotechnisch unterwiesene Person (EuP) und auch bahnerdungsbe-rechtigt, aber keine EfK, somit kein ALV und auch kein ALB.“ Er liest weiter.

Die DIN VDE 0105-103 ermöglicht es dem Anlagenbetreiber, unter anderem in Notfällen, eine EuP mit dem Herstellen des spannungsfreien Zustandes, das heißt dem Bahnerden und auch dem Unterspannungsetzen nach Beendigung der Arbeiten zu beauftragen.

„So weit, so gut“, denkt sich Stephan V., „aber wo steht das in unserem Regelwerk?“

Mit RRil 123.0141 wird ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, die Aufgaben und Befugnisse für das Herstellen des spannungsfreien Zustandes im Ereignisfall dem Notfallmanager zu übertragen. Die DB Netz AG setzt diesen Auftrag um und legt in der Ril 423.0223 fest, dass dem Notfallmanager bei einer Bahnerdung im Ereignisfall in diesem Zusammenhang die Aufgaben des Anlagenverantwortlichen zu übertragen sind.

„Na bitte“, denkt sich Stephan V., „doch alles richtig gemacht. Andererseits..., war der Einsatz der Bundespolizei ein Ereignis?“

Ein Ereignis nach RRil 123.1000 ist ein Unfall im Sinne der „Allgemeinverfügung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB)“ aus dem Jahr 2009, das heißt eine Kollision, Entgleisung, Personenunfall, Zusammenprall am Bahnübergang, Fahrzeugbrand oder sonstiger Unfall. Der geschilderte Einsatz der Bundespolizei lässt sich unter keinen dieser Begriffe fassen. Nun kommen Stephan V. weitere Zweifel. „Darf ich dann überhaupt sperren lassen und den Sicherungsplan im Notfallmanagement verwenden?“

Nach Ril 408.0471 sind Gleise in einem Bahnhof zu sperren, wenn Personen auf Antrag oder Anweisung gegen die von



Notfallmanager bringt Schienenfußklemme an

bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden sollen. „Natürlich“, denkt sich Stephan V., „wie bei einem Einsatz der Feuerwehr. Dazu enthält ja auch die Ril 423.0225 entsprechende Festlegungen. Danach sind alle am Ereignisort anwesenden Hilfs- und Fremdreckungskräfte vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb zu schützen und die Dokumentation erfolgt mit Vordruck 123.0140V01, dem Sicherungsplan im Notfallmanagement.“ Allerdings war der Einsatz der Bundespolizei kein Ereignis im Sinne des Notfallmanagements. Demnach lassen sich die Vorgaben der Ril 423.0225 gar nicht anwenden, sodass der Sicherungsplan im Notfallmanagement gar nicht hätte verwendet werden dürfen.

Beamte der Bundespolizei gelten jedoch nach der Definition dieser Behörde als bahnkundige Personen, die auch ohne vorherige Gleissperrung und unter eigener Verantwortung das Gleis betreten dürfen. Sie können selbstverständlich eine Sperrung beantragen, diese wird jedoch lediglich in den betrieblichen Unterlagen des Fahrdienstleiters dokumentiert. Eine Arbeitsaufsicht, wie bei Bauarbeiten, ist hier nicht erforderlich.

Fazit

Am Ende seines Selbststudiums kommt Stephan V. zu folgendem Ergebnis: Die Unterstützung von Einsätzen der Bundespolizei, die der Einreisekontrolle dienen und somit eine grenzsichernde Maßnahme darstellen, fallen nicht in seine Zuständigkeit als Notfallmanager. Sofern die Bundespolizei hierfür eine Gleissperrung beantragt, erfolgt dies direkt über die Notfallleitstelle und den Fahrdienstleiter. Das Bahnerden der Oberleitung ist als Schutzmaßnahme erforderlich bei Arbeiten in der Nähe von unter Spannung stehenden Anlagen. Solche Arbeiten dürfen nur durch den Anlagenverantwortlichen beziehungsweise dem Anlagenbeauftragten freigegeben werden, die auch die erforderlichen Schutzmaßnahmen festlegen und sicherstellen sowie die Bahnerdungsberechtigten einweisen.

Der Notfallmanager darf die Aufgaben eines Anlagenverantwortlichen ausschließlich im Ereignisfall wahrnehmen. Eine polizeiliche Maßnahme zur Einreisekontrolle stellt jedoch kein Ereignis dar, sodass der Notfallmanager hier keine Befugnis und keine Zuständigkeit hat. Wird

demnach eine Bahnerdung erforderlich, um bei einem polizeilichen Einsatz außerhalb eines Ereignisses den Schutz gegen elektrische Gefahren sicherzustellen, müsste die Bundespolizei sich hierzu mit dem ALV abstimmen.

Gleiches gilt für die Verwendung des Sicherungsplans im Notfallmanagement. Auch dieser darf ausschließlich im Ereignisfall genutzt werden.

Schließlich hat sich Stephan V. nochmals bei seinem Kollegen erkundigt, der auch inzwischen mehr zu den Regelungen in anderen Bereichen in Erfahrung bringen konnte. Dort wurden Beamte der Bundespolizei als Bahnerdungsberechtigte qualifiziert und führen die Bahnerdung bei Kontrollmaßnahmen selber durch. Da ihnen jedoch keine Aufgaben der Anlagenverantwortung übertragen sind, dürfen sie dies ausschließlich unter Aufsicht und nach Einweisung durch einen ALV oder ALB durchführen.

„Darüber“, denkt sich Stephan V., „werde ich mich mal mit unserem ALV und der Bundespolizei unterhalten.“

Wenn aus der Ente ein Schwan wird

Das Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“



*Manchmal wird es „Zeit für etwas Neues“,
hier ICE-3-Modernisierung im Werk Nürnberg*

Foto: DBAG/C3 - ow

Dipl.-Ing. Peter Schneider, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main.

Eisenbahnfahrzeuge werden regelmäßig auf den Prüfstand gestellt. Wenn sie nicht mehr zu den Aufgaben passen oder der Zeitgeist darüber hinweggegangen ist, wird es Zeit für etwas Neues. Nicht immer kommt es dann zur Neubeschaffung. Auch die Remotorisierung, ein Redesign oder eine Modernisierung können Mittel der Wahl sein. Wie im Märchen vom (gar nicht hässlichen) Entlein haben auch wir die Zeit zum Wachsen und Gedeihen genutzt. Herausgekommen ist ein Schwan, ein Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“, auf das wir stolz sind.

Die Eisenbahn-Unfallkasse hat über viele Jahre ihre Mitgliedsunternehmen durch ein Kompendium „Arbeitsschutz“ unterstützt. Es wurde Jahr für Jahr für die Zielgruppen weiterentwickelt. Mit der Fusion zur Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) kamen neue Zielgruppen, neue Tätigkeiten und auch neue Anforderungen an die Darstellung hinzu. Entstanden ist das Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“. Wie der Name schon verrät, ist nicht mehr der alleinige Arbeitsschutz das Ziel. Vielmehr wird dem Gedanken der Prävention Platz gegeben und die Inhalte des neuen Kompendiums stehen in Einklang mit den europäischen und nationalen Schwerpunkten zu diesen Themen. Auch das modernisierte Kompendium soll Führungskräfte, die sicherheitstechnische und die medizinische Betreuung, Sicherheitsbeauftragte und alle interessierten Beschäftigten der Unternehmen bei ihrer Präventionsarbeit unterstützen.

Ist die Eisenbahn noch präsent?

Abbildung 1 zeigt die Startseite des Kompendiums „Sicherheit und Gesundheit 2018“. Hier sind Themen in einer Übersicht angeordnet. Blaue Flächen mit weißer Schrift führen zu Themenfeldern, die für alle Unternehmen und alle mit dem Thema Sicherheit und Gesundheit befassten Personen von Interesse sind. Zum Beispiel bekommt man hier Hinweise zur UVB selbst, zur Arbeitsschutzorganisation, zu Programmen der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) oder zu Seminaren der UVB sowie zum gesamten Vorschriften- und Regelwerk.

Themenfelder mit einer hellgrauen Fläche und dunkelgrauer Schrift befassen sich mit großen Bereichen, in denen die Mitgliedsunternehmen der UVB tätig sind. Diese Themenfelder sollen es dem Anwender erleichtern, zielgenau und schnell Antworten zu seinen fachspezifischen Fragen zu finden. Und hier ist die Eisenbahn in dem vollen und gewohnten Umfang präsent. Die UVB sieht die herausragende Bedeutung dieses Bereichs und möchte gemeinsam mit Ihnen unter diesem Themenfeld die für Eisenbahner und Eisenbahnerinnen wesentlichen Sachverhalte zusammentragen. Sollten Sie Anmerkungen oder Verbesserungsvorschläge, aber auch Kritik zum neuen Kompendium insgesamt oder zu Teilen davon haben, schreiben Sie uns. Wir sind gespannt auf

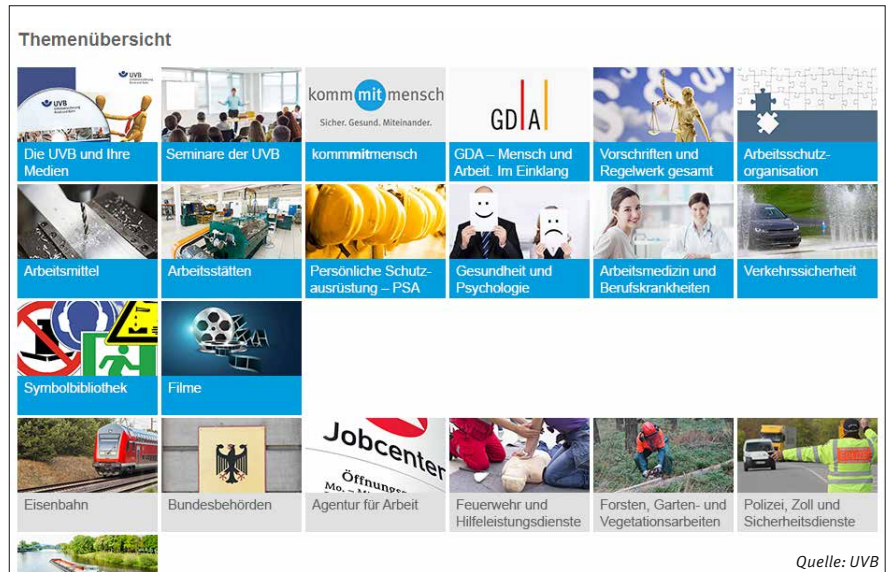


Abbildung 1: Startseite Kompendium

Ihre Reaktion und wollen auch weiterhin besser werden.

Das Themenfeld Eisenbahn

Der Begriff „Eisenbahn“ umfasst viele Tätigkeiten, Arbeitsmittel, Arbeitsgegenstände und Umgebungsbedingungen. Alles unter der einen Überschrift darzustellen, wäre unübersichtlich und keinesfalls nutzerfreundlich. An erster Stelle steht der Eisenbahnbetrieb. Schließlich ist das der Sinn und Zweck einer Eisenbahn: von A nach B Personen zu befördern oder Güter zu transportieren. Dazu braucht man aber auch Eisenbahnfahrzeuge, eine geeignete Infrastruktur, Instandhaltungskapazitäten sowie qualifiziertes Personal für alle diese Aufgaben.

Ein Ergebnis der Evaluation des vorherigen Kompendiums ist die neue Unterteilung des Themenfeldes Eisenbahn in die Bereiche:

- Eisenbahnbetrieb
- Bauarbeiten im Bereich von Gleisen
- Eisenbahnfahrzeuge
- Fahrleitungsanlagen
- Elektrische Bahn-Anlagen
- Fahrzeuginstandhaltung
- Zugbegleitung

Gewiss, Sie als Fachleute werden sofort einwenden, dass „Bauarbeiten im Bereich von Gleisen“ doch „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ heißen müsste. Die einschlägigen Vorschriften, Regeln und Informationen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und der UVB heißen nach wie vor „Arbeiten im Bereich von

Gleisen“. Doch für neue Freiwillige bei den örtlichen Feuerwehren, beim Technischen Hilfswerk (THW) oder neue Beschäftigte der Bundespolizei ist kaum nachzuvollziehen, warum das Fahren eines Zuges keine „Arbeit im Bereich von Gleisen“ ist. Gestatten Sie uns daher, hier bei der Überschrift die kleine Präzisierung. Sie trägt dem Umstand Rechnung, dass die Mitgliedsunternehmen der UVB nicht mehr nur aus dem Bereich Eisenbahn kommen. Womit wir bei einer der Neuerungen sind. Wo immer es geht, haben wir versucht, einfacher und verständlicher in der Darstellung und in den Inhalten zu sein. Natürlich können wir den Text einer Vorschrift, eines Gesetzes, nicht ändern. Aber wir haben viele neue, zusätzliche Erläuterungen in Form von Fachinformationen der UVB, Filmen und Informationen anderer, mit dem Thema Sicherheit und Gesundheit befasster Stellen, aufgenommen.

Beispiel „Eisenbahnbetrieb“

Das Arbeitsschutzgesetz oder die Arbeitsstättenverordnung sind auch für den Eisenbahnbetrieb wichtig. Aber sie enthalten keine spezifischen Anforderungen und werden durch weitere Regelwerke für den Eisenbahnbetrieb aufbereitet. Darum finden Sie als geneigter Nutzer unter der Überschrift „Eisenbahnbetrieb“ nicht das komplette Vorschriften- und Regelwerk der UVB und der Bundesrepublik Deutschland sowie der Europäischen Union. Sie finden stattdessen eine Auswahl der wichtigsten Schriften aus der Sicht von Sicherheit und Gesundheit bei Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb.

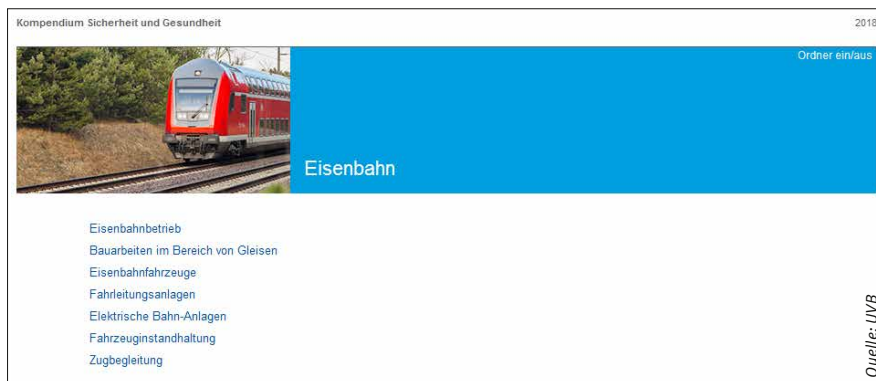


Abbildung 2: Themenfeldseite „Eisenbahn“

So sollen der notwendige Suchradius eingegrenzt werden und Sie schneller zum gewünschten Ziel gelangen. Abbildung 2 zeigt einen Screenshot der entsprechenden Seite des Kompediums. Der Versuch, die zehn wichtigsten Publikationen zum Eisenbahnbetrieb zusammenzustellen, hat fast geklappt. Es sind elf Nennungen geworden, wobei wir ein wenig geschummelt haben. Die Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) umfassen natürlich weit mehr als eine Schrift, aber alle sind wichtig für die Fachleute.

Sie werden sich fragen, warum hier keine der relevanten Vorschriften der Deutschen Bahn AG und keine Normen aufgeführt wurden. Schließlich enthält zum Beispiel die „Fahrdienstvorschrift“ (Ril 408 der DB Netz AG) auch eine Reihe von Anforderungen, die direkt oder indirekt auf die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten wirken. Und Sie haben Recht, diese betrieblichen Schriften und die Normen wären eine echte Bereicherung des Kompediums. Nur haben wir hier keine Rechte an den Schriften. Diese für eine Auflage von bis zu 12.000 Exemplaren des Kompediums zu erlangen, würde das Budget der UVB sprengen. Wir finanzieren uns aus den

Beiträgen der Mitgliedsunternehmen, auch Ihres Unternehmens. Das bedeutet, auch die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen und somit die Kosten im Rahmen zu halten. Zumal Ihnen die betrieblichen Schriften über andere Quellen schon zur Verfügung stehen.

Stellt sich die Frage, ob alle relevanten Themen für die Eisenbahn unter dem Themenfeld „Eisenbahn“ berücksichtigt sind? Nein, das ist nicht möglich und auch nicht nötig. Zum Beispiel gehen wir davon aus, dass Sie als Nutzer ein Seminar zum Thema Eisenbahn auch im Themenfeld „Seminare“ zuerst suchen würden. Oder für ein bestimmtes Symbol oder Sicherheitszeichen zuerst in der Symbolbibliothek nachsehen.

(Eisenbahn)-Seminare

Wissen erhalten und erweitern, heißt auch Weiterbildung betreiben. Dafür bietet die UVB ihre Unterstützung an. In den Seminaren werden die jeweiligen Themen behandelt und Fragen beantwortet. Doch auch hier ist die Zeit knapp bemessen und Sie können nicht mal eben ein oder zwei Wochen der Arbeit fern bleiben. Darum

haben die Seminarleitungen die Publikationen, die Bezug zum Seminarthema haben und Ihnen vor, während und nach dem Seminar weitere Informationen liefern können, unter der jeweiligen Seminarüberschrift zusammengetragen. Wie bei den Fachthemen finden Sie zu dem Seminar nicht jede Schrift, die irgendwo einen Satz zum Thema beinhaltet. Sie finden jedoch alle Regelwerke, Informationen und Veröffentlichungen anderer Stellen, die von der Seminarleitung als wichtig in Bezug zum Seminarthema eingestuft wurden. Teilweise ist es uns nicht gelungen, von Dritten die Rechte zur Veröffentlichung der Schriften zu bekommen. In diesen Fällen haben wir Ihnen jedoch den Link zur Schrift im Internet zur Verfügung gestellt.

Auf der Themenfeldseite zu den Seminaren finden Sie auch die aktuelle Seminarbroschüre der UVB. Für eine Anmeldung im laufenden Jahr konnten Sie die Broschüre schon seit Ende letzten Jahres im Internet einsehen. Auf dem Kompedium dient die Broschüre dazu, Ihnen zu ermöglichen, die wesentlichen Inhalte und die Zielgruppen des jeweiligen Seminars nachlesen zu können. Insbesondere folgende Seminare sind für Beschäftigte aus dem Bereich Eisenbahn von Interesse (Abbildung 3):

- Eisenbahnbetrieb
- Arbeiten im Bereich von Gleisen
- Schienenfahrzeuginstandhaltung
- Arbeiten an und in der Nähe von Oberleitungsanlagen
- Betrieb von elektrischen Energieanlagen
- Arbeiten mit Absturzgefahr
- Gefährdungen bei schweißtechnischen Arbeiten

Was finden Sie sonst noch auf dem Kompedium „Sicherheit und Gesundheit 2018“? Ab und an über den Tellerrand zu schauen, hat noch niemand geschadet. Wenn Sie sich dafür interessieren, was Sicherheitsunternehmen oder Fahrkartenverkaufsstellen zu berücksichtigen haben, finden Sie die Regelungen und Informationen in den entsprechenden Themenfeldern. Für Sicherheitsunternehmen zum Beispiel bei „Polizei, Zoll und Sicherheitsdienste“ oder für die Verkaufsstellen unter den „Arbeitsstätten“.

Abbildung 3: Themenfeldseite Seminare mit Strukturbaum

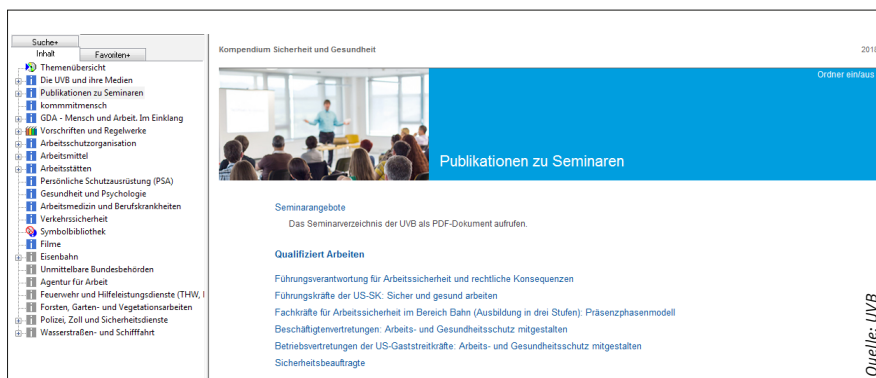




Abbildung 4: Archiv mit eingebundener BahnPraxis B aus einem älteren Jahrgang

Verfahren des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) finden Sie die entsprechende Publikation auf unserem Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“. Weiterhin können Sie recherchieren zu bestimmten Themen in den älteren Ausgaben der BahnPraxis B, E und W, diese befinden sich ab Ausgabe 08/2001 im Archiv (Abbildung 4). Nicht zu vergessen sind die Informationen des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI) sowie die Factsheets der europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz.

Darf meine Mitarbeiterin oder mein Mitarbeiter im Rangierbetrieb täglich 20-mal die Handweiche umlegen oder in der Gleisstandhaltung den Schlagschrauber alleine vom Auto zur Arbeitsstelle tragen? Die Schriften zur Leitmerkmalmethode (LMM) des LASI und der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) geben Auskunft und helfen bei der Ermittlung unter anderem mit Formblättern.

Schließlich wären da noch die Filme. Zum einen die Filme mit dem Protagonisten „NAPO“, die zwar nicht ohne Ton, aber ohne Sprache auskommen und sehr anschaulich unterschiedliche Themen zu Schwerpunkten für Sicherheit und Gesundheit darstellen. Und zum anderen die Filme der DGUV zur Gefährdungsbeurteilung, zu Berufskrankheiten, Arbeitsunfällen und natürlich

auch zur gesetzlichen Unfallversicherung selbst. Diese und weitere Filme können Ihnen zum Beispiel eine Hilfe bei der Unterweisung sein.

Noch gibt es genug Dienststellen und Betriebe, in denen aus Sicherheits- und anderen Gründen den Beschäftigten kein oder nur ein eingeschränkter Zugang zum Internet gewährt wird. Verständlich, wenn man an die aktuellen Attacken beziehungsweise Hacker-Angriffe auf die Netzwerke der Unternehmen denkt. Darum ist das Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“ so konzipiert, dass es die meisten Inhalte ohne einen Internetzugang darstellen kann. Eine Installation ist zwar möglich, aber nicht zwingend notwendig. Die Dateien können auch auf einen zentralen Server eingespielt und von dort abgerufen oder benutzt werden.

Wie komme ich an das Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“?

Nutzer des „Vorgängers“ können das neue Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“ auf ihren gewohnten Wegen bestellen. An den Bestellwegen hat sich nichts geändert.

· UVB Bestellnummer 9900 ·

Bestellen Sie das Kompendium Sicherheit und Gesundheit:

medienversand@uv-bund-bahn.de



Sie können eine Mail an medienversand@uv-bund-bahn.de senden, auf unserer Internetseite unter „Mediencenter“ einfach die Bestellung auslösen oder nehmen an einem der Seminare der UVB teil. Als Teilnehmerin und Teilnehmer erhalten Sie ein Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“.

Zum Aufhängen zu schade

Angeblich würden DVD und CD gegen Radarblitzer helfen. Übrigens ein Irrglaube. Für solche und ähnlich zweckfremde Nutzungen ist das Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“ zu schade. Bitte bedenken Sie, dass gerade Ihr ungenutztes Exemplar einem anderen Beschäftigten helfen könnte. Daher bestellen Sie bitte nur die tatsächliche Anzahl der notwendigen DVD zum Kompendium „Sicherheit und Gesundheit 2018“. Auch oder gerade weil das Kompendium inklusive Versand für Mitgliedsunternehmen der UVB kostenfrei ist. Wir wollen doch alle, dass es noch lange so bleibt.

Testen Sie Ihr Fachwissen

Fragen zum Thema Selbstsicherung

Die folgenden Fragen richten sich an den Beschäftigten, der sich als einzelne besonders unterwiesene Person im Gleisbereich aufhält und sich selbst sichert oder der in einer Gruppe von höchstens drei Personen bei kurzfristigen Arbeiten geringen Umfanges die Sicherung gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 übernimmt (Selbstsicherung). Es können auch mehrere Antworten richtig sein. Die Lösungen zu den Fragen finden Sie auf der Seite 2.

1. Welche Vordrucknummer hat der Sicherungsplan für die Selbstsicherung?

- a) 132.0118V02
- b) 132.0118V04
- c) 132.0118V03

2. Aus wieviel Abschnitten besteht der Sicherungsplan für die Selbstsicherung?

- a) 3
- b) 6
- c) 2

3. Wer darf sich gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 selbst sichern oder in einer Gruppe von höchstens drei Personen die Sicherung übernehmen?

- a) Jeder, der die persönlichen Voraussetzungen gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 erfüllt sowie die Funktionsausbildung für Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von höchstens drei Personen die Sicherung übernehmen, abgeschlossen und die erforderliche Fortbildung (FIT) besucht hat.
- b) Nur Mitarbeiter der DB Netz AG, welche die persönlichen Voraussetzungen gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 erfüllen sowie die Funktionsausbildung für Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von höchstens drei Personen die Sicherung übernehmen, abgeschlossen und die erforderliche Fortbildung besucht haben.
- c) Nur Mitarbeiter der DB AG, welche die persönlichen Voraussetzungen gemäß § 6 (1) der DGUV Vorschrift 78 erfüllen sowie die Funktionsausbildung für Personen, die sich selbst sichern oder in einer Gruppe von höchstens drei Personen die Sicherung übernehmen, abgeschlossen und die erforderliche Fortbildung besucht haben.

4. Welche Sicherungsmaßnahmen sieht der Sicherungsplan für die Selbstsicherung vor?

- a) Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung
- b) Sicherungsposten
- c) Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90)

5. Bei welchen Sicherungsmaßnahmen darf die Person, die bei kurzfristigen Arbeiten geringen Umfanges in einer Gruppe von höchstens drei Personen die Sicherung übernimmt, mitarbeiten?

- a) Sperrung des Gleises ausschließlich zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung.
- b) Anwenden des Verfahrens „Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“.
- c) Anwenden des Verfahrens „Die Fahrten werden am Beginn der Annäherungsstrecke bei einer Sicherheitsfrist von mindestens 20 Sekunden, die eine Räumzeit von höchstens 5 Sekunden einschließt, sicher erkannt (gilt nicht bei Geschwindigkeiten über 200 km/h)“.

6. Wie ist das Verhältnis zwischen Gleisbereich und Gefahrenbereich?

- a) Der Gleisbereich ist immer größer als der Gefahrenbereich.
- b) Der Gefahrenbereich ist größer als der Gleisbereich.
- c) Der Gleisbereich kann nie kleiner als der Gefahrenbereich sein.

7. Wer weist Sie in die Inhalte des Sicherungsplans ein?

- a) Ihr Kollege, der sich in der Örtlichkeit auskennt.
- b) Ihr Unternehmer/Vorgesetzter.
- c) Sie benötigen keine Einweisung, weil Sie sich in der Örtlichkeit auskennen.

8. Welche persönlichen Voraussetzungen benötigen Sie, um als Sichernder (sich selbst sichern oder derjenige, der bei einer Gruppe von höchstens drei Personen die Sicherung übernimmt) eingesetzt werden zu können?

- a) Körperliche und geistige Eignung („bahnärztliche“ Tauglichkeit).
- b) Erfolgreiche Teilnahme an der Funktionsausbildung für Personen, die sich selbst sichern oder die in einer Gruppe von höchstens drei Personen die Sicherung übernehmen, und die notwendige Fortbildung haben.
- c) Ein Handy oder Smartphone, um betriebliche Gespräche mit dem Fahrdienstleiter abwickeln zu können.

9. Bis zu welcher Streckengeschwindigkeit darf unter Selbstsicherung gearbeitet werden?

- a) Grundsätzlich bis zu 200 km/h. Bei Geschwindigkeiten über 200 km/h und in Tunneln sind die besonderen Regelungen gemäß § 6 (3)-(7) der DGUV Vorschrift 78 zu beachten.
- b) Es gibt keine Geschwindigkeitsbegrenzung und keine weiteren Regelungen, die zu beachten sind.
- c) Bis zu 160 km/h unter Beachtung der besonderen Regelungen in Tunneln.

10. Muss die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS) für das Nachbargleis Festlegungen treffen?

- a) Ja, immer.
- b) Nein, denn das Nachbargleis ist im Sicherungsplan nicht vorgesehen.
- c) Über Festlegungen entscheiden Sie vor Ort.