

# BahnPraxis B



- Aktuell** Fachliche Information und Training (FIT) für
- Mitarbeiter Instandhaltung
  - Mitarbeiter der DB Cargo AG
  - Sicherungspersonal

Seminarprogramm 2021 der UVB

- Spezial** Halt durch PZB-Zwangsbremmung nach Vorbeifahrt am Zwischensignal

 **UVB**  
Unfallversicherung  
Bund und Bahn



## Liebe Leserinnen und Leser,

im Mittelpunkt der Dezemberausgabe der Zeitschrift *BahnPraxis B* steht traditionsgemäß das Fortbildungsprogramm des folgenden Jahres. Bereits jetzt steht fest: 2021 wird in den Seminaren ein besonderer Fokus auf der Nutzung digitaler Möglichkeiten und damit dem Selbstlernen liegen. Selbstlernen bedeutet, dass die Unterlagen jederzeit zur Verfügung stehen und die Mitarbeiter sich zu einem für sie passenden Zeitpunkt mit den Unterlagen beschäftigen können.

Von diesen Erfahrungen profitieren auch die regelmäßigen Fortbildungen der verschiedenen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG. Die Artikel hierzu geben Ihnen einen Überblick über die verschiedenen Formate. Themen und Konzepte zum FIT für Sicherungspersonal werden in einem weiteren Artikel erläutert. Der Beitrag „FIT 2021 für die Mitarbeiter Betrieb DB Netz AG“ erscheint im Januar 2021. Darüber hinaus möchten wir Sie bereits jetzt informieren, dass das Training mit Ergebnisfeststellung auch in 2021 ausgesetzt wird.

In den weiteren Beiträgen dieser Ausgabe stellt die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) ihr Seminarprogramm 2021 vor, das der Unfallversicherungsträger wie in jedem Jahr in einer übersichtlichen Broschüre zusammengefasst hat. Zugänglich ist das Seminarprogramm 2021 auch über die Homepage der UVB. Außerdem wird die Reihe zum Umgang mit PZB-Zwangsbremungen fortgesetzt.

Wir wünschen Ihnen ein schönes Weihnachtsfest und danken besonders allen Kolleginnen und Kollegen, die über die Feiertage im Dienst sind.

Alles Gute für das neue Jahr und bleiben Sie alle gesund!

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

## 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.NBB 4, Mainzer Landstraße 185, D-60327 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-20506, E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

### 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, Lottumstraße 1 B, 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 und Thorsten Breustedt

### 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.

## Unser Titelbild



Gutachter der DB Engineering & Consulting GmbH bei einem Bauprojekt der DB Netz AG.

Foto: DBAG/Volker Emersleben

## Inhaltsverzeichnis

- 3 FIT für Mitarbeiter Instandhaltung
- 7 FIT für Mitarbeiter der DB Cargo AG
- 10 Halt durch PZB-Zwangsbremung nach Vorbeifahrt am Zwischensignal
- 12 FIT für Sicherungspersonal
- 14 Seminarprogramm 2021 der UVB

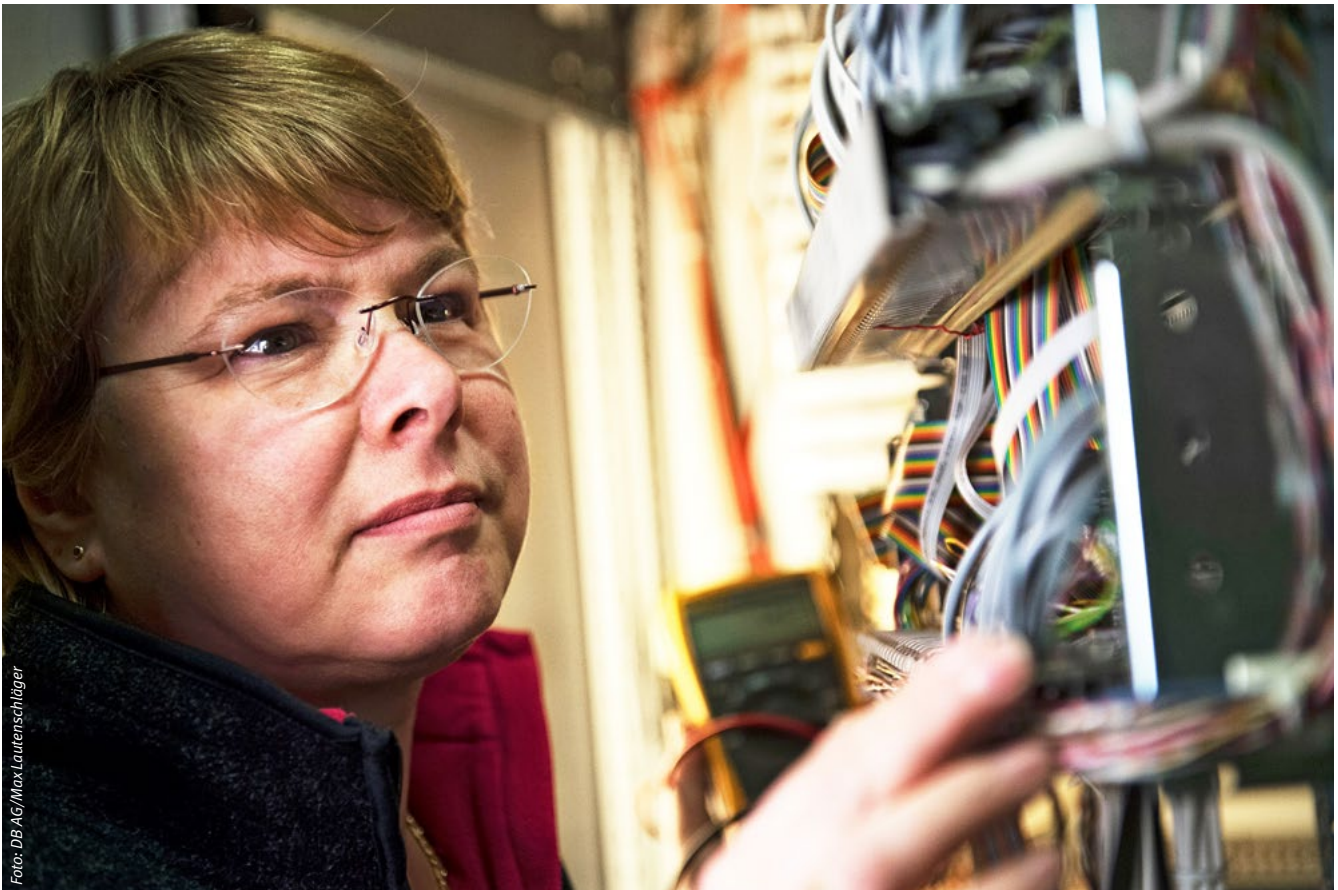


Foto: DB AG/Max Lautenschläger

Fachliche Information und Training (FIT) für Mitarbeiter Instandhaltung

## **FIT trotz Corona: So sieht die regelmäßige Fortbildung 2021 aus**

**Franziska Kost, Johanna Welzel, Mario Fährmann, Martin Ehrhard, Mischa Göttmann und Olaf Girschikofsky, Fachliche Qualifizierung Instandhaltungs- und Anlagenmanagement, DB Netz AG, Frankfurt am Main**

FIT soll 2021 auch unter Corona-Bedingungen durch einen virtuellen Durchführungsmix für die Handlungssicherheit der Instandhaltungsmitarbeiter sorgen. Im betriebssicherheitsrelevanten Bereich ist eine regelmäßige Fortbildung der operativen Mitarbeiter unerlässlich, um Handlungssicherheit zu gewährleisten. Durch die FIT-Unterrichte werden den Mitarbeitern Informationen zu Neuerungen in der Technik und den Regelwerken zugänglich gemacht. Außerdem fließen Themen in den FIT-Unterricht ein, bei denen es in der Praxis häufiger zu Problemen kommt. Durch die regelmäßige Auffrischung von Kenntnissen und Fertigkeiten sollen die Kompetenzen der Mitarbeiter erhalten werden.

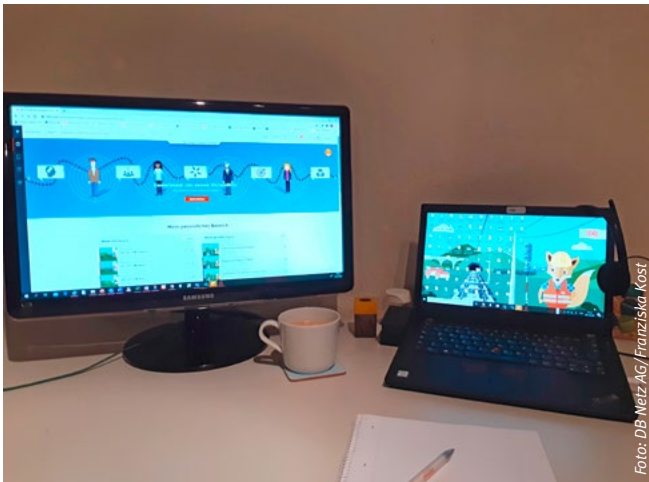


Abbildung 1: Virtueller Unterricht im Homeoffice und mit der DB Lernwelt

Schon vor Corona wurden methodisch durch den klassischen Präsenzunterricht auf der einen Seite und die Wissensvermittlung im Webbasierten Training (WBT) auf der anderen Seite unterschiedliche Akzente gesetzt. Dennoch hat uns die aktuelle Situation, in der klassischer Präsenzunterricht kaum möglich ist, vor neue Herausforderungen gestellt. Das Ziel des FIT-Unterrichts bleibt jedoch unverändert: Die Befähigung unserer hoch qualifizierten Technischen Fachkräfte.

## Herausforderungen und Umgang mit der Pandemie in 2020

Um die Gesundheit unserer Mitarbeiter zu schützen und damit die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs sicherzustellen, wurde entschieden, die Präsenzschulungen mit Beginn der Pandemie Anfang 2020 herunterzufahren. Um die Einsatzfähigkeit der Mitarbeiter jedoch weiterhin zu gewährleisten und den Rückstau an Schulungen nicht zu groß werden zu lassen, wurde überlegt, unter welchen Rahmenbedingungen die FIT-Veranstaltungen dennoch durchgeführt werden können.

Als Alternative zu Präsenzveranstaltungen wurden grundlegende Rahmenbedingungen zur virtuellen Durchführung erarbeitet. So werden seit diesem Jahr Pflichtthemen im virtuellen Klassenzimmer geschult und Angebotsthemen überwiegend als Selbstlernunterlage zur Verfügung gestellt. Die Selbstlernunterlagen wurden dem neuen Lernformat entsprechend angepasst, sodass die Teilnehmer nun mit Hilfe von Leitfragen durch die Unterlage geführt werden.

Auch die technische Ausstattung unserer Mitarbeiter war zu Beginn nicht ausreichend gegeben. Um jedoch die Teilnahme an den virtuellen Schulungen zu ermöglichen, wurden zusätzliche Tablets organisiert und an die Regionalbereiche verteilt. Die technische Ausstattung und die

entsprechende digitale Befähigung der Teilnehmer sind für eine virtuelle Durchführung unumgänglich. Eine weitere Hürde ergibt sich hinsichtlich der Problematik, dass in der virtuellen Durchführung die Aktivierung und Methodik nicht in bekannter Weise umsetzbar sind. Darüber hinaus sind für den Trainer Parallelunterhaltungen in Chats während der Präsentation nicht sichtbar. Daher verlangt eine virtuelle Durchführung von allen Beteiligten ein hohes Maß an Disziplin und Eigenverantwortung.

Durch die virtuelle Durchführung eröffnen sich jedoch auch neue Chancen, zum einen durch verkürzte Reisezeiten, aber auch durch eine neue Form des selbstbestimmten Lernens, in der eigenen Lernumgebung. Außerdem ergibt sich durch die Umstellung auf ein digitales Format die Möglichkeit, Zielgruppen flexibler zu erreichen und auf besondere Umstände in Zukunft besser vorbereitet zu sein. Es wird somit eine neue Basis für die zunehmende Digitalisierung geschaffen. Langfristig könnte es für Teilnehmer zur regelmäßigen Routine gehören, sich selbstbestimmt mit Lernzielen und neuen Lerninhalten auseinanderzusetzen.

*„Wandlung ist notwendig  
wie die Erneuerung  
der Blätter im Frühling.“  
Vincent van Gogh*

## Fahrplan FIT 2021

Die Corona-Pandemie hat uns alle vor große Unklarheiten und Probleme gestellt und wird uns auch 2021 noch einiges abverlangen. Daher müssen sich auch die Konzepte für den FIT-Unterricht wandeln und an die veränderte Situation anpassen. Die Fachliche Qualifizierung Instandhaltungs- und Anlagenmanagement hat sich zum Ziel gesetzt, die Herausforderungen der virtuellen Durchführung anzugehen und die sich daraus ergebenden Chancen zu nutzen.

Für den FIT 2021 saßen im Februar 2020, damals noch in Präsenz, ausgewählte Experten zusammen, um die Themen für die nächste FIT-Saison abzustimmen. Zu diesem Zeitpunkt war noch niemandem wirklich bewusst, dass das sich bereits ausbreitende Virus einen so großen Einfluss auf das kommende Jahr und auch auf die Planungen für 2021 haben sollte. Auch im Jahr 2021 wird vorrangig virtuell geschult werden.

Um die Schwächen einer virtuellen Durchführung aufzufangen, wird aktuell an einem Durchführungsmix gearbeitet. So soll sichergestellt werden, dass die Trainer und Teilnehmer nicht acht Stunden im virtuellen Klassenzimmer verbringen müssen.

### **FIT für Fahrbahnmechaniker und Meister Oberbau**

Ein Beispiel hierfür ist der FIT für Fahrbahnmechaniker und Meister Oberbau. Die für die maßgebende Handlungssicherheit der Mitarbeiter erforderlichen Pflichtthemen werden vom Trainer über Microsoft Teams moderiert. Die Angebotsthemen werden als Selbstlernunterlage zur Verfügung gestellt.

Anhand von Leitfragen werden die Teilnehmer durch die Selbstlernunterlagen geführt. So wird sichergestellt, dass die Lernziele bzw. die Lerninhalte strukturiert abgearbeitet werden. Am Ende jeder Selbstlernunterlage kann der Teilnehmer sein erlangtes Wissen über einen kurzen Wissenstest feststellen. Während der Bearbeitung der Selbstlernunterlagen steht permanent ein Trainer zur Beantwortung von Verständnisfragen zur Verfügung.

### **FIT Signalmechaniker und Meister Leit- und Sicherungstechnik (LST)**

Ein weiteres Beispiel für eine andere Form der Digitalisierung ist der FIT Signalmechaniker und Meister Leit- und Sicherungstechnik (LST). Hier soll es für Fachkräfte Telekommunikation (TK) „querqualifizierter Meister“ LST/

Signalmechaniker eine verpflichtende Onlineschulung (45 Minuten) zum Thema „Betriebliche Videoanlagen an Bahnübergängen“ geben. Für die zu betreuenden Techniken sollen weitere WBT-Module zur Verfügung gestellt werden. Diese WBTs für Fachkräfte Tk werden voraussichtlich bis 2024 sukzessive entwickelt. Außerdem steht für das Thema Gleismagnetinspektion mit Integration der digitalen Zustandserfassung des Fahrwegs „ldZ“ 2021 ein WBT zur Verfügung, bei dem die Teilnehmer selbstständig mit ihrem Tablet arbeiten können.

Nicht nur methodisch ist in der Qualifizierung vieles im Wandel – auch thematisch wird sich einiges verändern. Daher wollen wir an dieser Stelle noch exemplarisch Neuerungen und Themen im FIT 2021 vorstellen.

Im FIT Signalmechaniker/Meister LST soll es zu einer Änderung kommen, die die Struktur und somit auch die thematische Ausrichtung des FIT betrifft. Zukünftig soll die Hälfte der Unterrichtseinheiten im FIT in Form von praktischen Tätigkeiten vor Ort durchgeführt werden. Dieser „Praxis-FIT“ soll in kleinen Gruppen von maximal sechs Teilnehmern durchgeführt werden. Ziel ist es, vorhandene Kenntnisse an den örtlichen Anlagen zu festigen, deren Besonderheiten zu vermitteln und die Fertigkeiten zu trainieren. Die Teilnehmer sollen zielgerichtet und auf ihre persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten ihr Wissen in den zu betreuenden Stellwerken und Bahnübergängen auffrischen. Aktuell wird zur Unterstützung des Praxis-FIT



Abbildung 2: Auch 2021 gibt es wieder ein FIT-Thema über Bahnübergänge

ein Leitfaden bzw. eine Arbeitshilfe erstellt, in dem mögliche Tätigkeiten beschrieben werden, die im Zuge des FIT durchgeführt werden können.

### Die „das klappt“-App

Des Weiteren soll im FIT 2021 auf die „das klappt“-App, welche auf freiwilliger Basis zum Entstören von Anlagen genutzt werden kann, aufmerksam gemacht werden. Die Mitarbeiter sollen in diesem Rahmen über die Chancen und Grenzen der App informiert und für einen bewussten Umgang mit dieser sensibilisiert werden. Anhand eines Workflows ergibt sich die wichtigste Erkenntnis bei der Nutzung der App: Es ist wichtig, den roten Faden bei einer Entstörung nicht zu verlieren. Das bedeutet aber keineswegs, dass die App bis zum gestörten Relais oder Relaiskontakt leitet. Technisches Verständnis und Fachwissen sind weiterhin gefragt.

Eine Entstörung mit der „das klappt“-App kann den Mitarbeiter vor Ort unterstützen. Wenn ein Signalmechaniker zu einer Störung, beispielsweise an einem Bahnübergang gerufen wird, so ist dies meist eine sehr stressige Situation mit Zeitdruck. Der Mitarbeiter weiß jedoch nicht von vorneherein, wo genau das Problem liegt und welcher Teil der Technik betroffen ist. Um dies effizient und schnell herauszufinden, kann der Mitarbeiter die „das-klappt“-App zu Hilfe nehmen und anhand von Fragen, wie beispielsweise, um welche Art von Bahnübergang es sich handelt, durch einen geprüften und regelwerkskonformen Prozess geführt werden.

### FIT für Meister Telekommunikation und Telekommunikationsmechaniker

Eine weitere Neuerung ist die thematische Dreiteilung des FIT für Meister Telekommunikation und Telekommunikationsmechaniker. Damit soll der Praxisbezug der Zielgruppen gestärkt werden. So gibt es Themen, die auf die jeweiligen Bedürfnisse der Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH, der DB Bahnbau Gruppe GmbH und der DB Netz AG abgestimmt sind. Deshalb wird es drei Produkte geben, die bei DB Training gebucht werden können.

### FIT für Fahrwegmechaniker Konstruktiver Ingenieurbau (KIB) sowie Meister KIB

Trotz der bestehenden Hürden der Corona-Pandemie ist auch der FIT 2021 für Fahrwegmechaniker KIB sowie Meister KIB im Hinblick auf die Instandhaltung von Ingenieurbauwerken 2021 sehr bedeutsam. Bestandsbauwerke sind vor dem Hintergrund der „Starken Schiene“ besonders gründlich zu prüfen und in einem auf Dauer

### Die „das klappt“-App

Mehr Informationen zur App finden Sie auch auf DB-Planet unter:

<https://db-planet.deutschebahn.com/workspaces/das-klappt-die-entstoerapp/apps/timeline/timeline>



wirtschaftlichen sowie nachhaltigen Zustand zu unterhalten. Neben fachlichen Themen sollen 2021 insbesondere sicherheitsrelevante Aspekte, wie „Gefahrstoffe“ und „Absicherung im Straßenraum“, behandelt werden.

Wenn Sie sich detailliert für die im Jahr 2021 angebotenen Themen der verschiedenen FITs interessieren, können Sie die Themen im FIT Themenkatalog Richtlinie 046.2002A05 einsehen. Dort finden Sie zu jedem FIT die vorgesehenen Themen.

### Ausblick

Die aktuelle Pandemie-Situation stellt uns weiterhin vor große Herausforderungen in der Fachlichen Qualifizierung. Der FIT-Unterricht wird für 2021 in einer hohen Qualität sowie Flexibilität bezüglich einer möglichen virtuellen Durchführung vorbereitet. Damit sorgen wir dafür, dass die Instandhaltung fachlich für das Jahr 2021 gewappnet ist.

Gerne können Sie mit Ihren Eindrücken und Erfahrungen auf uns zukommen. Wir freuen uns über den Austausch und wünschen Ihnen allen ein erfolgreiches Jahr 2021.

Vertiefung der notwendigen Fachkenntnisse

## Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter der DB Cargo AG



**Andreas Köster, Referent Aus- und Fortbildung Triebfahrzeugführer, Qualifizierung, DB Cargo AG, Mainz**

Die regelmäßige Fortbildung von Betriebspersonalen (hier Betriebsbeamte nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) – § 47 Abs. 1 (1) Nr. 5 bis 9) ist ein wesentlicher Bestandteil zur betriebssicheren, wirtschaftlichen und kundenorientierten Durchführung von Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr.

Um dem Sicherheitsverständnis zu entsprechen, werden innerhalb des Kalenderjahres bei der DB Cargo AG diverse Fortbildungsmodule verschiedener Methoden angeboten. Die zielgruppenspezifische Themenvorgabe sowie deren fachliche Aufbereitung in den speziell entwickelten Ausbildungsmedien bilden hierbei den Grundsatz.

Zur Aufrechterhaltung und Vertiefung der notwendigen Fachkenntnisse gelten als Merkmal für die Handlungssicherheit der Mitarbeiter, neben den unternehmerischen Zielsetzungen auch Neuerungen von betrieblichen Richtlinien sowie die Aufbereitung und Handlungsempfehlungen für den täglichen Einsatz.

In den folgenden Ausführungen erhalten Sie einen Überblick über die wichtigsten Themen, welche im Kalenderjahr 2021 Bestandteil des Regelmäßigen Fortbildungsunterrichtes (RF) der DB Cargo AG sind und weshalb die Themen bezogen auf die Bedürfnisse der Zielgruppen (Streckentriebfahrzeugführer, Lokrangierführer, Rangierbegleiter, Rangierarbeiter und Mitarbeiter der technischen Wagenbehandlung (TWb)) ausgerichtet werden.

Strukturell unterscheidet sich die Ausrichtung eines RF nach Pflichtthemen und Optionalthemen.

## Pflichtthemen

Sie werden sich die Frage stellen, warum in der Themenvielfalt derartige Unterscheidungen vorgenommen wurden und welche Gründe es für Themen mit Pflichtcharakter gab.

Grundsätzlich sind Änderungen in betrieblichen Richtlinien, z.B. Betriebliches Regelwerk (BRW), Bremsvorschrift, Signalbuch, dem Mitarbeiter zeitgerecht bekannt zu geben. Der Charakter des Pflichtthemas ist hierbei, den Mitarbeiter im Betrieb mit den Regelungen vor der eigentlichen Inkraftsetzung vertraut zu machen und gezielte Handlungssicherheit zu erwirken.

In der Methode Präsenzunterricht bieten sich neben der Vermittlung von Änderungen diverse Möglichkeiten, die Neuregelungen zu vertiefen und mit verschiedenen Anwendungsbeispielen zu veranschaulichen. Bei der DB Cargo AG werden im RF 2021 als Pflichtthema die Regelung des BRW zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021, insbesondere der Umgang mit betrieblichen Dokumenten und die Integration der Arbeitsschutzregelungen in das Regelbuch für Mitarbeiter im Bahnbetrieb (DBCDE-003) behandelt.

Lernziele, verpflichtend für die Zielgruppe der Lokrangierführer und Rangierpersonale, sind die Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten, insbesondere der Austritt von Gefahrgut. Von besonderer Bedeutung ist hier die Behandlung der geltenden Meldewege und Maßnahmen bei drohender Gefahr sowie Regelungen zum Strahlenschutz oder bei Ladegutanhaftungen. Im Rahmen einer Sicherheitsunterweisung werden die grundsätzlichen Maßnahmen wiederholend behandelt und durch gezielte Übungen vertieft.

Neben einer Sicherheitsunterweisung für Lokrangierführer und Rangierpersonale werden als Bestandteil zum RF auch Regelungen zum Arbeitsschutz, z.B. Verhalten im Gleisbereich, Benutzen der Verkehrswege und die sogenannte 3-Punkt-Methode beim Auf- und Absteigen von Schienenfahrzeugen, wiederholt. Der Streckentriebfahrzeugführer erhält die Sicherheitsunterweisung zur Beförderung von gefährlichen Gütern gemäß den zentralen Vorgaben im Rahmen der digitalen Lernanwendung „WBT“ oder im Praxistraining.

Als weiteres Pflichtthema werden die Fachkenntnisse zu Bremsen im Betrieb, insbesondere für Streckentriebfahrzeugführer, Mitarbeiter der technischen Wagenbehandlung, Lokrangierführer sowie Teile der Rangierpersonale, geschult. Hierbei stellen Inhalte zu Maßnahmen bei technischen Störungen und funktionspezifische Eigenschaften einer Druckluftbremse den fachlichen Schwerpunkt. Die Ausprägung dieses Themas richtet sich nach den Kompetenzen und Befähigungen des Mitarbeiters.

Ein Themenschwerpunkt für Mitarbeiter der technischen Wagenbehandlung, z.B. Wagenmeister oder Wagenprüfer Schienengüterverkehr, ist der Umgang mit Neuregelungen zur Richtlinie 93612 und den verschiedenen Inhalten, wie Besonderheiten bei der Verladung von Rundholz sowie den Umgang mit Revisionsanschriften, die älter als sechs Jahre sind. Zudem werden die Inhalte zur Zugvorbereitung aufgefrischt.

Das Aufkommen von betrieblichen Unregelmäßigkeiten bei der DB Cargo AG begründet das Pflichtthema „Sicheres Arbeitsverhalten von Betriebsbeamten“. Die aufmerksame und achtsame Ausübung der betrieblichen Handlungen stellt einen entscheidenden Faktor für die Sicherheit im Bahnbetrieb dar. Aus diesem Grund werden diese Kenntnisse durch fortschreitende Wiederholungen präsent und aktuell gehalten.

Im RF 2021 wird die Umsetzung eines sicheren Arbeitsverhaltens pädagogisch nun aus der Mitarbeiterperspektive

Rangierbahnhof Seddin – einer der wichtigsten Rangierbahnhöfe der DB Netz AG in den östlichen Bundesländern. Er zählt zu den großen Zugbildungsanlagen der DB Cargo AG in Deutschland.



beleuchtet. Hierzu werden gemeinsame Ursachen-/Fehlerdefinitionen anhand beispielhafter Szenarien dargestellt, welche durch das Verhalten des Mitarbeiters Auswirkungen auf das betriebliche Geschehen nehmen können. Ziel ist es, dem Mitarbeiter das eigene Verhalten reflektierend darzustellen. Dabei soll der Mitarbeiter verstehen, dass fehlerhafte Handlungen im Bahnbetrieb, z.B. in der unzureichenden Kommunikation oder ausbleibenden Umsetzung von Regelungsinhalten oder durch eigenständige Interpretation bzw. vereinfachte Herangehensweisen, hohe Risiken und Gefahren für die eigene Gesundheit und die Sicherheit im Bahnbetrieb mit sich bringen können. Insbesondere Routinearbeiten bzw. täglich mehrfach auszuführende Tätigkeiten können zu einer Steigerung des Risikos führen.

Nach der Reflektionsphase wird gemeinsam mit dem Trainer das Verhalten besprochen und Hilfestellung bei der Herangehensweise zum sicheren und richtigen Arbeitsverhalten gegeben.

Ein wichtiger Ansatz ist, dass die Teilnehmer aus der Analyse der besprochenen Praxisfälle Erkenntnisse für das eigene Arbeitsverhalten gewinnen sowie im Anwenden des Regelwerks gestärkt und für eine sichere Ausführung ihrer Tätigkeit sensibilisiert werden.

## Optionalthemen

Als Optionalthemen werden solche Themen bezeichnet, welche für Streckentriebfahrzeugführer und Lokrangierführer aus drei angebotenen Themen wählbar sind. Hierbei steht nicht ausschließlich die Befähigung für die Auswahl eines Themas im Vordergrund, zum Beispiel die

vorhandene Berechtigung für ein Betriebsverfahren oder Zugbeeinflussungssystem. Vielmehr folgt die Wahl eines Themas mit optionalem Charakter für Streckentriebfahrzeugführer und Lokrangierführer der Bedarfs- und Kompetenzorientierung.

Aufgrund einer Vielzahl von zu beachtenden Regelungen zum Zugleitbetrieb werden in diesen Themen sowohl Änderungen in den Richtlinien, Aufbereitung von Unregelmäßigkeiten oder Übungen am Streckenband durchgeführt.

Für Streckentriebfahrzeugführer sowie Lokrangierführer, welche anhand ihres Einsatzgebietes nicht über diese Befähigungen verfügen, werden die Inhalte zur Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) als Optionalthema vermittelt.

In diesem Themenbaustein werden nicht nur die Bestandteile der PZB und die Grundsätze der Bedienung kognitiv aufgewertet, sondern auch, in praxisnahen Beispielen, das betriebliche Verhalten bei Unregelmäßigkeiten teilnehmeraktiv trainiert.

Neben den Grundsätzen und Besonderheiten der PZB werden zugleich die Regelungen zum Übermitteln eines schriftlichen Befehls, insbesondere Verständigung, Ausfüllhinweise und Behandlung, durch den Triebfahrzeugführer sowie weitere Besonderheiten vertieft. Da die Anwendung eines schriftlichen Befehls sowohl für den Streckentriebfahrzeugführer als auch für den Lokrangierführer zum betrieblichen Alltag gehören, gibt dieser Themenbaustein noch einmal alle notwendigen Bestandteile wieder, um Routine und dadurch etwaige Fehlerpotenziale nachhaltig auszuschließen.



## Praxisfall

# Halt durch PZB-Zwangsbremmung nach Vorbeifahrt am Zwischensignal

Enrico Schneider, Fachliche Qualifizierung Betrieb, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Nach Zwangsbremmungen durch die Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) kommt es gelegentlich zu Handlungsunsicherheiten bei Fahrdienstleitern (Fdl). Hierzu stellen wir einen Fall aus der Praxis dar, der beispielhaft auf dem Übungsbahnhof Bruchfelden umgesetzt worden ist: Vorbeifahrt an einem Hauptsignal mit anschließender PZB-Zwangsbremmung.

### Was läuft hier verkehrt?

Der Zug 4711 steht im Gleis 204 des Bahnhofteils (Bft) Bruchfelden Personenbahnhof (Pbf) vor Signal 61ZU4 am Bahnsteig bereit zur Abfahrt. Planmäßige Abfahrt des Zuges 4711 ist 11:10 Uhr.

Der Fdl Bf Bruchfelden stellt um 11:09 Uhr die Fahrstraße für Zug 4711 von Gleis 204 Bft Bruchfelden Pbf nach Bft Bruchfelden Güterbahnhof (Gbf) ein und das Signal 61ZU4 im Bft Bruchfelden Pbf zeigt „Fahrt mit 70 km/h, Halt erwarten.“

Der Triebfahrzeugführer (Tf) des Zuges 4711 fährt pünktlich um 11:10 Uhr nach Erkennen des Fahrtbegriffes am Signal 61ZU4 ab. Bei der Vorbeifahrt mit der Zugspitze am Signal 61ZU4 erhält er eine PZB-Zwangsbremmung und kommt kurz hinter den Signal 61ZU4 im Bft Bruchfelden Pbf zum Halten.

Der Tf 4711 ruft den Fdl Bruchfelden über den Zugfunk, dieser meldet sich mit: „Bruchfelden.“

Tf 4711: „Ja, hi. Hier der 4711. Ich habe vergessen, ‚wachsam‘ zu ziehen.“

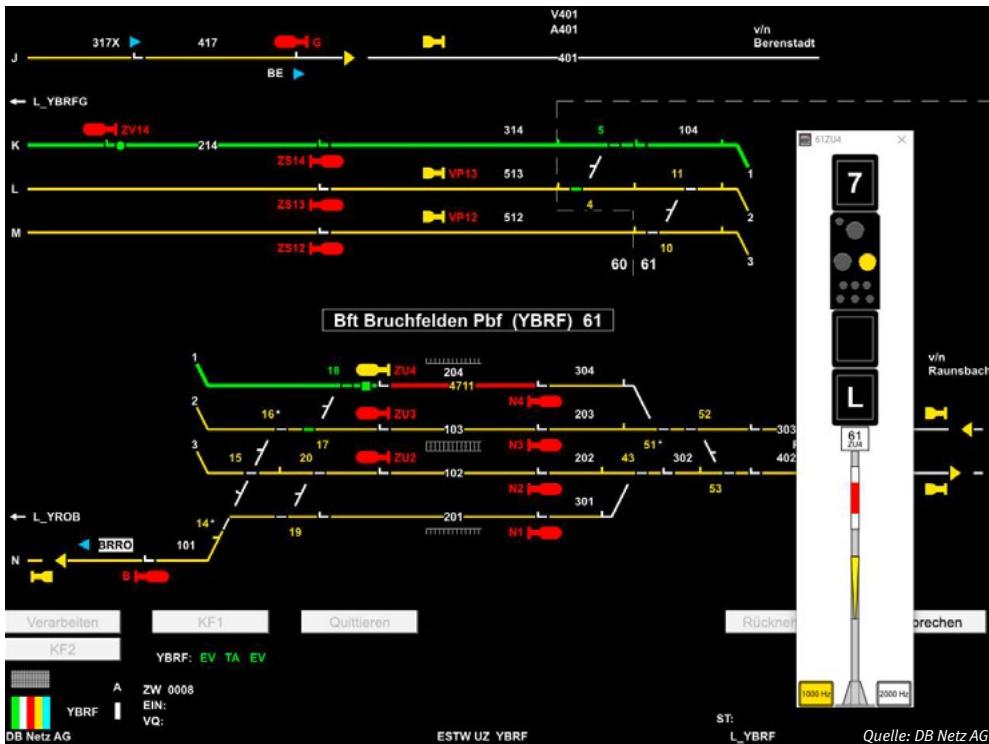


Abbildung 1: Bahnhofteil Bruchfelden Pbf

Fdl Bruchfelden: „Okay, dann kannst Du weiterfahren – bis zum nächsten Signal 61ZV14.“

Tf 4711: „Alles klar. Danke dir.“

### Alles richtig gemacht? → NEIN

*Zwischensignale sind Hauptsignale! Eine Weiterfahrt nach einer PZB-Zwangsbremung an Hauptsignalen ist nur mit schriftlichem Befehl zulässig.*

### Der richtige Weg

Zug 4711 kommt aufgrund der PZB-Zwangsbremung mit der Zugspitze hinter Signal 61ZU4 zum Halten. Tf 4711 ruft den Fdl Bruchfelden zum Absetzen der Standortmeldung über Zugfunk, darauf meldet sich der Fdl mit: „Fahrdienstleiter Bruchfelden.“

Tf 4711: „Hier Zug 4711, Standort Signal 61ZU4 im Gleis 204 Bft Bruchfelden Pbf. Aufgrund einer PZB-Zwangsbremung am Signal 61ZU4 bin ich zum Halten gekommen, da ich nicht rechtzeitig die Wachsamkeitstaste bedient habe.“

Fdl Bruchfelden: „Ich wiederhole Zug 4711, Standort Signal 61ZU4 im Gleis 204 Bft Bruchfelden Pbf ist nach PZB Zwangsbremung zum Halten gekommen. Kollege, ich melde mich gleich bei Dir.“

Fdl Bruchfelden wertet seine Lupe aus, um Einflüsse aus der Signalanlage ausschließen zu können. Er stellt fest, dass die Anlage keine Einflüsse erzeugt hat. Aufgrund seiner Auswertung ist für die Weiterfahrt nach der PZB-Zwangsbremung am Signal 61ZU4 nach Richtlinie 408.0651 Absatz 3(1) – es handelt sich bei ZU4 um ein Hauptsignal – die Richtlinie 408.0531 Absatz 2(1) anzuwenden.

Die Zulassung der Weiterfahrt erfolgt durch Befehl 2 mit dem Wortlaut „Sie dürfen weiterfahren nach Vorbeifahrt am Signal 61ZU4 Bft Bruchfelden Pbf.“

Fdl Bruchfelden übermittelt den Befehl 2 an Tf 4711 über Zugfunk. Der Fdl Bruchfelden informiert den zuständigen Zugdisponenten über die Verzögerung im Betriebsablauf aufgrund der PZB Zwangsbremung des Zuges 4711.

### Fazit

Leichtfertigkeit und überschnelles Agieren hat im sicheren Bahnbetrieb nichts verloren. Jede Unregelmäßigkeit oder betriebliche Störung erfordert das verantwortungsvolle Handeln und die volle Aufmerksamkeit aller Beteiligten.

Fachliche Information und Training (FIT) 2021 für Sicherungspersonal

# FIT-Unterricht mit den Herausforderungen unserer Zeit

Thomas Jensch, Arbeits- und Brandschutzmanagement, DB Netz AG, Frankfurt am Main

In diesem Jahr war durch die COVID-19-Pandemie von jetzt auf gleich alles anders. Im März ging Deutschland in den „Lockdown“ und hat unser Leben im beruflichen und privaten Bereich stark beeinflusst. Und auch am Ende des Jahres ist noch nicht abzusehen, wann wir wieder zu einer früheren „Normalität“ übergehen können. Diese Herausforderungen haben auch die Vorbereitung der FIT Themen für 2021 stets begleitet.

Der FIT 2021 für Sicherungspersonal baut auf den Erfahrungen und Rückmeldungen des FIT 2020 auf. Auch im Jahr 2021 werden gemeinsam von Teilnehmern und Trainern Lösungen für die mitgebrachten Fragen, Mängel und Probleme erarbeitet. Ein FIT „lebt“ von den Teilnehmern, und es ist erklärtes Ziel, dass alle Fragen beantwortet werden.

## Themenfindung

Die Themen wurden vorab im Arbeitskreis FIT, der von der Organisationseinheit (OE) Arbeits- und Brandschutzmanagement der DB Netz AG geleitet wird, gesammelt, diskutiert und für die Aufnahme in den Themenkatalog für den FIT 2021 empfohlen. Der Arbeitskreis traf sich in den letzten Jahren immer in Frankfurt am Main. In diesem Jahr war das aus bekannten Gründen nicht möglich. Daraus

entstand die Idee, das gesamte Thema inklusive der Vorbereitung auf „Onlinefüße“ zu stellen. Für alle Beteiligten bedeutete die Umstellung, das Gewohnte hinter sich zu lassen. In der Tabelle 1 findet sich eine Übersicht über die Themenvorgaben für den FIT 2021.

## Die Trainingsentwicklung

Bei der Trainingsentwicklung standen einige wichtige Vorgaben im Vordergrund:

- Alle Unterlagen müssen „Onlinetauglich“ sein.
- Die Pflichtthemen müssen Beachtung finden.
- Die von den Teilnehmern mitgebrachten Fragen, Mängel und Probleme müssen behandelt werden.
- Rückmeldungen (Feedback) der Teilnehmer und Trainer aus dem FIT 2020 müssen berücksichtigt werden.



Foto: DB AG/Volker Emerleben

FIT-Unterricht	Themen
FIT „Selbstsicherer“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wissenstest und Auswertung</li> <li>• Allgemeine Regelungen zum Verhalten in Gleisanlagen</li> <li>• Zuständigkeiten und Verantwortung für die entsprechenden Abschnitte des Sicherungsplans/Sicherungsplanheftes</li> <li>• Pflichten, Aufgaben und Verantwortung in den jeweiligen Funktionen</li> </ul>
FIT Sicherungsposten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wissenstest und Auswertung</li> <li>• Pflichten, Aufgaben und Verantwortung in den jeweiligen Funktionen</li> <li>• Inhalte der Einweisung des Sicherungspostens</li> <li>• Notwendige Unterschriften/Eintragungen in den zu führenden Dokumenten und deren Bedeutung</li> </ul>
FIT Sicherungsaufsicht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wissenstest und Auswertung</li> <li>• Anwendung und Umsetzung von Sicherungsplänen</li> <li>• Inhalte der Einweisung der auf der Gleisbaustelle befindlichen Personale</li> <li>• Einsatzmöglichkeiten der technischen Baustellensicherung</li> </ul>
FIT Sicherungsüberwacher	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wissenstest und Auswertung</li> <li>• Anwendung und Umsetzung von Sicherungsplänen</li> <li>• Bedeutung der Sicherungsüberwachung und deren Inhalte</li> <li>• Überwachung der auf der Gleisbaustelle befindlichen Personale</li> </ul>

Tabelle 1: Auszug aus dem Trainerhandbuch FIT Sicherungspersonal 2021

Quelle: DB Netz AG

## Durchführung FIT 2021

Auch im Jahr 2021 werden voraussichtlich die Pandemiebestimmungen die Durchführung des FIT für Sicherungspersonal beeinflussen. Deshalb und aufgrund der im laufenden Jahr gewonnenen Erkenntnisse mit der Durchführung von „Onlineseminaren“ ist das Konzept der FIT-Durchführung auf Online- wie auch auf Präsenzseminare zugeschnitten.

Die Fragen, Probleme und fachlichen Mängel der Teilnehmer werden am Anfang abgefragt. Der Trainer hat die Aufgabe, diese zu visualisieren und für alle Teilnehmer präsent zu halten. Im weiteren Verlauf werden die aufgeworfenen Themen gemeinsam mit allen Teilnehmern abgearbeitet und die Ergebnisse durch Fundstellenanalyse untermauert. Es soll keine Frage offenbleiben.

## Warum ein Wissenstest?

In dem zu Beginn des FIT 2021 vorgesehenen Wissenstest werden die Fragen der verschiedenen Zielgruppen behandelt. Der Wissenstest dient den Teilnehmern in erster Linie dazu, für sich persönlich festzustellen, wo Wissensdefizite vorhanden sind. Die durch den Trainer an die Organisationseinheit (OE) Arbeits- und Brandschutzmanagement zu meldende Auswertung des Wissenstests dient dazu,

- die Themenschwerpunkte für den FIT 2022 festzulegen,
- bei Auffälligkeiten direkt reagieren zu können, um das Thema aufzugreifen.

Eine Auswertung des Wissenstests ist immer auch gemeinsam mit den Teilnehmern vorgesehen. Auch hierbei soll die Einbindung der Teilnehmer bei der Lösungsfindung ein wesentlicher Faktor für ein erfolgreiches FIT-Seminar sein.

## Train-The-Trainer-Maßnahme

In den im Herbst durchgeführten Veranstaltungen wurden die Trainer für Sicherungspersonal auf die FIT-Themen 2021 vorbereitet. Dazu zählen:

- Anwendergerechte Aufarbeitung der Themen
- Anwendung zukunftsorientierter Lehrmethoden und Lernmethoden
- Verwendung verschiedenster Medien zur Onlinenutzung
- Einführung in Neuerungen von Regelwerken
- Thema technische Baustellensicherung

## Fazit

FIT 2021 für Sicherungspersonal wird alle Beteiligten gemeinsam vor neue Herausforderungen stellen. Durch ein erfolgreiches Zusammenspiel von Teilnehmern und Trainern kann er zu einer Erfolgsstory werden. Dies gilt insbesondere für Onlineseminare, da alle Beteiligten hier noch Lernende und von der Funktionsweise der Technik abhängig sind.

Alle Teilnehmer sind unabhängig von der Durchführung als Online- oder Präsenzseminar aufgerufen, durch eine aktive Mitarbeit zu deren Erfolg beizutragen.

Seminarprogramm 2021 der UVB

## Gut zu wissen – wir qualifizieren Sie!



**Dipl.-Ing. (FH) Dietmar Schurig, M.Sc.,** Referat Qualifizierung, Berlin, und  
**Dipl.-Ing. (FH) Gerhard Heres,** Referat Prävention Bereich Bahn, Frankfurt am Main, beide  
Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB)

Verminderte Teilnehmerzahl, Abstandsregelungen, Mund-Nase-Bedeckung sowie Einhaltung der Hygienevorschriften könnten den Seminaralltag unter Corona auch im Seminarjahr 2021 prägen. Die UVB agiert hier umsichtig, beobachtet das aktuelle Geschehen, entscheidet und informiert Sie möglichst zeitnah über die Semindurchführung, -verlegung oder -absage. Der folgende Beitrag gibt allgemeine Hinweise zum Seminarprogramm 2021 der UVB sowie Hinweise zu den Schwerpunkten aus dem „Bereich Bahn“.

## Die Seminarbroschüre 2021 der UVB

Anmeldungen unter:

<https://www.uv-bund-bahn.de/arbeitsschutz-und-praevention/seminare-und-qualifizierung/>



Eine wesentliche Aufgabe der Präventionsarbeit der Unfallversicherungsträger ist die Aus- und Fortbildung von Beschäftigten aus Mitgliedsunternehmen in Bezug auf die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit. Hierbei hat die UVB als zuständiger Unfallversicherungsträger auch eine besondere Verantwortung für die Sicherheit und Gesundheit der Seminarteilnehmenden, Dozierenden und Beschäftigten.

Die aktuelle Seminarbroschüre 2021 der UVB liegt vor (Link rechts in der Box). Anmeldungen sind ab sofort online möglich. Weiterhin finden Sie dort Antworten zu den häufigsten Fragen rund um die Seminare und deren Durchführung.

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Corona-Pandemie ist es auch denkbar, dass Seminare ausfallen oder unter Beachtung der erforderlichen Schutz- und Hygienemaßnahmen durchgeführt werden müssen. Die UVB ist jedoch zuversichtlich, dass der Seminarbetrieb zum überwiegenden Teil aufrecht erhalten werden kann. Parallel werden alternative Online-Bildungsformate entwickelt und z.B. Livestreams durchgeführt, wie diese bereits im Jahr 2020 für die Qualifizierung von Sicherheitsbeauftragten angeboten wurden.

### Seminare für Sicherheitsbeauftragte

Der altbewährte Klassiker zur Qualifizierung von Sicherheitsbeauftragten wird 54 Mal im Jahr 2021 angeboten.

Sicherheitsbeauftragte sind in den täglichen Arbeitsablauf integrierte und verantwortungsbewusste Beschäftigte, die nach § 22 Sozialgesetzbuch – Siebtes Buch – (SGB VII) den Unternehmer bei der Durchführung von Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit unterstützen. Sicherheitsbeauftragte sind ehrenamtlich tätig. Sie erfahren vor Ort am schnellsten von Mängeln und können diese weitermelden.

Sicherheitsbeauftragte sollen in ihrem Arbeitsbereich ein Vorbild in Sachen Arbeits- und Gesundheitsschutz sein. Besonders wichtig für die Aufgabe ist nicht das detaillierte Fachwissen im Arbeits- und Gesundheitsschutz, sondern das richtige Rollenbild bzw. das Selbstverständnis. Deshalb gibt es bei der UVB auch kein Aufbauseminar für Sicherheitsbeauftragte. Es wird jedoch empfohlen,

die Seminare für Sicherheitsbeauftragte alle vier bis fünf Jahre bei der UVB zu wiederholen, um das (Selbst)Verständnis für das Rollenbild zu vertiefen. Weiterhin stehen zur Vertiefung des Fachwissens viele der angebotenen Fachseminare auch den Sicherheitsbeauftragten zur Verfügung.

### Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit

Neu und von etwas größerer Tragweite ist die Neukonzeption der Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa). Um diese Aufgabe erfüllen zu können, ist die Entwicklung eines professionellen Rollenverständnisses sowie der Erwerb der notwendigen Fachkenntnisse und Kompetenzen erforderlich.

### Persönliche Voraussetzungen

Eine künftige Fachkraft für Arbeitssicherheit ist gegenüber Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit positiv eingestellt. Sie ist im Betrieb gut vernetzt und als kompetente Ansprechperson anerkannt. Diese Voraussetzungen erleichtern ihre spätere Tätigkeit und machen sie effektiv.

Teilnahmeberechtigt sind:

- Ingenieurinnen und Ingenieure, die berechtigt sind, diese Berufsbezeichnung zu führen oder einen Bachelor- oder Masterabschluss der Studienrichtung Ingenieurwissenschaften erworben und danach eine praktische Tätigkeit in diesem Beruf mindestens zwei Jahre lang ausgeübt haben.
- Staatlich anerkannte Technikerinnen und Techniker, die die Prüfung erfolgreich abgelegt und danach eine praktische Tätigkeit in diesem Beruf mindestens zwei Jahre lang ausgeübt haben.
- Meisterinnen und Meister, die die Prüfung erfolgreich abgelegt und danach eine praktische Tätigkeit in dieser Position mindestens zwei Jahre lang ausgeübt haben.

## Konzeption

Der Ausbildungslehrgang kombiniert internetgestütztes Selbstlernen mit Präsenzlernen in Seminaren und Praxisphasen im Betrieb. Während der Präsenzphasen werden die beim Selbstlernen erworbenen Kompetenzen reflektiert und handlungsorientiert vertieft. Gegenstand des Praktikums ist die Anwendung des Gelernten in der betrieblichen Praxis mit dem Ziel, reale Probleme des entscheidenden Betriebs zu lösen.

## Zeitrahmen

Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer durchläuft die Ausbildung nach einem festen Terminplan. Dadurch werden der angestrebte gemeinsame Kompetenzerwerb und die Vernetzung der Teilnehmenden erreicht. Zwischen Beginn und Ende der Qualifizierung liegen etwa 85 Kalenderwochen.

## Fachliche Themen

Neben den „Klassikern“ zur Führungsverantwortung oder zur Gesundheitsförderung können fachliche Vertiefungen in vielen anderen UVB-Seminaren erworben werden. Nachfolgend einige Hinweise zu den Fachseminaren mit Schwerpunktthemen aus dem „Bereich Bahn“:

### Arbeiten im Bereich von Gleisen

Arbeiten im Gleisbereich sind alle Tätigkeiten, die zur Errichtung, Instandhaltung, Änderung und Beseitigung von Bahn- und anderen Anlagen im Gleisbereich durchgeführt werden (DGUV Vorschrift 78). Dazu gehören auch damit zusammenhängende Arbeiten. Im Seminar werden insbesondere Sicherungsmaßnahmen behandelt. Die Teilnehmenden sollten über erste Erfahrungen mit Arbeiten im Gleisbereich und am Gleis verfügen.

### Eisenbahnbetrieb

Ist der Verkehrsweg/Arbeitsplatz breit genug und ausreichend beleuchtet? Bestehen Gefährdungen durch Einbauten? Reicht der Gleismittenabstand aus? Nur wer umfassend informiert ist, kann sicher arbeiten. Dieses Seminar informiert über die notwendigen Anforderungen beim Ausführen der Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb unter besonderer Berücksichtigung der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ (DGUV Vorschrift 72).



## Betrieb von elektrischen Energieanlagen

Um Sicherheit und Gesundheit beim Betrieb von elektrischen Energieanlagen zu gewährleisten, gilt es, geeignete Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Diese werden im Seminar erläutert und besprochen. Die richtige Auswahl der Arbeitsmethodik ist dabei ebenso wichtig wie eine regelmäßige Prüfung der Anlagen und Geräte. Das Seminar wird durch Vorführungen im praktischen Umfeld bereichert.

## Schienenfahrzeuginstandhaltung

Ohne Instandhaltung keine Sicherheit! Das Seminar befasst sich mit den speziellen Gefahren, die bei Arbeiten an Schienenfahrzeugen z.B. im Bereich der Oberleitung, bei Arbeiten mit Absturzgefahr oder beim Bewegen von Schienenfahrzeugen auftreten, und erläutert die erforderlichen Schutzmaßnahmen. Weiterhin werden bauliche Einrichtungen wie Arbeitsgruben, Verkehrswege und Arbeitsbühnen thematisiert sowie gemeinsam sichere Werkstätten zur Schienenfahrzeuginstandhaltung geplant.

## Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Aufgrund der hohen Nachfrage und der begrenzten Teilnehmerzahl wird eine zeitnahe Anmeldung für alle Seminare empfohlen. Werfen Sie kurzfristig einen Blick in das Angebot der Seminarbroschüre. Ganz bestimmt ist auch etwas für Sie dabei.

### Infos und Anmeldeunterlagen

Dietmar Schurig, Telefon 069 47863-2440 oder [dietmar.schurig@uv-bund-bahn.de](mailto:dietmar.schurig@uv-bund-bahn.de)

Aktuelle Hinweise können Sie unserem Internetangebot entnehmen (siehe Link auf Seite 15).