

# BahnPraxis B



## Spezial

Zugkollisionen in Augsburg und Würzburg

Arbeitsschutzstrategie – Gemeinsam für den Systemverbund Bahn

## Aktuell

FIT Bahnbetrieb 2022 der DB Netz AG

Aktionsbündnis für mehr Sicherheit im Gleisbau

## Liebe Leserinnen und Leser,

wir hoffen, Sie hatten einen guten Start in das Jahr 2022. Für die *BahnPraxis B*-Redaktion hat der Jahreswechsel auch eine Neuerung gebracht: Der Umfang der Ausgabe hat sich verdoppelt. Im Gegenzug erscheint die *BahnPraxis B* nun jeden zweiten Monat. Das reduziert den Aufwand bei der Verteilung bzw. Versendung der Exemplare. Die veränderte Erscheinungsweise ermöglicht der Redaktion auch, längere und damit tiefgreifendere Artikel in einer Ausgabe zu veröffentlichen.

So finden Sie in der vorliegenden Edition einen Beitrag zu den Erkenntnissen, die aus zwei Zugkollisionen in Augsburg und Würzburg gewonnen werden konnten. Außerdem stellen wir Ihnen unter anderem die Arbeitsschutzstrategie der Deutschen Bahn AG vor und berichten über ein Aktionsbündnis für mehr Sicherheit im Gleisbau, das von der Unfallversicherung Bund und Bahn, der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft, der DB Netz AG sowie von Institutionen und Verbänden der Bau- und Bahnindustrie geschlossen worden ist.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen dieser und der weiteren Beiträge, und bleiben Sie gesund!

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

### Richtigstellung

In der Ausgabe 11/2021 haben wir auf den Seiten 8 bis 10 eine Aufgabe aus einem Muster-TmE (TmE steht für Training mit Ergebnisfeststellung) abgedruckt. Bei der Lösung (Seite 6 unten) ist uns leider ein Fehler unterlaufen: Bei der Nr. 8 fehlt der Befehl 12 – Grund Nr. 1. Wir bitten, dies zu entschuldigen, und danken dem aufmerksamen Leser, der uns diesen Hinweis gegeben hat.

## 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), Steffen Eigner, Uwe Haas, Anita Hausmann, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Jens Thielmann, 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 zweimonatlich. 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 alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

## Unser Titelbild



Zweites Gleis für „Weddeler Schleife“ wird bis 2023 zwischen Weddel und Fallersleben gebaut.

Foto: DBAG/Volker Emersleben

## Inhaltsverzeichnis

- 3 Zugkollisionen in Augsburg und Würzburg
- 10 Arbeitsschutzstrategie – Gemeinsam für den Systemverbund Bahn
- 18 FIT Bahnbetrieb 2022
- 22 Test: Sicherheitszeichen
- 23 Aktionsbündnis für mehr Sicherheit im Gleisbau

Lösung zu „Dieses Sicherheitszeichen steht für...“ auf Seite 22:  
W006 b) | P015 a) | GHS-05 b) |  
F003 c) | E011 a) | M004 b)



Lehren aus Unfällen

## Zugkollisionen in Augsburg und Würzburg

**Matthias Rieger**, Referent Betriebssicherheit Region Bayern, und **Thomas Skobowsky**, Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters für die Region Bayern, beide DB Regio AG, München

Am 18. September 2017 und am 16. Februar 2020 kam es in Augsburg und in Würzburg zu zwei Bahnbetriebsunfällen, welche aufgrund des Schadensausmaßes, der räumlichen Nähe zu einem bedeutenden Knotenbahnhof und den Auswirkungen auf den Zugverkehr im Reise- und Güterzugbetrieb nicht nur in Bayern für Aufsehen sorgten. Da in beiden Fällen eine ähnliche Fehlerkette ursächlich war, möchten wir mit diesem Artikel auf beide Ereignisse tiefer eingehen, die dabei gewonnenen Erkenntnisse für den alltäglichen Eisenbahnbetrieb und die Schlussfolgerungen für die Betriebssicherheit erläutern.

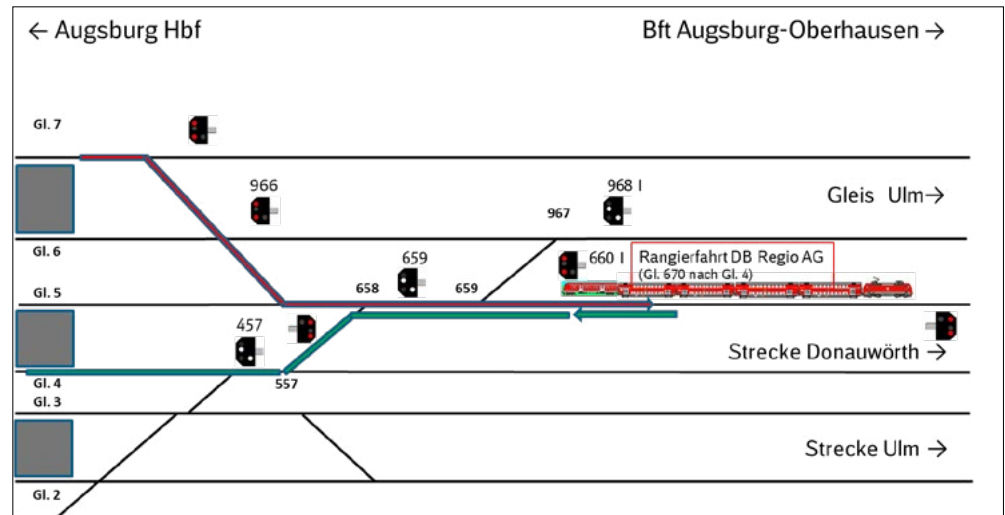


Abbildung 1

Quelle: DB Regio AG

Die DB Regio AG ist als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verpflichtet, gefährliche Ereignisse zu untersuchen, zu analysieren und aus den ermittelten Ursachen Lehren im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit zu ziehen. Solche Untersuchungen und Verbesserungen erfolgen eigenständig durch die jeweils zuständigen Ständigen Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters sowie ihren zugeordneten Unfallsachbearbeitern. Daneben führen weitere Beteiligte am Ereignis (beteiligte EVU und das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen), als auch Behörden (z.B. die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung als nationale Unfalluntersuchungsstelle oder das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Stelle für die Gefahrenabwehr) gleichartige Untersuchungen durch. Diese Untersuchungen ermöglichen es, durch Ableitung von organisatorischen, betrieblichen oder technischen Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen, Wiederholungen zu vermeiden, die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb aufrecht zu erhalten und – soweit in angemessener Weise durchführbar – kontinuierlich zu verbessern.

## Ereignis in Augsburg

Am 18. September 2017 um 12:30 Uhr endete die Zugfahrt des aus Nürnberg Hbf kommenden RE-D 59119 in Augsburg Hbf auf Gleis 7. Der RE-D bestand aus vier Doppelstockwagen sowie führendem Steuerwagen und wurde von einer Lokomotive der BR 111 geschoben. Diese Fahrzeuggarnitur sollte um 13:27 Uhr als RE-D 59124 aus Gleis 4 von Augsburg Hbf zurück nach Nürnberg Hbf fahren. Dazu wechselte der Triebfahrzeugführer (Tf) vom Steuerwagen auf die Lokomotive, um in Richtung Augsburg-Oberhausen als Rangierfahrt nach Gleis 670 hinter das Lichtsperrsignal (Ls) 660 I zu fahren. Von dort aus sollte die Rangierfahrt nach Gleis 4 rangieren, wobei der Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) als Rangierbegleiter (Rb) eingesetzt war und den Tf unterstützen sollte.

Der Tf fuhr die Fahrzeuggarnitur als Rangierfahrt mit der Lokomotive voraus von Gleis 7 nach Gleis 670 und kam so zum Halten, dass sich der Führerraum des am Ende befindlichen Steuerwagens in Höhe des Ls 660 I befand. Als die vom Steuerwagen Richtung Hbf sichtbaren Ls 659 und ff. auf Fahrtbegriff wechselten, gab der KiN als Rb im Führerraum des Steuerwagens dem auf der Lokomotive befindlichen Tf den Auftrag zum Herkommen und der Tf begann mit dem Schieben der Rangierfahrt (Abbildung 1).

Zur gleichen Zeit näherte sich von Augsburg-Oberhausen kommend die BRB 86523 der Bayerischen Regiobahn (BRB) auf dem parallel verlaufenden Gleis 970, um über die Weichenverbindung 967/659 nach Gleis 670 zu wechseln und weiter in den Bahnhofsteil (Bft) Augsburg Hbf einzufahren. Der Triebzug der BRB kollidierte auf der Weiche 659 mit dem Steuerwagen und drückte diesen aus dem Gleis (Abbildung 2).

## Folgen

Der Steuerwagen (beide Drehgestelle) und der erste Mittelwagen (ein Drehgestell) der Rangierfahrt entgleisten, der Steuerwagen wurde dabei in Schräglage gedrückt. Der Triebzug der BRB entgleiste mit der ersten Achse des Mittellaufdrehgestells. An dem Steuerwagen und dem Triebzug entstanden erhebliche Schäden an den Auf- und Unterbauten. Die Weiche 659 wurde durch die Entgleisung beschädigt. Der entgleiste Steuerwagen knickte einen Beleuchtungsmast um, der die Oberleitung des Nachbargleises beschädigte (Abbildung 3).

Es gab insgesamt vier Leichtverletzte (zwei Reisende, der Tf der BRB sowie der KiN der DB Regio AG), die jeweils unter Schock standen. Zum Bergen des Steuerwagens war ein Notfall-Schienendrehkran erforderlich, der in der Nacht vom 18. zum 19. September 2017 aus Fulda zugeführt wurde. Der Bahnhof Augsburg Hbf war mehrere Stunden komplett gesperrt und die betrieblichen Einschränkungen zogen sich über mehrere Tage.

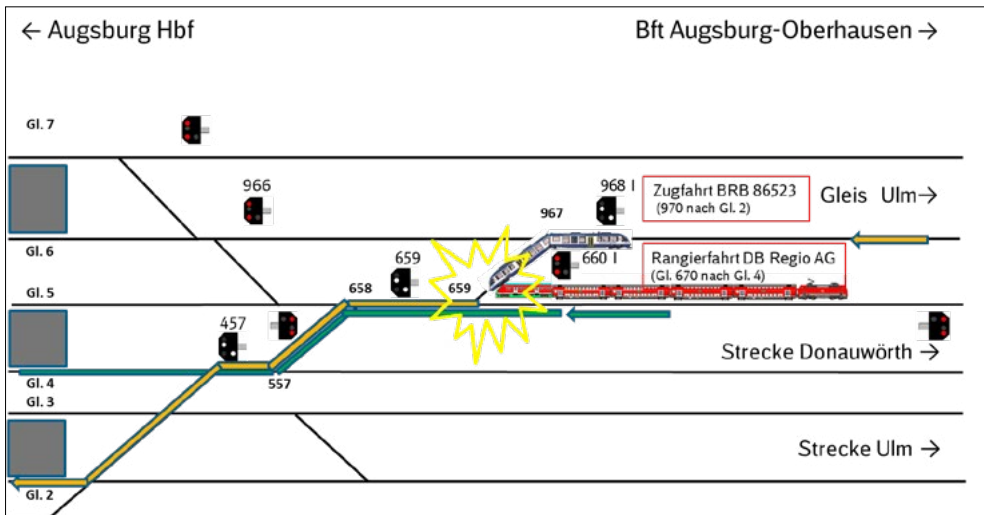


Abbildung 2

Quelle: DB Regio AG

### Einschätzungen zur Ursache

Die Rangierfahrt wechselte in Gleis 670 zur Fahrt an den Bahnsteig die Fahrtrichtung. Damit ging die Verpflichtung zur Aufnahme der Zustimmung der Rangierfahrt, zur Beobachtung des Fahrwegs und zur Erteilung des Fahrauftrags an den Rangierbegleiter über. Die Rangierfahrt war im führenden Steuerwagen durch den KiN in der Funktion als Rb besetzt, der Tf befand sich auf dem Triebfahrzeug am Schluss der geschobenen Rangierfahrt.

Der KiN war als Zugführer und Rb für diese Tätigkeiten qualifiziert, seit 2013 im Einsatz und wurde in diesem Zeitraum regelmäßig fortgebildet und überwacht. Damit hatte der KiN die Befugnis, die Tätigkeit des Rb zu übernehmen. Dienstschichten mit Tätigkeit als Rb gehörten zu seinen regelmäßig gefahrenen Leistungen. Die Schicht, bei der sich der Unfall ereignete, war seine erste Schicht nach dem neu eingeführten planmäßigen Umsetzen in Augsburg aus Gleis 7 nach Gleis 4, bei dem der KiN als Rb den Tf beim Umsetzen bzw. beim Zurücksetzen nach Gleis 4 unterstützte.

Der KiN befand sich bei der Fahrt nach Gleis 670 im Führerraum des Steuerwagens am Schluss der Rangierfahrt. Bei der Einfahrt in das Gleis 670 zwecks Fahrtrichtungswechsel kam die Fahrt so zum Halten, dass sich das für die Rückfahrt maßgebliche Ls 660 I neben dem seitlichen Führerfenster befand. Damit war es für den KiN beim Blick aus dem Frontfenster des Steuerwagens nicht sichtbar. Stattdessen betrachtete er das folgende Ls 659 als Startsignal („Wende-Ls“). Als dieses auf Signalbegriff Sh 1 wechselte, gab der KiN als Rb dem Tf den Fahrauftrag zum Herkommen, damit dieser die Rangierfahrt (Abbildung 4, grüner Pfeil) in Richtung Bft Augsburg Hbf zum Abfahrtgleis der späteren Zugfahrt in Bewegung setzen konnte. Dass das vermeintliche Startsignal Ls 659 nicht der Rangierfahrt, sondern der herannahenden Zugfahrt BRB 86523 galt, erkannte der KiN als Rb nicht. Begünstigend für den Irrtum kommt hinzu, dass der Fahrweg der Zugfahrt ebenfalls in



Abbildung 3

Foto: DB Regio AG

Abbildung 4

Quelle: DB Regio AG



die gleiche Richtung führte und alle für seinen Fahrweg sichtbaren Lichtsperrsignale Sh 1 zeigten. Die auf dem parallelen Gleis 970 von hinten kommende BRB (Abbildung 4, vorhergehende Seite, oranger Pfeil) konnte der KiN als Rb von seiner Position aus nicht sehen. Als er die für die Rangierfahrt falsche Lage der Weiche 659 wahrnahm, war die Kollision aufgrund der kurzen Abstände der beiden Fahrten zur Weiche nicht mehr zu verhindern.

### Ereignis in Würzburg Hbf

Eine unbegleitete Rangierfahrt sollte am 16. Februar 2020 gegen 21:45 Uhr im Bahnhof Würzburg Hbf für den planmäßigen Bereitstellungsprozess von Gleis 192 über Gleis 231 hinter dem Ls 231 II wenden, um nach einem Richtungswechsel den Zugverband für die spätere Zugfahrt RE-D 4636 am Gleis 10 bereitzustellen. Der Zugverband bestand aus einer vierteiligen Twindexx-Garnitur (105,6 Meter Lük) der Bauart Dosto 2010 (Abbildung 5).

Nach dem Vorbereitungsdienst verständigte sich der Tf über GSM-R-Zugfunk mit dem zuständigen Weichenwärter über die bevorstehende Rangierfahrt zum Bereitstellen an den Bahnsteig. Der Weichenwärter stimmt der Rangierfahrt von Gleis 192 nach Gleis 231 bis zum Ls 231 I mit Sh 1 zu. Nachdem der Tf die Zustimmung durch Sh 1 erkennt, setzt dieser seine Rangierfahrt in Bewegung nach Gleis 231 bis zum Ls 231 I. Der Tf fährt allerdings die Gleislänge nicht komplett aus, so dass das Ende der Rangierfahrt mit dem Führerraumseitenfenster in Höhe des Ls 231 II zum Halten kommt (Abbildung 6).

Während der Wendezeit/Führerraumwechsel der Rangierfahrt wurde die Fahrstraße für den DGS 48959 u.a. über die Weichen 364, 363, 377, 376 eingestellt und die Zugfahrt fuhr signalmäßig in Richtung Bahnsteig. Der Tf der Rangierfahrt bezog die im Gleisvorfeld leuchtenden Sh 1 (Ls 153 II und zwei weitere folgend) auf sich und setzte seine Rangierfahrt in Bewegung. Zeitgleich näherte sich der DGS 48959 der Weiche 377 und fuhr der Rangierfahrt in die Flanke (Abbildung 7).

### Folgen

Die Flankenfahrt fand am zweiten Dosto-Mittelwagen 50 80 26-81501-1 auf der Weiche 377 statt. Dort sind die ersten Kollisionsspuren am Dosto-Mittelwagen erkennbar, der mit dem vorauslaufenden Drehgestell vollständig entgleiste; das hintere Drehgestell hob einseitig ab. Das Triebfahrzeug 187 315-7 und der erste Kesselwagen des DGS 48959 entgleisten vollständig mit allen Achsen (Abbildungen 8 und 9).

Verletzt wurde niemand, es entstand allerdings beträchtlicher Sachschaden an Fahrzeugen und Infrastruktur. An der Lokomotive des Güterzuges traten Gefahrstoffe aus. Der Bahnhof Würzburg Hbf war mehrere Stunden komplett gesperrt und die betrieblichen Einschränkungen erstreckten sich auf mehrere Tage.

### Einschätzungen zur Ursache

Die Rangierfahrt fuhr zum Wenden nicht weit genug an das Ls 231 I heran bzw. nicht weit genug hinter das Wende-Ls 231 II und der Tf konnte deshalb den Haltbegriff von seiner Sitzposition im Führerraum aus nicht wahrnehmen.

Abbildung 5

Quelle: DB Regio AG

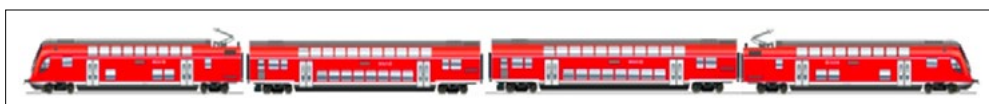
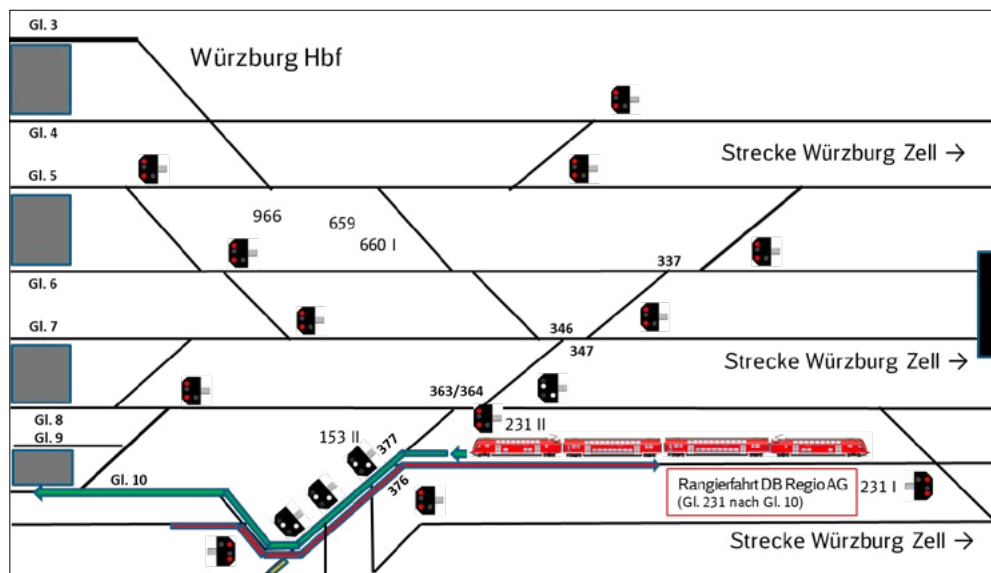


Abbildung 6

Quelle: DB Regio AG



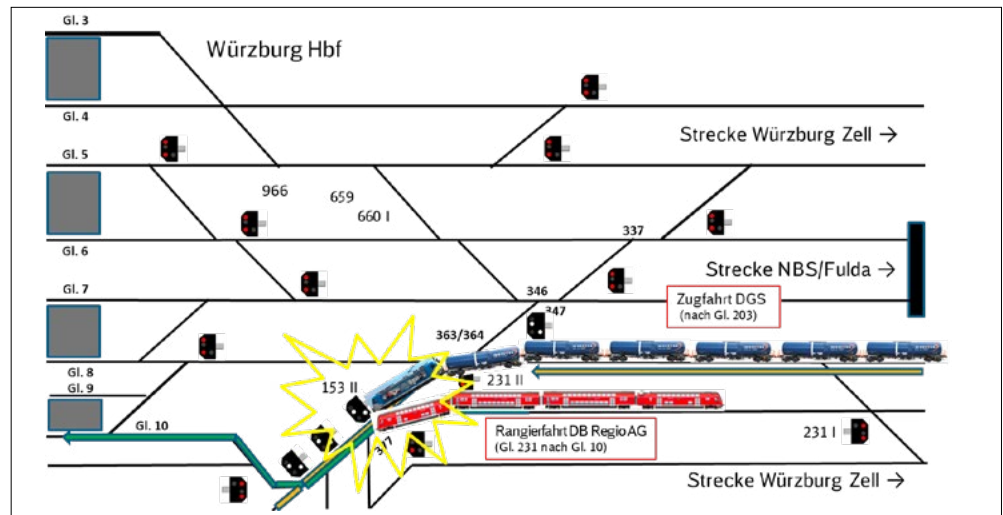


Abbildung 7

Quelle: DB Regio AG

Dabei gilt es zu beachten, dass die verfügbare Länge des Gleises 231 zwischen den beiden Lichtsperrsignalen (Ls 231 I/Wende-Ls 231 II) ca. 117 Meter beträgt, weshalb der Tf bei einer Länge seines Zugverbands von ca. 106 Metern sehr nah an das Lichtsperrsignal heranfahren muss. Bei neueren Fahrzeugen wie dem Twindexx besteht dabei die Besonderheit, dass der Sitzplatz des Tf weit nach hinten gerückt ist und damit ein flacherer Sichtwinkel vor der Fahrzeugspitze (toter Winkel) entsteht. Dieser Umstand ist aufgrund der Einhaltung der gesetzlich geforderten Crashnormen entstanden. Damit ist es für den Tf schwierig, nahe an das Ls heran- und dabei nicht unzulässig daran vorbeizufahren, da das Lichtsperrsignal aus seinem Sichtbereich verschwindet (Abbildung 10 auf Seite 8).

Abbildung 9

Foto: DB Regio AG

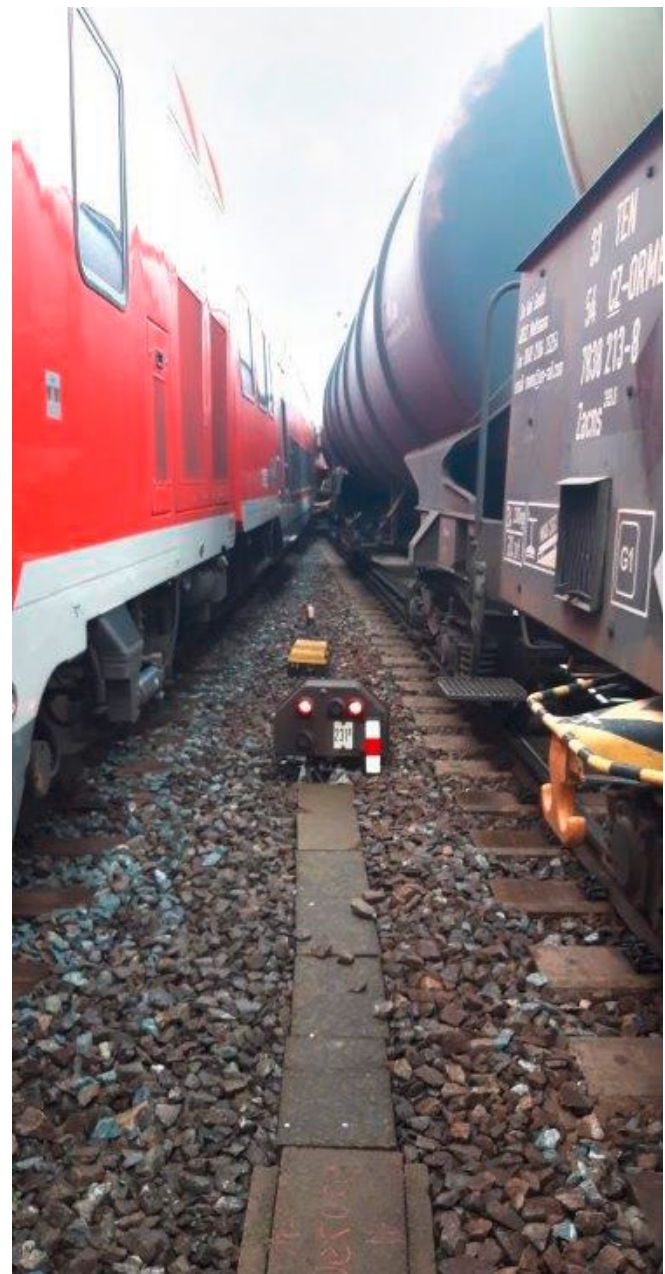


Abbildung 8

Foto: DB Regio AG



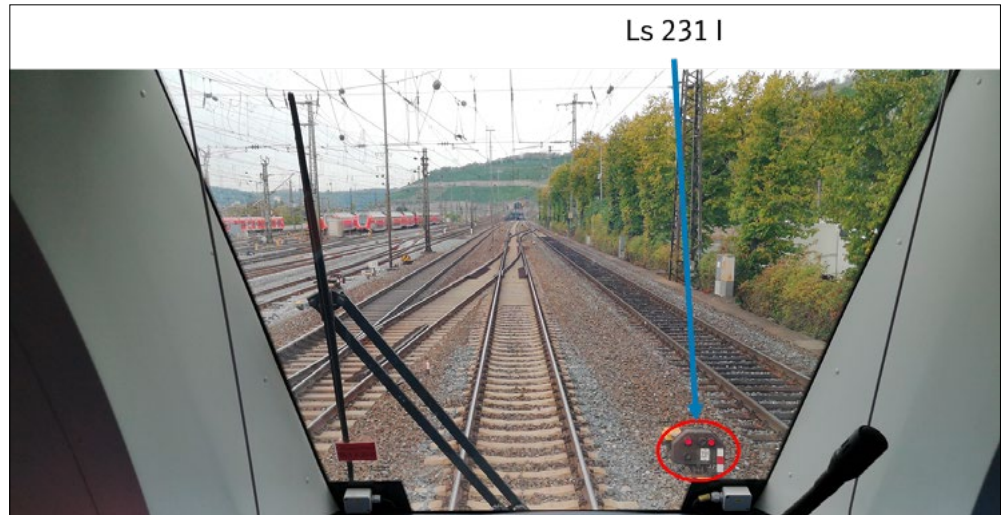


Abbildung 10

Quelle: DB Regio AG



Abbildung 11

Quelle: DB Regio AG

Obwohl das letzte Fahrzeug noch über das Ls 231 II hinausstand, wurde eine Zufahrstraße für den fahrgewegkreuzenden Güterzug eingestellt. Dies war möglich, weil die Rangierfahrt den Isolierstoß zum Abschnitt zwischen Ls 231 II und Weiche 377 freigefahren hatte. Dieser Abschnitt wurde dem Fahrdienstleiter nicht mehr als besetzt angezeigt.

Dem Tf war nach dem Führerraumwechsel nicht bewusst, dass das für ihn gültige Ls 231 II unterhalb seines Führerraumseitenfensters stand (Abbildung 11).

Beim Blick aus dem Frontfenster nahm er mehrere Lichtperrsignale in der Stellung Sh 1 entlang des vereinbarten Fahrwegs (Abbildung 12, grüner Pfeil) wahr. Allerdings galt diese Zustimmung für den Fahrweg des Güterzuges (Abbildung 12, oranger Pfeil). Die Stellung der ersten Weiche im Fahrweg war in der Dunkelheit nicht erkennbar, Weichensignale waren dort keine angebracht.

## Resümee

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass bei beiden Ereignissen nicht erkannt wurde, dass das fahrtzulassende Signal beim Blick aus dem Frontfenster des Führerraums im toten Winkel stand. Weiterhin kann festgestellt werden, dass die Fahrwege der Kollisionsgegner in die gleiche Fahrtrichtung führten und es dadurch zu Fehlinterpretationen hinsichtlich der eigenen Fahrt führte. Die Infrastruktur weist an beiden Örtlichkeiten keine Besonderheiten auf, die eine spezifische Ortskenntnis erfordern hätten.

Die betriebliche Situation „führendes Fahrzeug steht nah am oder bündig mit dem fahrtzulassenden Lichtsignal“ ist im Betrieb keine seltene Situation. Einerseits erfordern teils knapp kalkulierte Gleislängen genaues Halten, andererseits ist beim Richtungswechsel im Gleis das Feingefühl des Tf erforderlich, die Gleislänge ausreichend auszufahren.



Abbildung 12

Quelle: DB Regio AG

Die Anlässe, bei welchen solche Situationen eintreten können, sind sehr vielfältig. Insofern laufen Denkansätze zur Vermeidung solcher Situationen mittels technischer oder betrieblicher Lösungen ins Leere, da diese jeweils immer nur einen einzelnen Anlass berücksichtigen können. Wesentlich besseren Erfolg verspricht, das rangierende Personal für die Gefahren genau solcher Situationen zu sensibilisieren und Hilfestellungen für sichere Entscheidungen zu geben.

Dazu sollen die folgenden Handlungsvorschläge diese Hilfestellung ermöglichen:

• **Einfahren ins Wendegleis:**

1. Beim Verständigen über Ziel, Zweck und Besonderheiten der Rangierfahrt kann mit dem Weichenwärter direkt das Wende-Ls erfragt werden. Alternativ kann die Verständigung über die Rangierfahrt jeweils nur für eine Rangierbewegung erfolgen. Im Wendegleis müsste dann also erneut eine Verständigung mit dem Weichenwärter erfolgen.
2. Bei der Einfahrt in das Wendegleis kann der Tf bereits das spätere Start-Ls für die Gegenrichtung lokalisieren und verinnerlichen.
3. Bei ausreichender Gleislänge soll der Tf das Wendegleis ausreichend in Abhängigkeit der Gesamtlänge seines Fahrzeugs bzw. seiner Fahrzeuggruppe weit genug ausfahren.
4. Bei knapper Gleislänge langsam und vorsichtig an das Ziel-Ls herantasten. Falls vorhanden, zum Anhalten die Schnellbremsstellung der Seitenfahreinrichtung beim Blick aus dem rechten Seitenfenster nutzen.

• **Nach dem Fahrtrichtungswechsel:**

1. Es darf niemals angenommen werden, dass sich der beim Verständigen abgesprochene Ablauf in genau der zeitlichen Abfolge wie besprochen vollzieht. Da sich nach dem Verständigen die Situation für den Weichenwärter unmittelbar ändern kann, ist immer mit Abweichungen zu rechnen.

2. Besteht die Möglichkeit, beim Fahrtrichtungswechsel an der rechten Seite außen am Zug entlangzugehen (Verkehrsweg zwischen den Gleisen ist vorhanden), kann dadurch bereits der Standort des Lichtsperrsignals aufgenommen werden.
3. Befindet sich zwischen dem Startpunkt und dem vermeintlich Fahrt-zustimmenden Ls noch ein Fahrweg-element, z.B. eine Weiche, ist dies ein Hinweis darauf, dass man ggf. in gleicher Höhe oder hinter einem weiteren Ls steht. Auf diese Situation sollte in jedem Fall geachtet werden!
4. In unklaren Fällen ist es immer besser und sicherer stehen zu bleiben, mit dem Weichenwärter zu sprechen und die Situation zu klären.

Im regelmäßigen Fortbildungsunterricht der DB Regio AG ist dieses Thema aufgenommen worden und wird in diesem Sinne umgesetzt. Zusätzlich wurde das Personal durch einen sogenannten Sicherheitsreport über den Hergang und die Lehren aus diesen Ereignissen informiert.



Arbeitsschutz im DB-Konzern – Zero Accident

## Arbeitsschutzstrategie – Gemeinsam für den Systemverbund Bahn

Philipp Götte, Leiter Arbeitsschutz und Brandschutz, Deutsche Bahn AG, Berlin

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG führt und steuert die Geschäftsfelder sowie die operativen Serviceeinheiten im gesamten Konzern. Allein im Systemverbund Bahn sind rund 210.000 Mitarbeitende beschäftigt. Um alle Beschäftigten vor Arbeitsunfällen sowie Gesundheitsgefahren zu bewahren, hat der Vorstand eine entsprechende Gruppenfunktionen zur Steuerung der konzernweiten Arbeitsschutzmaßnahmen in der Konzernleitung eingerichtet und mit der Umsetzung einer Arbeitsschutzstrategie für den Verbund beauftragt.



Die verantwortliche Gruppenfunktion „Arbeitsschutz und Brandschutz“ (TBS 2) im Vorstandsressort „Digitalisierung und Technik“ setzt zum Schutz der Mitarbeitenden seit dem 1. Januar 2020 gemeinsam mit den Geschäftsfeldern, Serviceeinheiten und Wahlbetrieben des DB-Konzerns eine Arbeitsschutzstrategie mit dem strategischen Ziel „Zero Accident – null Unfälle“ um. Wesentliche Bestandteile dieser Arbeitsschutzstrategie sind Sichtbarkeit im Arbeitsschutz, eine direkte und offene Kommunikation sowie eine wertschöpfende Sicherheitskultur, die nur gelebt werden kann, wenn eine funktionierende Arbeitsschutzorganisation im DB-Konzern vorhanden ist.

Weiterhin liegt ein Schwerpunkt auf der Identifikation, Bündelung und Weiterentwicklung von bewährten Arbeitsschutzmaßnahmen aus den einzelnen Gesellschaften, um die Qualität des präventiven Arbeitsschutzes im gesamten DB-Konzern für den Verbund zu verbessern (Abbildung 1).

Bei der wirkungsvollen Umsetzung dieser Arbeitsschutzmaßnahmen muss auf eine Integration in die bestehenden Systeme, Modelle, Prozesse und Projekte geachtet werden. Anschließend wird geprüft, ob die Schutzmaßnahmen über einen längeren Zeitraum eine Verbesserung erzielt haben. Doch bevor überhaupt präventive Maßnahmen greifen können, muss ein stabiles Fundament durch wirksame Regeln, die aktuell und im Betrieb umsetzbar sind, errichtet werden.

## Fachliche Führung durch Rahmenrichtlinien

Konzernweite Regelwerksänderungen, die z.B. aufgrund von Gesetzesänderungen oder neuen Technologien erforderlich sind und in Arbeitsgruppen ausgearbeitet werden, müssen mit den Gesellschaften fachlich abgestimmt und anschließend einstimmig beschlossen werden. Inklusive Anhänge, Vordrucke und Zusätze gibt es für den Arbeits- und Brandschutz zurzeit 68 Regelwerke, die von der Gruppenfunktion TBS 2 als geschäftsführende Stelle mit den Rahmenrichtlinien 124 und 132 verantwortet werden. Im Jahr 2020 konnten 14 Regelwerke, die teilweise das letzte Mal vor 12 Jahren aktualisiert wurden, überarbeitet werden.

Diese inhaltlichen und redaktionellen Änderungen betreffen u.a.

- „Arbeitsschutz beim Einsatz von Fremdfirmen und Leiharbeitnehmern“,

*„Wir haben uns mit der Starken Schiene viel vorgenommen. Wir wollen in allen Bereichen des Systemverbundes deutlich wachsen und ein „mehr vom selben“ wird uns nicht die Ziele erreichen lassen. Gerade unter diesen Rahmenbedingungen ist das Thema Arbeitsschutz unheimlich wichtig: Wir müssen uns verändern, Dinge anders machen, aber eines darf sich nicht ändern, die Sicherheit unserer Kolleginnen und Kollegen muss immer ganz vorne stehen und gemeinschaftlich sichergestellt werden.“*

Matthias Gramer, COO DB Konzern – Leiter Qualität, Sicherheit, Exzellenz, Deutsche Bahn AG

Abbildung 1: Weiterentwicklung des Arbeitsschutzes im Systemverbund Bahn

- „Arbeitsschutz bei Beschäftigung von DB-Mitarbeitern im Ausland“,
- „Vorrichtung zum Bahnerden von Baumaschinen, Hebezeugen sowie Bahndienstwagen“,
- „Sicherheit bei Arbeiten an oder in der Nähe von Fahrleitungsanlagen der DC-S-Bahnen Berlin und Hamburg“ sowie
- „Persönliche Schutzausrüstung (PSA) auswählen, beschaffen, bereitstellen, benutzen und prüfen“.

In den nächsten Monaten sollen außerdem mehrere Regelwerke, die nicht mehr benötigt oder in andere Dokumente überführt werden können, außer Kraft gesetzt werden, um die umzusetzenden Regeln für den Betrieb soweit möglich zu reduzieren bzw. zu vereinfachen.

Zusätzlich sind weitere Regelwerke im Arbeits- und Brandschutz wie

- „Brandschutz; Schienenfahrzeuge“,
- „Koordination der Gefährdungen bei Arbeiten mehrerer Unternehmen“,
- „Vorgehensweise bei Arbeits- und Wegeunfällen sowie Beinaheunfälle“ und
- „Durchführung und Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung“ zu aktualisieren.

Alle Änderungen zum Regelwerk werden im Rahmen des Inkraftsetzungsprozesses in der Konzernregelwerksdatenbank (KRWD) über die



Geschäftlichen Mitteilungen sowie auf der Kommunikationsplattform „DB Planet“ veröffentlicht (Abbildung 2).

### Transparenz im Arbeits- und Brandschutz

Ein weiterer Aspekt zur Förderung einer wirkungsvollen Arbeitsschutzstrategie neben der zentralen fachlichen Abstimmung über Regelwerke ist die transparente Darstellung des Unfallgeschehens durch das monatliche und jährliche Berichtswesen, das auf einem konzernweiten Kennzahlensystem im Arbeitsschutz basiert. Insbesondere der LTIF (Lost Time Injury Frequency) als normierte Unfallkennzahl, die durch die (relative) Unfallhäufigkeit bestimmt wird, kann in einer Längs- und Querschnittsbetrachtung zur Bewertung herangezogen werden.

Die relative Unfallhäufigkeit wird aus der Summe der Arbeitsunfälle durch die geleisteten (versicherten) Stunden bei den Gesellschaften gebildet und anhand einer internationalen Normierung (1.000.000 Stunden) standardisiert,

*„Der Konzernarbeits- und Brandschutz ist für uns eine wertvolle Hilfe. Die Kolleginnen und Kollegen von TBS 2 schaffen mit dem Konzern-Regelwerk einen wichtigen Rahmen für sicheres Arbeiten, sie unterstützen wichtige geschäftsfeldübergreifende Projekte und bieten mit ihren regelmäßigen Gesprächsformaten eine wichtige Kommunikationsplattform zwischen den Geschäftsfeldern. Damit wir alle voneinander lernen können und das Rad nicht zweimal erfinden müssen.“*

Niels Tiessen, Leiter Arbeits- und Brandschutzmanagement, DB Netz AG

*„Gemeinsam mit TBS 2 ist die Digitalisierung und Standardisierung eines unserer zentralen Ziele im Konzern. Zukünftig schaffen wir durch festgelegte Standards im Arbeitsschutz nicht nur Transparenz, sondern definieren vor allem neue, einheitliche Ziele für unsere Mitarbeiter.“*

Tamim Ahmadiar, Referent Arbeitsschutz und Gefahrstoffmanagement, DB Regio AG

Abbildung 2: Standardisierung sowie Transparenz durch Kommunikation

Abbildung 3: Grundprinzipien und Ziele unserer Sicherheitskultur

**DB**

- Arbeitsschutz darf nicht unabhängig bzw. aufgesetzt sein, sondern muss als Investition gemeinsam in die Geschäftstätigkeit integriert werden
- Veränderungen brauchen Zeit – wir wollen langfristige sowie beständige Verbesserungen und keine kurzfristigen Erfolge
- Statt Unfälle nur zu verhindern, werden wir kontinuierlich für mehr Sicherheit und Exzellenz sorgen
- Präventiv statt reaktiv, um uns von einem regelorientierten zu einem wertschöpfenden Unternehmen zu entwickeln
- Nur das strategische „Null-Unfall-Ziel“ ist ethisch und moralisch vertretbar
- Sicherheitsverbesserungen werden nicht nur intern über den PDCA-Zyklus eingebracht, sondern ebenfalls über Lerneffekte aus den Erfahrungen von anderen Gesellschaften, Bereichen und Personen
- Zur Vermeidung von Unfällen werden wir alles mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln tun
- Anstelle der externen Motivation durch Vorschriften und Regeln, möchten wir die intrinsische Motivation der Mitarbeitenden durch Partizipation fördern

Quelle: DB AG



um im DB-Konzern geschäftsfeldübergreifend unabhängig von den geleisteten (versicherten) Stunden die Anzahl der Arbeitsunfälle zu vergleichen. Prinzipiell ist mit dem LTIF sogar ein externer Vergleich mit anderen Unternehmen möglich. Gleichwohl müssen die Rahmenbedingungen zur Bewertung überprüft werden, um nicht „Äpfel“ mit „Birnen“ bzw. gefährliche Tätigkeiten wie Oberleitungsarbeiten im offenen System Eisenbahn mit z.B. standardisierten Prozessen in einer geschlossenen Fertigungshalle der Automobilindustrie zu vergleichen. Anschließend erfolgt die Unfallauswertung, um gemeinsam mit den Gesellschaften systematische Ursachen zu analysieren und Schwerpunkttendenzen zu erkennen.

Auch im Brandschutz werden Brandereignisse statistisch erfasst und im Rahmen der konzernweiten Arbeitsgruppe ausgewertet. Neben der kontinuierlichen Auswertung zur Entwicklung des Brandgeschehens werden stichprobenartig Begehungen in Gebäuden durchgeführt und Brandschutzunterlagen geprüft.

### Wertschöpfende Sicherheitskultur

Eine wirkungsvolle Arbeitsschutzstrategie mit dem Ziel „Zero Accident“ beinhaltet jedoch mehr als das Vorschreiben von Regeln und die Durchführung von Kontrollen, um Transparenz zu schaffen. Um im Systemverbund Bahn den Arbeitsschutz zu gestalten und eine kontinuierliche Verbesserung zu erzielen, sind gemeinsame Grundprinzipien und Ziele, die von allen Mitarbeitenden gelebt werden, für eine wertschöpfende und proaktive Sicherheitskultur erforderlich (Abbildung 3).

### Eine schlagkräftige Organisation...

Diese Grundprinzipien und Ziele werden von den Mitarbeitenden der Gruppenfunktion TBS 2, die als zentrale Ansprechpartner für interne Gesellschaften, Funktionen und Bereiche sowie für externe Institutionen und Behörden fungieren, weitergetragen (Abbildung 4). Doch ohne Unterstützung können die zentralen Fachexperten für den Arbeitsschutz keine wirkungsvolle Arbeitsschutzstrategie im gesamten Systemverbund umsetzen. Dazu ist die Zusammenarbeit auf Augenhöhe mit den Fachexperten der einzelnen Gesellschaften sowie anderen Gruppenfunktionen erforderlich.

*„Gemeinsam mit TBS 2 haben wir die Unternehmerpflichtenübertragung überarbeitet und eine erfolgreiche Schulung für Führungskräfte der ersten sowie zweiten Unterstellungsebene in der Holding durchgeführt.“*

Anne-Maria Gustke, Leiterin HR-Business Partner  
Konzernleitung, Deutsche Bahn AG

Abbildung 4: Kommunikation der Grundprinzipien und Ziele einer erfolgreichen Sicherheitskultur in Führungskräftebildungen

*„Die Zusammenarbeit mit TBS 2 klappt hervorragend und ist von gegenseitigem Respekt sowie Wertschätzung geprägt. Dabei sind gemeinsame Aufgaben hervorzuheben, sei es die Zusammenarbeit im Thema Gefahrstoffe, bei der Implementierung der Anforderungen im Projekt Arbeitsschutz und Betriebsärztlicher Dienst (SAP EH&S) unter der Federführung des Personalbereiches oder bei der Strategie zur Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen von Radon am Arbeitsplatz. Die Lösung von Problemen, die kontinuierliche Weiterentwicklung als auch das Einbringen neuer Ideen und Verfahrensweisen stehen dabei jederzeit im Vordergrund. Die Abstimmungen laufen unbürokratisch und zielführend.“*

Michael Wilkens, Leiter Strahlenschutz, Hygiene,  
Gefahrstoffe, Gefahrgut, Deutsche Bahn AG

Abbildung 5: Kommunikation neuer Arbeitsschutzthemen in der Arbeitsgruppe Arbeitsschutz

Um notwendige Änderungen im Arbeitsschutz schnell im DB-Konzern abzustimmen, wurde daher die konzernweite Arbeitsgruppe „Arbeitsschutz“ fachlich und personell erweitert. Mittlerweile sind in der von TBS 2 geführten Arbeitsgruppe die Fachstellenleiter bzw. Fachexperten im Arbeitsschutz der 25 größten Gesellschaften sowie weiterer Gruppenfunktionen im Bereich Umwelt, Gesundheit und Beschaffung vertreten. Neue Arbeitsschutzthemen (u.a. die Ablösung von „KUMaS“ durch „SAP EH&S“, die Messung der Radonaktivitätskonzentration oder das Vorantreiben der mobilen Arbeit im Projekt „Momo“), die den gesamten DB-Konzern betreffen, werden frühzeitig in diesem Gremium kommuniziert und abgestimmt (Abbildung 5).

## KUMaS

Das konzernweite Unfallmanagementsystem (KUMaS) wurde zum Jahresende 2021 abgelöst und in die gemeinsame Software für den betriebsärztlichen Dienst, den Arbeitsschutz und das Gefahrstoffmanagement (SAP EH&S) integriert. Mit SAP EH&S werden ab dem 1. Januar 2022 die bisher getrennten Bereiche verknüpft, um innerhalb der digitalisierten Prozesse Synergien an den inhaltlichen und prozessualen Schnittstellen zu nutzen (z.B. automatisches Befüllen der Unfallmeldung mit Personaldaten).

► <https://db-planet.deutschebahn.com/pages/implementierung-sap-eh-s-betriebsaerztlicher-dienst-arbeitsschutz-gefahrstoffmanagement/apps/content/inhalt>



## Radon

Die geltende Strahlenschutzgesetzgebung verpflichtet den Arbeitgeber in festgelegten Gebieten Deutschlands die Radonaktivitätskonzentration an Arbeitsplätzen in Keller- und Erdgeschossräumen zu ermitteln. Sollte die Aktivitätskonzentration den gesetzlich festgelegten Referenzwert überschreiten, sind Maßnahmen zur Senkung der Radonkonzentration vorzunehmen. Weiterführende Informationen hat der Konzernstrahlenschutz in einem FAQ zusammengetragen.

► <https://db-planet.deutschebahn.com/workspaces/faq-radon/apps/timeline/radon-arbeitsplatz>



**„Gerade in der Corona-Pandemie hat sich die konzernweite Zusammenarbeit mit dem Arbeitsschutz hervorragend bewährt – schnell, zuverlässig, effizient und pragmatisch.“**

Dr. Christian Gravert, Leitender Arzt und Hygienesachverständiger, Deutsche Bahn AG

**„Gesund und sicher in einer Pandemie zu arbeiten, ist nur durch ein reibungsloses Zusammenspiel der Fachdisziplinen Arbeitsschutz, Krisen- und Gesundheitsmanagement möglich. Gemeinsam führen wir das Unternehmen DB durch die Zeit der Corona-Pandemie.“**

Alexandra Schulz, Leiterin Gesundheit und Soziales, Deutsche Bahn AG

**„Das Team Arbeitsschutz hat gerade in der Pandemie gezeigt, dass diese Funktion im DB-Konzern unverzichtbar ist. Mit Fachkunde und Engagement hat das Team die Verantwortlichen in den Betrieben im Konzern beraten und so Orientierung in der Krise gegeben.“**

Jochen Simon, Leiter Beschäftigungsbedingungen Beamte und BEV, Arbeitsrecht, Deutsche Bahn AG

## ...ist eine krisenfeste Organisation

Die Zusammensetzung des Gremiums der konzernweiten Arbeitsgruppe „Arbeitsschutz“ hat sich ebenfalls in der aktuellen Krisensituation bewährt. Seit Beginn der Corona-Pandemie ist TBS 2 im erweiterten Kernteam des Arbeitsstabes Gesundheit (Krisenstab des DB-Konzerns) vertreten, um Schutzmaßnahmen zur Vermeidung einer Ansteckung durch COVID-19 während der arbeitgeberveranlassten Tätigkeit konzernweit zu erarbeiten und abzustimmen (Abbildung 6). Informationen oder Aufgaben zum Arbeitsschutz aus dem Arbeitsstab „Gesundheit“ wurden mit der konzernweiten Arbeitsgruppe „Arbeitsschutz“ in anlassbezogenen Sitzungen besprochen und gemeinsam gelöst. Dabei wurden konzernweite Empfehlungen und Muster zur Konkretisierung der Vorgaben des Infektionsschutzgesetzes, des Arbeitsschutzstandards, der Arbeitsschutzregel sowie der Arbeitsschutzverordnung zum Thema COVID-19 ausgearbeitet (Abbildung 7).

Diese Konkretisierungen wurden anschließend mit der zuständigen Unfallversicherung Bund und Bahn, die einen Beratungs- und Überwachungsauftrag hat, abgestimmt.

## Sichtbarkeit und offene Kommunikation

Insbesondere während der Corona-Pandemie wird der Arbeitsschutz der Deutschen Bahn gefordert. Mit den

Abbildung 6: Interdisziplinäre Zusammenarbeit der Gruppenfunktionen in der Krise

getroffenen Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeitenden hat sich auch die Sichtbarkeit des Arbeitsschutzes für die Beschäftigten maßgeblich erhöht. Mittels einer aktiven und offenen Kommunikation auf der gemeinsamen Kommunikationsplattform „DB Planet“ (Abbildung 8 auf Seite 17) wurden Mitarbeitende frühzeitig über Schutzmaßnahmen und gesetzliche Regelungen informiert.

**„Durch das große Engagement der Gruppenfunktion des Arbeitsschutzes im Konzern haben wir einen sehr guten Ansprechpartner, der die gemeinsamen Bedürfnisse/Themen bündelt, klärt und vorantreibt. Nicht nur in den Zeiten der Pandemie ist TBS 2 ein wichtiger und zuverlässiger Partner für uns!“**

Dennis Vetter, Leiter Fachstelle für Arbeitsschutz,  
DB Cargo AG

**„Die großartige Zusammenarbeit mit TBS 2 hilft der Sparte Bus die Hürden in der Pandemie zu meistern und unterstützen uns nach Kräften. Wir finden hier jederzeit fachliche Unterstützung und Hilfestellung.“**

Romy Eick, Referentin Qualitäts- und Betriebsmanagement, DB Regio Bus

**„Ganz besonders möchte ich hervorheben neben der ständigen guten Zusammenarbeit und tollen Unterstützung der Geschäftsfelder im Arbeitsschutz, die hervorragende Vorarbeit und Koordination der einzelnen Themen während der Corona-Pandemie. Ob das die Beiblätter zu den Gefährdungsbeurteilungen, die Unterweisungsvorlagen, das Hygienekonzept usw. waren, alles wurde sorgfältig durch TBS 2 vorbereitet und abgestimmt mit den Fachstellen der Geschäftsfelder. Dafür möchte ich mich nochmal ganz besonders bedanken, das ist eine große Unterstützung der Fachstellen.“**

Sabine Rick, Leiterin Fachstelle Arbeitsschutz, DB Station&Service AG

Abbildung 7: Vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Fachstellen der Gesellschaften während der Pandemie

## Momo

Das bereichsübergreifende Projekt „Mobiles Arbeiten von morgen“ (Momo) möchte einen Kulturwandel im gesamten DB-Konzern vorantreiben und den Mitarbeitenden die Ausübung der versicherten Tätigkeit an selbstbestimmten Arbeitsorten (z.B. im Café, im Zug oder im privaten häuslichen Bereich) flächendeckend ermöglichen. Der Schwerpunkt zur Erbringung der Arbeitsleistung bleibt die betriebliche Arbeitsstätte.

Mit der flächendeckenden Einführung der mobilen Arbeit wird sich die Nutzung der betrieblichen Arbeitsstätte jedoch verändern. Damit einhergehend sollen Arbeitsplätze zeitlich wechselnd von mehreren Beschäftigten genutzt werden und die feste Zuordnung des Arbeitsplatzes bzw. eines Schreibtisches zu einem Mitarbeitenden entfällt. Um die besonderen Herausforderungen für den Arbeitsschutz, die mit dem Kulturwandel verbunden sind, zu bewältigen, wurde im Projekt „Momo“ ein Teilprojekt „Arbeitsschutz“ unter Führung von TBS 2 etabliert. Mitglieder aus den Gesellschaften, die in der konzernweiten Arbeitsgruppe „Arbeitsschutz“ vertreten sind, konnten mitarbeiten und Fachwissen einbringen.

Ein wesentliches Hauptziel im Teilprojekt „Arbeitsschutz“ ist die konzeptionelle Ausarbeitung zu arbeitsschutzrelevanten Fragestellungen beim mobilen Arbeiten, um weiterhin die Zahl der Arbeitsunfälle zu reduzieren und insbesondere tätigkeitsbezogene Erkrankungen sowie Berufskrankheiten zu vermeiden. Außerdem gewährleistet die Gruppenfunktion zusammen mit den Kollegen aus dem Arbeitsrecht, dass mobiles Arbeiten in einem arbeitsrechtssicheren Rahmen stattfinden kann. Dadurch sollen Führungskräfte, die entsprechende Rahmenbedingungen zur Sicherheit und Gesundheit für die Mitarbeitenden im Unterstellungsbereich schaffen müssen, unterstützt werden.

Das Teilprojekt „Arbeitsschutz“ bietet daher den anderen Teilprojekten und anschließend den Umsetzungsprojekten Bausteine im Arbeitsschutz, um ein sicheres Fundament für das mobile Arbeiten im DB-Konzern zu setzen.

► <https://db-planet.deutschebahn.com/pages/mobiles-arbeiten-von-morgen-momo/apps/content/was-ist-momo>



Diese Kommunikation gab vielen Mitarbeitenden während der Corona-Pandemie Sicherheit bei der Arbeit und Vertrauen in den Arbeitgeber. Über ein Lesezeichen auf der Startseite sowie über die zentrale Navigation können die Beschäftigten auch in Zukunft aktuelle Informationen zum Arbeitsschutz erhalten. Neben einer Übersicht der Ansprechpartner im Arbeitsschutz (inkl. Weiterleitung zu gesellschaftsspezifischen Kommunikationsmedien) werden u.a. konzernweite Arbeitsschutzmaßnahmen und Regelwerksänderungen vorgestellt. Zusätzlich sind vielfältige Arbeitshilfen (z.B. zu den IT-Systemen, zur konkreten Regelwerksumsetzung, zu der gesetzlichen Grundlage des Arbeitsschutzes oder zu COVID-19-Maßnahmen) auf der Kommunikationsplattform vorhanden.

Neben den internen Themen und Projekten werden vielfältige Informationen zum Arbeitsschutz aus externen Gremien wie

- dem Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. und der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDI/BDA),
- der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes e.V. (vfdB),
- dem gemeinsamen Satzungs- und Tarifausschuss sowie dem gemeinsamen Präventionsausschuss der UVB und
- der DKE K 213 „Brandbekämpfung in elektrischen Anlagen“ bereitgestellt.

Seit dem Jahr 2020 ist TBS 2 ebenfalls der Kommission für Arbeitsschutz und Normung (KAN) sowie dem Firmennetzwerk „Zero Accident Forum – voneinander lernen für null Unfälle (ZAF)“ des Instituts für Arbeitsschutz der DGUV beigetreten. Mit allen geeigneten Mitteln möchten Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG, die im Firmennetzwerk vertreten sind, die Anzahl der Arbeitsunfälle durch das Teilen bewährter Maßnahmen auf null reduzieren.

## Bewährte Arbeitsschutzmaßnahmen

Der Ansatz des Firmennetzwerks, dass nicht ausschließlich neue Lösungen erforderlich wären, sondern schon bewährte Maßnahmen in einzelnen Unternehmen vorhanden sind, die nur geteilt und gebündelt werden müssen, führt zu einer erhöhten Akzeptanz bei der Umsetzung einer konzernweiten Arbeitsschutzstrategie und der Etablierung einer wertschöpfenden Sicherheitskultur. Unabhängig vom Firmennetzwerk sind bereits im DB-Konzern

## Zweistufiges Lernkonzept zur Ergänzung der Arbeitsschutzunterweisungen

Zur Gewährleistung eines wirksamen Arbeitsschutzes ist es notwendig, die Beschäftigten mindestens jährlich zu den wichtigsten Regeln im Arbeitsschutz zu unterweisen. Die Führungskräfte haben diese Verpflichtung für die Mitarbeitenden im Unterstellungsbereich in eigenständiger Verantwortung wahrzunehmen und die Durchführung der Unterweisung zu dokumentieren. Als Unterstützung bei der Umsetzung dieser Unternehmenspflichten wird im Rahmen eines Piloten mit 13 Gesellschaften ein zweigeteiltes Verfahren, das gemeinsam mit DB Personenverkehr GmbH und DB Training, Learning & Consulting auf Basis vorangegangener Erfahrungen bei anderen Gesellschaften wie DB Cargo AG entwickelt wurde, konzernweit vom 1. Mai 2021 bis zum 30. September 2021 erprobt.

Für den ersten Teil der Unterweisung wurde ein allgemeiner Lernkurs mit elektronischen Lernmodulen auf der Plattform „DB Lernwelt“ erstellt. In diesem Lernkurs werden standortunabhängige Grundlagen und Verhaltensweisen vermittelt. Der zweite Teil der Unterweisung umfasst eine von der Führungskraft oder von einer beauftragten, fachlich geeigneten Person durchzuführende Veranstaltung, in der die örtlichen Besonderheiten vermittelt werden. Eventuelle Fragen der Beschäftigten können somit beantwortet werden.

Den Lernkurs können die Beschäftigten jederzeit eigenständig innerhalb eines Jahres absolvieren. Nach erfolgreichem Abschluss eines Moduls erhalten die Teilnehmenden und die Führungskräfte per E-Mail automatisch eine Teilnahmebescheinigung. Auf der Teilnahmebescheinigung werden beide Teile des zweistufigen Verfahrens der Unterweisung dokumentiert. Mit dieser Arbeitsschutzmaßnahme wird eine konzernweite Plattform zur Unterweisung der Grundlagen, die orts- und zeitunabhängiges bzw. selbstbestimmtes sowie interaktives Lernen (inkl. individuellem Lerntempo) ermöglicht, umgesetzt. Dadurch haben die Führungskräfte und die Mitarbeitenden mehr Zeit zum persönlichen Gespräch mit Bezug zu den konkreten, arbeitsplatzbezogenen Gefährdungen (inkl. Klärung offener Fragen). Außerdem wird die Aufmerksamkeit und die Lernfähigkeit durch kleinere Unterweisungseinheiten im Vergleich zu einer starren Generalunterweisung erhöht.

Die Beschäftigten sollen nach der Unterweisung im zweistufigen Verfahren allgemeine und tätigkeitsspezifische Gefährdungen am Arbeitsplatz erkennen, um entsprechend der vorgesehenen Schutzmaßnahmen handeln zu können.

🔗 <https://db-planet.deutschebahn.com/pages/wichtige-regelungen-2/apps/blog/arbeitsschutz-aktuell/view/7478a715-625b-4d07-80b9-69e72cf9f230>





innovative sowie wirkungsvolle Arbeitsschutzmaßnahmen, die eine wertschöpfende Sicherheitskultur fördern, in den unterschiedlichsten Gesellschaften und Bereichen vorhanden.

Diese Arbeitsschutzmaßnahmen müssen allerdings durch die Mitglieder der konzernweiten Arbeitsgruppe „Arbeitsschutz“ identifiziert, gebündelt und für den gesamten DB-Konzern weiterentwickelt werden. Nur gemeinsam mit den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten können daher konzernweite Verbesserungen geplant, umgesetzt, gemessen, bewertet und angepasst werden. Eine solche Arbeitsschutzmaßnahme ist zum Beispiel das zweistufige Lernkonzept zur Ergänzung der Arbeitsschutzunterweisung, um das sicherheits- und gesundheitsgerechte Verhalten (Verhaltensprävention) der Beschäftigten zu erhöhen sowie einen Sicherheitskulturwandel voranzutreiben.

### Mehrwert für den Systemverbund Bahn

Dieses Beispiel zur Verbesserung der Qualität des präventiven Arbeitsschutzes zeigt deutlich, dass die neue Arbeitsschutzstrategie, die ebenfalls mit den vorher genannten Arbeitsschutzmaßnahmen die digitale und technologische Transformation vorantreibt, einen wesentlichen Aspekt in den Mittelpunkt rückt:

*„Die Ausrichtung und Bündelung konzernweiter Arbeits- und Brandschutzaktivitäten im DB-Konzern, um einen Mehrwert für den gesamten Systemverbund Bahn zu schaffen.“*



Abbildung 8: QR-Code zur DB Planet-Seite „Arbeitsschutz im DB-Konzern“

➔ <https://db-planet.deutschebahn.com/pages/wichtige-regelungen-2/apps/content/arbeitsschutz-db-gesellschaft-entwurf>



Foto: DB AG/Pablo Castagnola



Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter Betrieb der DB Netz AG

## **FIT Bahnbetrieb 2022 für Disponenten/ Netzkoordinatoren, Stellwerkspersonale, Schrankenwärter und Bahnübergangsposten**

Tina Jaide, DB Netz AG, Fachliche Qualifizierung Betrieb, Frankfurt am Main

Wie in den vergangenen Jahren stellen wir in der *BahnPraxis B* die Themen für den FIT Bahnbetrieb der Disponenten und Netzkoordinatoren der Betriebszentralen (BZ)/ Netzleitzentrale (NLZ), des Stellwerkspersonals, der Schrankenwärter und der Bahnübergangsposten vor. Die Themen für das Training mit Ergebnisfeststellung (TmE) 2022 wurden bereits in der Ausgabe 11/2021 der *BahnPraxis B* veröffentlicht.

### **Hinweis:**

Bei der Erstellung des Beitrags wurde die aktuelle Entwicklung bzgl. Corona nicht berücksichtigt.

Mit Fachliche Information und Training = FIT wird der regelmäßige Fortbildungsunterricht der operativen Mitarbeiter der DB Netz AG bezeichnet, die im betriebs-sicherheitsrelevanten Bereich tätig sind. Insbesondere sind Auswirkungen von Neuerungen, Besonderheiten und geändertem Regelwerk die Inhalte des Unterrichts. Auch Erkenntnisse aus gefährlichen Ereignissen und Auswertungen aus Betriebskontrollen und der Betriebsüberwachung fließen in den FIT ein. So sind zum Beispiel „Räumungsprüfung“ und „Durchführung Kontrollzug“ sowie „Fahrwegprüfung und Fahrwegsicherung“ in mehreren Praxisfällen integriert. Der Fokus beim FIT liegt in der Festigung und Vertiefung vorhandener Kenntnisse und Fertigkeiten sowie im Verstehen und Anwenden von Regelwerksänderungen.

Nach zwei Jahren FIT im pandemiebedingten Sonderformat – zum Teil mittels Selbstlernunterlagen, Sprechstunden und reduziertem Anteil an Simulationstraining – ist der FIT für das kommende Jahr wieder regulär in Präsenz geplant. Einige Themen wurden aus den letzten beiden Jahren übernommen, da sie aufgrund der Pandemie nicht in geplanter Form geschult werden konnten. Auf den folgenden Abbildungen sind die Themen für 2022 aufgeführt.

Erstmals wird im Rahmen des FIT für Mitarbeiter der Netzdisposition die Dispositionssimulation SimPort eingesetzt. Zu Beginn erhalten die Mitarbeiter eine Einführung in die Bedienung von SimPort. Anschließend erfolgt die Bearbeitung zweier Störungsszenarien mit anschließender Auswertung - gemeinsam mit dem Trainer. Die Simulation wird künftig ein integraler Bestandteil im FIT sein.

Im FIT 2022 werden im Simulationstraining erneut das Thema „Betra“ aufgegriffen und die bereits im FIT 2021 eingerichteten Bauarbeiten bis zur finalen Aufhebung der Gleissperrung bearbeitet. Über einen Film erhalten die Teilnehmer Einblicke in das Zusammenwirken Technischer Berechtigter/Fahrdienstleiter und Zentralschaltstellen (Zes) im Rahmen von Schaltgesprächen.

### Simulationen im FIT

Im FIT 2022 rückt die praktische Fallbearbeitung an verschiedenen Simulationen weiter in den Vordergrund. So

Disponenten/Netzkoordinatoren	
Ausgewählte Kodierungen nach Ril 420.9001 an Fallbeispielen anwenden (P)	
Grundlagen des Zugsicherungssystems ETCS kennen (A)	
Fahrplanmitteilungen auf Grund fehlender Mindestbrems-hundertstel erstellen (A)	
Umgang mit Großstörungen professionalisieren (A)	
Änderungen der Aktualisierung 16 zum betrieblichen Regelwerk der Ril 420 kennen (P)	
SNB-Grundsätze zur Thematik „Räumung benutzter Schienenwege“ kennen (A)	
Simport – Simulationstraining an ausgewählten Dispositionsfällen durchführen (A)	
Aufbau und Inhalte des Regelwerksportal DB Netz AG kennen (A)	Quelle: DB Netz AG
Betriebliche Regelungen zur Durchführung von Mehrkrafttriebfahrzeugen kennen (A)	

P = Pflichtthema/A = Angebotsthema

Abbildung 1: Übersicht der Themen für Disponenten und Netzkoordinatoren

werden neu 6 Unterrichtseinheiten verpflichtend für alle Fahrdienstleiter (Fdl) (für Fdl Elektronische Stellwerke sind es bis zu 12 Unterrichtseinheiten) an der Simulation abgearbeitet.

Neu wurde für die Stellwerkstechniken GS II und Dr S2 ein Simulationstraining entwickelt. GS II ist in der Stellwerkssimulation #VRStw beheimatet und kann als 2D-Training und auch als 3D-Training mittels VR-Brille durchgeführt werden. Das Dr S2-Training wird als elektronische Fallbearbeitung (eFA) in einem Blended Learning Konzept (ein Methoden- und Medienmix) durchgeführt.

Für den FIT 2022 wurden Simulationstrainings für folgende Stellwerkstechniken entwickelt:

- Elektronische Stellwerke (ESTW)
- Spurplanstellwerke (Sp Dr 60)
- Mechanisches Stellwerk
- Elektromechanisches Stellwerk
- GS II
- Dr S2

Für alle Fdl wurden zu den FIT-Themen „Fahren im Gegengleis“ und „Durchführung einer Betra“ Simulationstrainings entwickelt. Hier ein kurzer Überblick zu den Lerninhalten der beiden FIT-Themen, welche an den genannten Techniken/Simulationen bearbeitet werden können:

- **Regeln zum Fahren des Gegengleises anwenden**
  - Gründe für das Befahren des Gegengleises

Abbildung 2: Übersicht der Themen für Stellwerkspersonal

Fahrdienstleiter/Zugleiter/ESTW-Fahrdienstleiter/ Fahrdienstleiter auf Blockstellen/Weichenwärter
Änderungen im betrieblichen Regelwerk anwenden (P)
Maßnahmen nach Meldung Personen am/ im Gleis durchführen (P)
Aufgaben des Schaltantragstellers im Umgang mit der OL umsetzen (P)
Regeln zum Fahren auf dem Gegengleis anwenden (P)/ (alle Simulationen außer ESTW PT)
Regeln zur betrieblichen Durchführung von Zug-/Sperr- und Rangierfahrten im Rahmen einer Betra anwenden (P)/(alle Simulationen und ESTW PT)
Maßnahmen bei Stellwerks-/Verbindungsausfall BZ/ UZ durchführen (P)/(nur Fdl der BZ)
DLA-U Beförderungsbedingungen anwenden (A)
Starkes Netz – Betrieblich sicher unterwegs sein (A)
Kommunikation im Bahnbetrieb analysieren und professionalisieren (A)
Aufgaben im Umgang mit Unregelmäßigkeiten und Stö- rungen an BÜSA umsetzen (A)/(auch als ESTW PT)
Befehle regelwerkskonform ausfertigen und betriebliche Unterlagen führen (A)
Regeln zu betrieblichen Maßnahmen bei Zugtrennung und Hereinholen von Zugteilen anwenden (A)/(nur ESTW PT)
Regeln im Umgang mit PZB Zwangsbremmung anwenden (A)/(nur ESTW PT)
Regeln zu Störungen im nichtselbsttätigen Strecken- block anwenden (A)/(nur ESTW PT)
Regeln zur Durchführung von außergewöhnlichen Sendungen, Fahrzeugen und Zügen anwenden (A)
Zuglaufmeldungen durchführen (P)/(nur für Zugleiter)

Quelle: DB Netz AG

P = Pflichtthema/A = Angebotsthema/PT = Praxistraining

- Einführen des Befahrens des Gegengleises
- Durchführen von Zugmeldungen
- Durchführen von Zugfahrten
- Mögliche Störungen während der Durchführung
- Aufheben des Befahrens des Gegengleises
- Führen aller damit in Verbindung stehender  
Unterlagen

- **Regeln zur betrieblichen Durchführung von Zug-/  
Sperr- und Rangierfahrten im Rahmen einer Betra  
anwenden**

- Abschalten der Oberleitung
- Rangieren mit Arbeitsfahrzeugen
- Durchführen der Gleissperrung
- Durchführen von Sperrfahrten (mehrere  
Sperrfahrten, Sperrfahrt Kl)
- Ausgleisen von Sperrfahrten
- Mögliche Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang  
mit Betra-Arbeiten
- Aufheben der Gleissperrung
- Führen aller damit in Verbindung stehender  
Gespräche sowie Unterlagen

### Themen für Schrankenwärter und Bahn- übergangsposten

Das Thema „Bahnübergänge ersatzweise sichern“ wurde erneut in den FIT-Themenkatalog aufgenommen. Ein komplexes Rollenspiel wurde bereits für den FIT 2020 entwickelt und kommt endlich im FIT 2022 zur Umsetzung.

Neu ist im FIT-Themenkatalog der Block „Regionale Themen/Besonderheiten“ mit 45 Minuten. Hier kann

Abbildung 3: Übersicht der Themen für Schrankenwärter und Bahnübergangsposten

Themen für Schrankenwärter/Bahnübergangsposten
Änderungen im betrieblichen Regelwerk anwenden
Regeln der betrieblichen Kommunikation anwenden (nicht Bahnübergangsposten)
Bahnübergänge ersatzweise sichern
Zugbeobachtung durchführen
Regionales Thema/Besonderheiten (nicht Bahnübergangsposten)

Quelle: DB Netz AG



Abbildung 4: Simulationstraining in der neuen Netz-Lehranlage Hannover

durch regional Verantwortliche die Themenauswahl und die Umsetzung in ein Trainingskonzept gesteuert werden. Dies hat den Vorteil, insbesondere bei Schrankenwärttern, auch (örtliche) Besonderheiten zu behandeln.

### FIT-Entwicklung

Die Unterlagen für den FIT werden von Praktikern für Praktiker erstellt. Dem Expertenteam FIT Bahnbetrieb liegt die

Fortbildung der Kollegen am Herzen. Daher bringen sie ihr Wissen und ihre Erfahrungen mit ein und haben damit auch in diesem Jahr bei der Entwicklung für einen praxisnahen und interessanten FIT für 2022 gesorgt. Unser Ziel ist es, dass der FIT sowohl interessant als auch für die tägliche Arbeit unserer Mitarbeiter im Bahnbetrieb wertvoll ist. Wie bereits in der Vergangenheit nehmen wir gerne Ihre Hinweise und Anregungen zum FIT Bahnbetrieb entgegen. Diese können Sie uns gerne unter [tina.jaide@deutschebahn.com](mailto:tina.jaide@deutschebahn.com) mitteilen.

Abbildung 5: Elektronische Fallbearbeitung Dr S2 – Bahnhof Rechtsheim



Testen Sie sich selbst

## Dieses Sicherheitszeichen steht für ...

Kennen Sie diese Zeichen?

Wie im Straßenverkehr finden Sie auch in Ihrer Arbeitsstätte oder in Ihrem Arbeitsbereich häufig Schilder. Es gibt Kennzeichnungen für Gefahrstoffe sowie Verbots-, Gebots-, Warn-, Rettungs- und Brandschutzzeichen. Über die Bedeutung dieser Schilder werden Beschäftigte im Rahmen der wiederkehrenden Unterweisungen aufgeklärt. Manchmal kommen Sie aber auch in andere Bereiche oder Gebäude; dann ist es wichtig, dass Sie auch dort die Hinweise richtig verstehen. Die verwendeten Zeichen sollen für sich selbst sprechen. Aber kennt man wirklich immer deren Bedeutung? Testen Sie sich. Die Lösungen zum Test finden Sie auf der Seite 2.

In der Technischen Regel für Arbeitsstätten „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ (ASR A1.3) werden Symbole bzw. die geometrische Form und Farbe für am Arbeitsplatz verwendete Schilder vorgegeben. Kennzeichnungen von Gefahrstoffen, sogenannte GHS-Piktogramme, sind in der „Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen“ festgelegt. Falls Sie in Ihrem Arbeitsbereich nicht mehr erkennbare oder falsche Schilder sehen oder Schilder fehlen, geben Sie diese Information bitte zeitnah an Ihren Vorgesetzten weiter.



W006

- a) Warnung vor querenden Pferden
- b) Warnung vor magnetischem Feld
- c) Achtung: Arbeitsbereich für Hufschmiede



F003

- a) Fluchtleiter zum Notausstieg
- b) Achtung: brennbares Material
- c) Feuerleiter



P015

- a) Hineinfassen verboten
- b) Achtung: Zugriff nur mit Handschuhen
- c) Berühren verboten



E011

- a) Augenspüleinrichtung
- b) Achtung: Rutschgefahr durch Wasser
- c) Trinkwasserspender



GHS-05

- a) umweltgefährdend
- b) Ätzwirkung (ätzend)
- c) Achtung: gefährliche Flüssigkeit



M004

- a) Achtung: getönte Brille benutzen
- b) Augenschutz benutzen
- c) Zutritt nur mit 3D-Brille

Charta für Sicherheit und Safety-Check-Karten mit 9 lebenswichtigen Regeln

## Aktionsbündnis für mehr Sicherheit im Gleisbau



Foto: BG BAU/UVB

**Dipl.-Ing. (FH) Dirk Bill, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main.**

Sicherheit hat bei Arbeiten im Gleisbau oberste Priorität. Um dies für alle zu verdeutlichen, haben sich die BG BAU, die UVB, die DB Netz AG sowie die Bau- und Bahnindustrie im Rahmen eines Aktionsbündnisses zusammengeschlossen und die „Charta für Sicherheit bei Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich“ unterzeichnet. Die Charta wurde von der BG BAU ins Leben gerufen und in Kooperation mit der UVB umgesetzt. Sie soll die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz im Bewusstsein aller Akteure im Gleisbau schärfen. In diesem Zusammenhang wurde auch ein neues Präventionsmittel erarbeitet: die Safety-Check-Karten mit den „9 lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau“.

Mit der Unterzeichnung der Charta „Sicherheit bei Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich“ setzen sich alle Bündnispartner für die Einhaltung von Sicherheitsstandards und für die Minimierung der Unfallrisiken im Gleisbau ein. Kern der Botschaft ist, dass Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten auf Gleisbaustellen unabdingbar sind und oberste Priorität haben.

Passend hierzu hat der Geschäftsführer der UVB, Johannes Spies, dargelegt, dass mit der Unterzeichnung der Charta „alle dazu beitragen wollen, eine allgemeine Akzeptanz von Sicherheit und Gesundheit als Bestandteil einer verantwortungsbewussten Arbeitskultur zu schaffen“. Weiterhin führt Johannes Spies aus: „Egal ob Geschäftsführer oder

Auszubildende, jede und jeder hat das Recht, in gefährlichen Situationen „STOPP“ zu sagen und erst dann weiterzuarbeiten, wenn die Gefahr beseitigt wurde.“

Jens Bergmann, Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte der DB Netz AG, erklärt: „Seit es die Bahn gibt, ist Sicherheit quasi ein Teil unserer DNA. Darum unterstützen wir aus tiefster Überzeugung das Präventionsprogramm „BAU AUF SICHERHEIT. BAU AUF DICH. Die Kernbotschaft lautet: Sicheres Verhalten lohnt sich – für Dich, für Deine Freunde, für Deine Familie und für Deine Kollegen.“ Im Weiteren ergänzt Herr Bergmann: „Sicherheit ist unser höchstes Gut. Sie ist nicht verhandelbar. Daher ist die Unterzeichnung der Charta ... für uns keine Formalität. Sie ist für uns ein VERSPRECHEN.“

### Safety-Check-Karten mit 9 lebenswichtigen Regeln im Gleisbau

In Zusammenhang mit der Charta wurden durch die BG BAU, die UVB und die DB Netz AG 9 lebenswichtige Regeln für den Gleisbau formuliert. Jede Regel wird graphisch mit einem Positiv- und einem Negativbeispiel veranschaulicht.

Die 9 lebenswichtigen Regeln richten sich insbesondere an alle Beschäftigten, die Arbeiten im und am Gleis durchführen. Sie sollen das Sicherheitsbewusstsein der Beschäftigten schärfen und zur Vermeidung von Unfallrisiken beitragen. Darüber hinaus kann dieses neue Präventionsmittel auch sinnvoll im Rahmen von Unterweisungen und Schulungen eingesetzt werden.

- Nachfolgend werden die einzelnen Regeln mit den zugehörigen Graphiken dargestellt.



1



1. Wir kennen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb.



2



2. Wir betreten den Gleisbereich nur nach Unterweisung.



3



3. Wir melden uns beim Arbeitsverantwortlichen auf der Baustelle an und ab.

4



4. Wir benutzen nur die vorgeschriebene Zuwegung zur Baustelle und benutzen grundsätzlich Verkehrswege außerhalb des Gleisbereichs.

5



5. Wir arbeiten im und am Gleis nur unter wirksamen Sicherungsmaßnahmen.

6



6. Wir prüfen vor Arbeitsbeginn, ob die akustischen Warnsignale der Sicherung für uns sicher wahrnehmbar sind.

### Charta „Sicherheit bei Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich“

Die Statements und Kernbotschaften der Unterzeichner wurden in Bild und Ton aufgenommen und zu Filmen zusammengeschnitten. Diese Filme sowie die unterzeichnete Charta können Sie sich auf der Homepage der UVB ansehen:

► <https://www.uv-bundbahn.de/arbeitschutz-und-praevention/fachthemen/bahn/projekte>



Jede der 9 lebenswichtigen Regeln mit den zugehörigen Graphiken wird auf einer separaten Karte dargestellt. Zusätzlich wird auf einer Karte die „persönliche Sicherheitskarte“ der DB Netz AG abgebildet. Die „persönliche Sicherheitskarte“ soll den Beschäftigten dazu dienen, sich die sicherheitsrelevanten Inhalte der Unterweisung zu vergegenwärtigen und nach Arbeitsende in einer „persönlichen Sicherheitsbilanz“ das unterweisungskonforme Arbeiten und die Wirksamkeit der Sicherungsmaßnahmen zu hinterfragen. Die so entstehenden 10 einzelnen Karten werden an einem Karabinerhaken befestigt und bei der UVB unter dem Namen „Safety-Check für den Gleisbau“ geführt.

Bestellungen der Safety-Check-Karten bei der UVB sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt leider noch nicht möglich, da sich aufgrund der derzeitigen Materialengpässe bei unserem Hersteller die Produktion verzögert. Über den QR-Code auf der Seite 25 können Sie aber bereits jetzt die 9 lebenswichtigen Regeln auf der Homepage der UVB einsehen.

Sobald die Safety-Check-Karten von unserem Hersteller geliefert sind, werden wir Sie zeitnah über die „Aktuellen Nachrichten“ auf unserer Homepage sowie über den Newsletter der UVB und in der BahnPraxis B informieren. Bestellungen nehmen wir dann gerne – auf dem gewohnten bzw. bekannten Weg – über den Mediacenter auf der Homepage der UVB entgegen.

7



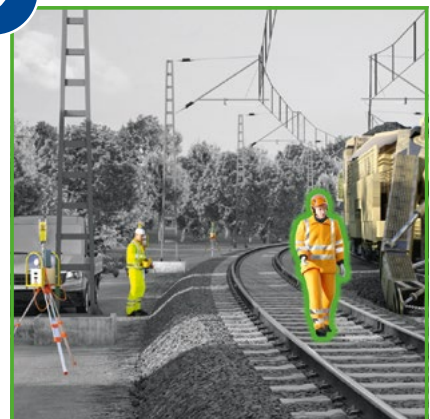
**7. Wir kennen den Schaltzustand der Oberleitung und halten den Schutzabstand ein.**

8



**8. Wir telefonieren grundsätzlich nicht im Gleisbereich.**

9



**9. Wir benutzen nur geeignete und zur Verfügung gestellte persönliche Schutzausrüstungen.**

# CHARTA FÜR SICHERHEIT

## BEI ARBEITEN UND SICHERUNGSMASSNAHMEN IM GLEISBEREICH

### Gemeinsam für sicheres Verhalten im Gleisbau

Sicherheit und Gesundheit im Gleisbau sind unabdingbar. Wir als Unterzeichnende dieser Charta setzen uns dafür ein, dass auf unseren Gleisbaustellen Sicherheitsstandards eingehalten und keine Unfallrisiken eingegangen werden. Wir alle wollen sicher und gesund arbeiten – für uns, für unsere Familien, für unsere Betriebe, für alle.

**Wir übernehmen gemeinsam Verantwortung für Sicherheit und Gesundheit.**

Sicheres und gesundes Arbeiten auf Gleisbaustellen können wir nur gemeinsam gewährleisten. Deshalb übernehmen wir – die Unterzeichnenden dieser Charta – zusammen mit der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft und in Kooperation mit der Unfallversicherung Bund und Bahn Verantwortung dafür.

- Wir erkennen Unfallrisiken und beseitigen diese. Erst dann arbeiten wir weiter.**
- Wir halten Sicherheitsregeln ein.**

Wir achten zusammen auf einen sicheren Arbeitsplatz und mögliche Unfallgefahren. Bei schweren Sicherheitsmängeln stellen wir die Arbeit sofort ein und informieren Kolleginnen bzw. Kollegen und Vorgesetzte. Erst wenn die Unfallgefahren beseitigt sind, arbeiten wir weiter.

Wir halten uns an die lebenswichtigen Regeln und geltenden Arbeitsschutzbestimmungen. Als Unternehmen stellen wir sichere Arbeitsmittel und die notwendige persönliche Schutzausrüstung zur Verfügung, legen Sicherheitsmaßnahmen fest und gewährleisten deren Umsetzung. Als Beschäftigte achten wir auf unsere Sicherheit und die unserer Kolleginnen und Kollegen.

- Wir sind Vorreiter beim Arbeitsschutz.**
- Wir tragen zum positiven Erscheinungsbild der Bauwirtschaft bei.**

Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz sind fester Bestandteil unserer Arbeitskultur. Wir sind Vorreiter beim Arbeitsschutz. Gemeinsam fördern wir sicheres und gesundes Arbeiten.

Durch eine Arbeitskultur, in der Unternehmen und Beschäftigte den Wert von Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz anerkennen und leben, fördern wir das positive Erscheinungsbild der Bauwirtschaft. Sicheres Verhalten geht stets vor. Gemeinschaftlich setzen wir alles daran, die Bestimmungen des Arbeitsschutzes umzusetzen und sichere Arbeitsbedingungen zu fördern.

Juli 2021  
Datum

  
**Hansjörg Schmidt-Kraepelin**  
Hauptgeschäftsführer  
BG BAU – Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft

  
**Johannes Spies**  
Geschäftsführer  
UVB – Unfallversicherung Bund und Bahn

  
**Dietmar Schäfers**  
Stv. Bundesvorsitzender  
IG BAU – Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt

  
**Jens Bergmann**  
Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte (I.NI)  
DB Netz AG

  
**Dr. Volker Hentschel**  
Vorstand Anlagen- und Instandhaltungsmanagement  
(I.NA) DB Netz AG

  
**Dr. Ben Möbius**  
Hauptgeschäftsführer  
Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

  
**René Hagemann-Miksits**  
Stv. Hauptgeschäftsführer  
Geschäftsbereichsleiter Technik, Bausparten und Klima  
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

  
**Felix Pakleppa**  
Hauptgeschäftsführer  
Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e.V.

  
**Michael Gilka**  
Hauptgeschäftsführer  
Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.

Unsere Partner:



## CORONAVIRUS

# Allgemeine Schutzmaßnahmen



Bei **Corona-typischen Symptomen** wie z. B. Fieber und Husten **zu Hause bleiben.**



**Mindestens 1,5 m Schutzabstand** zu anderen **halten!**



Bei Unterschreiten des Schutzabstandes **Mund-Nase-Bedeckung** tragen.



Hände **regelmäßig und gründlich** mit **Seife und Wasser** für **20 Sekunden** waschen, insbesondere nach dem Toilettengang und vor jeglicher **Nahrungsaufnahme.**



**Nicht mit den Händen ins Gesicht fassen.**



**Nicht die Hand geben.**



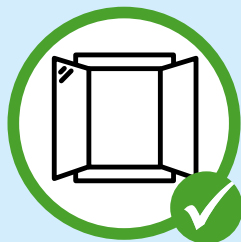
**Präsenzveranstaltungen vermeiden; alternativ Telefon- und Videokonferenzen nutzen.**



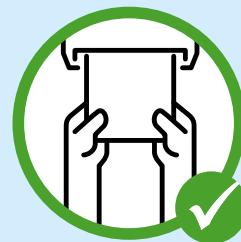
**Menschenansammlungen meiden.**



In die **Armbeuge** oder **Taschentuch** husten und niesen, **nicht in die Hand.**



**Innenräume regelmäßig lüften.**



**Getrennte Benutzung von Hygieneartikeln und Handtüchern.**



**Haut- und Handkontaktflächen regelmäßig reinigen.**