

BahnPraxis B



Aktuell
Spezial

Der Aktionsplan Sicherheitskultur der DB Regio AG
Vom ersten Entwurf bis zur Herausgabe der Beta
Homepage der Unfallversicherung Bund und Bahn
Fahrrad-Fahrsicherheitstraining

Liebe Leserinnen und Leser,

„Sicherheit“ ist ein zentraler Begriff der Eisenbahnen. Das Allgemeine Eisenbahngesetz, kurz AEG, macht in § 4 die Eisenbahnen für den sicheren Betrieb verantwortlich. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) stellt in § 2 ebenfalls die Sicherheit an den Anfang und definiert gleichzeitig, dass die Sicherheit gewährleistet ist, wenn die Bestimmungen der EBO eingehalten werden oder wenn bei Abweichungen von der EBO nachgewiesen wird, dass diese mindestens genauso sicher sind.

Der Sicherheitsverpflichtung kommen die Eisenbahnen einerseits dadurch nach, indem sie sichere Verfahren für die Abwicklung des Eisenbahnbetriebs einführen, kontinuierlich verbessern und dazu unterstützende Technik installieren. Andererseits wird Sicherheit auch dadurch geschaffen, indem die Eisenbahnen ihre Mitarbeitenden zu sorgfältigem, umsichtigem und vorsichtigem Verhalten sensibilisieren. Dieser Teil der Sicherheitsverantwortung wird häufig als „Sicherheitskultur“ bezeichnet und macht deutlich, dass es hierbei weniger um Vorschriften und Regeln geht, sondern vielmehr um Gewohnheiten, Routine und Rituale.

Ziel der *BahnPraxis B* ist, die Betriebs- und Arbeitssicherheit bei der DB AG zu fördern. Deshalb haben wir für diese Ausgabe mehrere Artikel mit besonderen Schwerpunkten zur Sicherheit und zur Sicherheitskultur ausgewählt. Das Thema ist so vielfältig, dass wir es als Schwerpunkt regelmäßig in den folgenden Ausgaben weiterführen werden.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen – und bleiben Sie 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.

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, Adam-Riese-Straße 11–13, 60327 Frankfurt am Main, E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Die Zeitschrift erscheint zweimonatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die

Ausgaben 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



Ausbautrecke nach Bamberg (VDE 8) mit Triebwagen der Baureihe ET 442 Talent 2

Foto: DB AG/Claus Weber

Inhaltsverzeichnis

- 3 Der Aktionsplan Sicherheitskultur der DB Regio AG
- 10 Vom ersten Entwurf bis zur Herausgabe der *Betra*
- 15 Homepage der Unfallversicherung Bund und Bahn
- 20 Fahrrad-Fahrsicherheitstraining
- 24 Sicherheitsreport



Foto: DB AG/ Uwe Miethe

Blick in die Werkstatt

Der Aktionsplan Sicherheitskultur der DB Regio AG

Stuart Pfister, Juniorreferent Eisenbahnbetriebsleiter, DB Regio AG, Frankfurt am Main

„Nie kommt es auf eine Technik an, sondern immer nur auf denjenigen, der die Technik handhabt, auf den Geist, in dem sie gehandhabt wird.“

Viktor Frankl (1905–1997), österreichischer Autor und Neurologe

Das Zitat eines weltweit anerkannten Wissenschaftlers umschreibt sehr zutreffend das Wesen einer positiven Sicherheitskultur auch für die Eisenbahnen. Sie ist der „Geist“, mit dem alle im Eisenbahnbetrieb Beteiligten ihren Anteil an der Verantwortung für die Sicherheit wahrnehmen sollen. In der europäischen Gesetzgebung wurden dazu, beginnend im Jahr 2016, die Weichen für die Etablierung einer positiven Sicherheitskultur bei den Eisenbahnen gestellt.

Der folgende Beitrag erläutert zunächst diese gesetzlichen Grundlagen und gestattet im Anschluss einen Blick „in die Werkstatt“ bei der DB Regio AG, wie die abstrakten Rechtsvorschriften mit Leben erfüllt werden können.

Die allgemeine Bedeutung der Sicherheit für Unternehmen

In vielen Bereichen unseres alltäglichen Lebens nehmen wir Sicherheit als gegeben hin, teilweise sogar selbstverständlich. Eine Definition, was genau Sicherheit ist, bedarf eines Perspektivwechsels auf die Seite der Unsicherheit, dem Gegenteil von Sicherheit. Maßgebliche Sicherheitsdefizite werden oftmals erst nach gefährlichen Ereignissen, wie z.B. Unfällen oder Kollisionen, ersichtlich. Im Zuge der Unfall- und Ereignisanalyse werden Risikofaktoren identifiziert, die zu einer Wiederholung desselbigen Ereignisses führen könnten. Unser tatsächliches Bild, was genau „Sicherheit“ im Eigentlichen bedeutet, ist somit oftmals mit tragischen Ereignissen verknüpft, bei denen eben jene Unsicherheit zu Sach- oder Personenschäden geführt hat. Maßnahmen zur Reduzierung dieser Schäden bzw. zur Abmilderung der Folgen unsicherer Zustände, prägen somit in unserer Wahrnehmung das Bild von Sicherheit. Bekannte Beispiele aus dem Straßenverkehr zur Reduzierung von Unfallfolgen sind der Dreipunkt-Sicherheitsgurt sowie Airbags. Im Eisenbahnwesen können Streckenblock, Hochleistungsprellböcke in bedeutenden Kopfbahnhöfen, Zugbeeinflussungssysteme oder Flankenschutzeinrichtungen als vergleichbare Sicherheitseinrichtungen zur Begrenzung der Unfallfolgen, stellvertretend für viele weitere Maßnahmen, angeführt werden. Grundsätzlich lässt sich Sicherheit als der Zustand beschreiben, in dem ein System gemäß der vorgegebenen Funktion arbeitet, es seinen Zweck gefahrlos erfüllt. Demnach nehmen wir den betriebssicheren Zustand eines Systems als wahr. Erst durch Abweichungen vom Normalfall, sobald ein unsicherer Zustand z.B. durch einen Unfall eintritt, werden wir auf das Grundbedürfnis eines sicheren Systems aufmerksam. Zur weiteren Vertiefung werden einige Begriffe erläutert.

Sicherheit kann als die Gewissheit, dass ein Ergebnis so eintreten wird, wie es erwartet wird, beschrieben werden. Um sowohl auf externe als auch auf interne Anforderungen an sichere

Systeme reagieren zu können, setzen sich Unternehmen intensiv mit dem Zusammenwirken von Prozessen, Strukturen und Regeln auseinander. Besonders im Fokus der Sicherheitsanstrengungen eines Unternehmens steht, Kenntnis zu bisher unbekanntem Risiko zu erlangen. Insbesondere Führung, Planung, der Umgang mit Regeln bzw. Routinen sowie interne Standards und Anpassungsfähigkeit sind im organisationalen Kontext wesentliche Aspekte, um Sicherheit zu beeinflussen.¹

Unternehmen betreiben Sicherheitsmanagement, um die Unternehmensorganisation in Bezug auf alle Sicherheitsaktivitäten zu führen, zu lenken und zu koordinieren. Dadurch sollen die Risiken für unsichere systemische Zustände erkannt, bewertet, überwacht und kontrolliert werden.²

Wesentliche Elemente des Sicherheitsmanagements sind die Definition der unternehmerischen Sicherheitsziele und die Festlegung von Maßnahmen, um diese zu erreichen. Dies wird als Sicherheitskonzept bezeichnet. Es ist die Grundlage für die Planung und Durchführung von Maßnahmen, wie z.B. Risikobewertungsverfahren, Gefährdungsbeurteilungen, Kontrollen am Arbeitsplatz oder Sicherheitsbegehungen. Die Durchführung dieser Maßnahmen kann durch normative Vorgaben, wie der Arbeitsstättenverordnung, Prüfungsverordnungen oder freiwillige, interne Qualitätsstandards begründet sein. Hierdurch werden Sicherheitsrisiken identifiziert und die Einleitung geeigneter Gegenmaßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsniveaus daraus vorbereitet. Im Bereich der Eisenbahnsicherheit in Deutschland werden Standards zum Sicherheitsmanagement durch europäische und nationale Rechtsvorschriften definiert. Die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) unterstützen bei der Auslegung dieser Rechtsvorschriften durch Leitfäden und interne Verwaltungsvorschriften. Weitere Vorgaben, beispielsweise zu technischen Sicherheitsstandards, werden von anerkannten Normierungsinstituten festgelegt. Die Einhaltung der Sicherheitsstandards wird in regelmäßigen internen Audits,

durch vom Unternehmen beauftragte Zertifizierungsinstitute oder weitere Fachstellen überwacht. Zusammenfassend ist durch das Sicherheitsmanagement der organisationale Rahmen zur Stärkung der Sicherheit gegeben.

Sicherheitskultur macht einen wesentlichen Teil der Unternehmenskultur aus. Sie entsteht durch das Wechselspiel zwischen Humanressourcen, also Führungskräften, Mitarbeitenden, internen und externen Kunden bzw. Lieferanten sowie allen technischen Unternehmensgegenständen. Ein gemeinsames Verständnis über den Stellenwert und die individuelle Verantwortung jedes Einzelnen können zur Stärkung der Sicherheitskultur führen. Das gemeinsame Denken und Handeln zu sicherheitsrelevanten Themen über das gesamte Spektrum der unternehmerischen Tätigkeiten führt zu einem hohen Sicherheitsniveau, welches wiederum zum wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens beiträgt. Gegenüber Wettbewerbern entsteht durch ein hohes Sicherheitsniveau ein

Wettbewerbsvorteil.³ Sicherheitskultur unterliegt, wie auch die Unternehmenskultur, dem stetigen Wandel und ist ein komplexer Lernprozess aller Beteiligten. Gemeinsame Verhaltensmuster, Werte und Normen zum Umgang mit Sicherheit bilden sich kontinuierlich aus.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass Sicherheitskultur und Sicherheitsmanagement eng aufeinander abgestimmt sein müssen. Während die Sicherheitskultur im weitesten Sinne ein System soziokulturellen Ursprungs ist, werden durch das Sicherheitsmanagement klassische organisationale Aspekte, wie beispielsweise Abläufe, Strukturen und weitere Elemente der Unternehmensorganisation, berücksichtigt. Die optimale Verzahnung und Abstimmung beider Systeme aufeinander – zum Wohle des gesamtunternehmerischen Erfolgs – stellt die größte Herausforderung zur Integration des Faktors Mensch in das Sicherheitsmanagement dar. Erfolgskritische Faktoren zur effektiven Verflechtung beider Systeme sind:

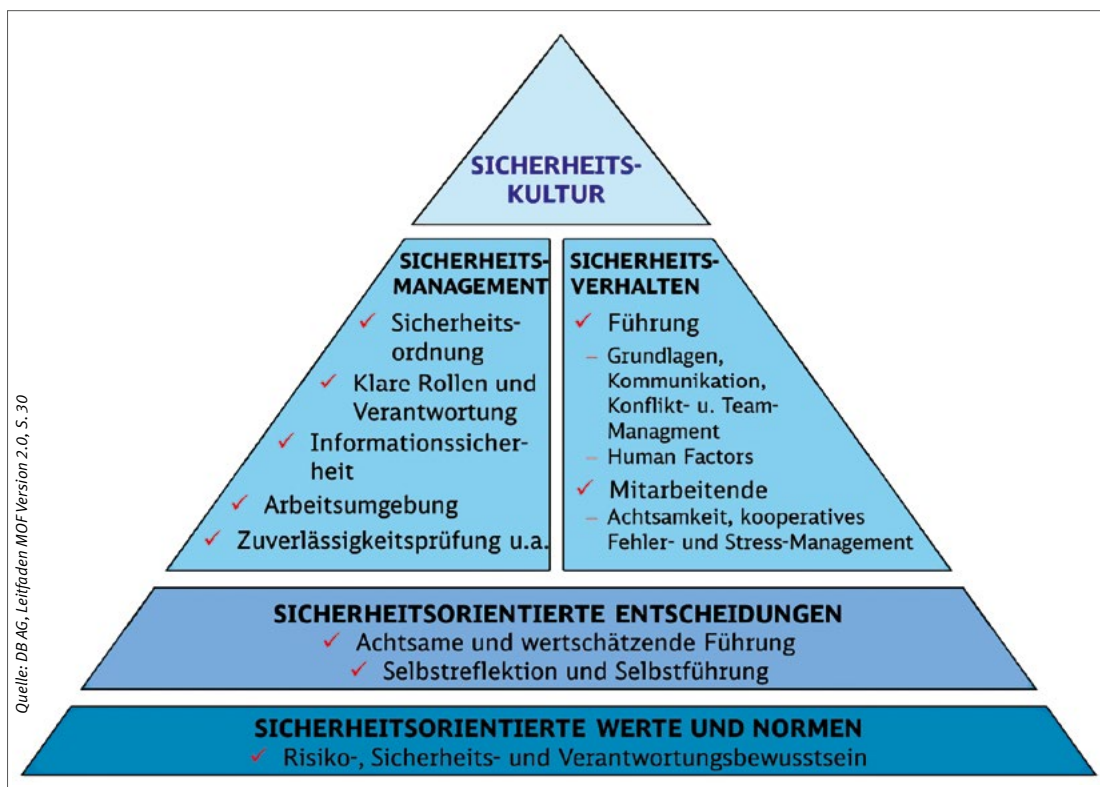


Abbildung 1: Sicherheitskultur-Pyramide

- Ausrichtung auf Sicherheitsförderung im Mittelpunkt des Mitarbeitenden- und Führungsverhaltens
- Definierte Mechanismen zur Lenkung von Entscheidungen und Verhalten in Sicherheitsfragen
- Kontinuierliches Stärken des gemeinsamen Sicherheitsverständnisses

Sicherheit im Eisenbahnwesen

In der knapp 190-jährigen Geschichte der Eisenbahn in Deutschland gab es viele Entwicklungen, die zum Ausbau der allgemeinen Betriebssicherheit geführt haben. Oberstes Ziel aller am Bahnbetrieb direkt und indirekt beteiligten Personen, Organisationen und weiteren Stellen ist größtmögliche Sicherheit bei der Nutzung des Systems Bahn. Nicht zuletzt haben tragische Ereignisse, z.B. Kollisionen, Kesselzerknall oder Entgleisungen, Sicherheitsdefizite aufgezeigt. Diese Vorfälle ereigneten sich durch technisches oder menschliches Versagen, in Einzelfällen führten gleichzeitige Schwachstellen – sowohl in technischen Anlagen als auch in menschlichen Verhaltensweisen – zu besonders schweren Unfällen im Bahnbetrieb.

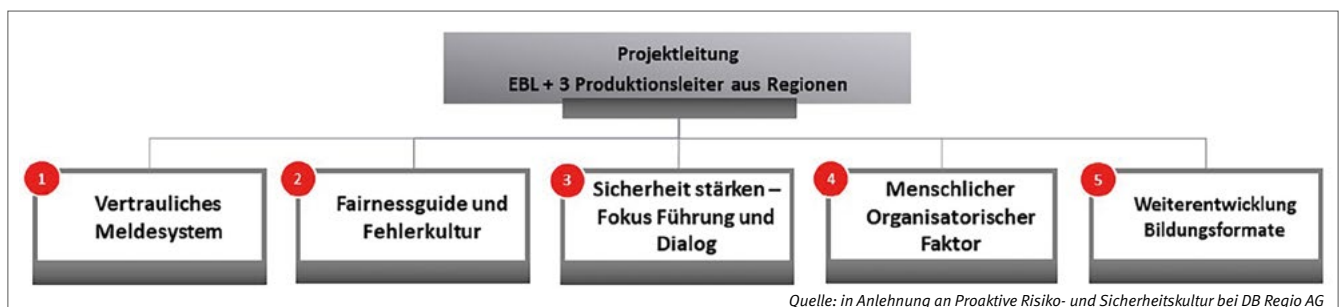
Viele Verbesserungen, darunter das Inkrafttreten einer Signalordnung, die Erfindung der Sicherheitsfahrerschaltung sowie die Entwicklung von Zugbeeinflussungssystemen machen Risiken, die vom Faktor Mensch im System Eisenbahn ausgehen können, beherrschbar und tragen auf diesem Wege bis heute zur Sicherheit im Bahnbetrieb bei. Zur Beherrschung

menschlicher Risiken für das System Bahn werden Mitarbeitende, die Tätigkeiten im Bahnbetrieb ausüben, nach strengen Kriterien ausgewählt, ausgebildet, geprüft und deren Eignung (Tauglichkeit) regelmäßig standardisiert überwacht. Das Handeln aller Beteiligten wirkt sich mittel- und unmittelbar auf die Sicherheit im Schienenverkehr aus.

Die ERA sowie das EBA sind die Aufsichts- und Genehmigungsbehörden in Belangen des Eisenbahnwesens. Sie gestalten dadurch maßgeblich den normativen Rahmen für die Eisenbahnsicherheit innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs aus. Um am Schienenverkehr teilnehmen zu dürfen, sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verpflichtet, ihr Sicherheitsmanagement in einem Sicherheitsmanagementsystem (SMS) abzubilden und zu betreiben. Nach Prüfung der jeweiligen Behörde erhält das EVU eine befristete Sicherheitsbescheinigung, die vereinfacht ausgedrückt, als „Eintrittskarte zur Teilnahme am Eisenbahnverkehr“ bezeichnet werden kann. Im SMS der DB Regio AG sind alle dafür notwendigen Leistungs-, Unterstützungs-, Kontroll- und Überwachungsprozesse schriftlich festgelegt. Sie gelten unternehmensweit und sind somit in allen Regionen einheitlich umzusetzen.

Im Zuge des 4. Eisenbahnpakets der Europäischen Union (EU) werden an die EVU besonders strenge Anforderungen zur Einbindung des Faktors Mensch gestellt. Insbesondere für den sicheren Eisenbahnverkehr spielt das menschliche Verhalten eine zentrale Rolle. Organisatorische Faktoren, dazu zählen u.a.

Abbildung 2:
Der „Aktionsplan Sicherheitskultur“ besteht aus insgesamt fünf Teilprojekten (TP), welche verschiedene Bereiche abdecken, um den vom Gesetzgeber geforderten, ganzheitlichen, systematischen und organisatorischen Ansatz abzubilden



Arbeitsbelastung, Ausrüstungsgestaltung oder die Arbeitsplatzgestaltung, wirken sich auf das menschliche Verhalten aus. Kommt es zur Verringerung der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit des Menschen, wird die Entstehung eines Unfalls, einer Störung oder eines Beinahe-Ereignisses begünstigt.

Deshalb gilt für EVU und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) innerhalb der EU die Verpflichtung „in einem systematischen Ansatz Kenntnis über die Leistungsfaktoren zu erlangen und diese im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems zu unterstützen und zu steuern.“⁴

Von den Vorgaben des Gesetzgebers zum Aktionsplan Sicherheitskultur

Um diesen Anforderungen aus den normativen Vorgaben gerecht zu werden und die Integration des „Faktors Mensch“ in dem Sicherheitsmanagement voranzutreiben, stellte die DB Regio AG im Jahr 2019 den „Aktionsplan Sicherheitskultur“ auf.

Die im „Aktionsplan Sicherheitskultur“ entwickelten Maßnahmen dienen der aktiven Einbindung des Faktors Mensch über den Lebenszyklus und die Reichweite des Sicherheitsmanagementsystems der DB Regio AG. Dabei werden konventionelle Hebel auf Robustheit geprüft und anhand der Sicherheitsleitlinien (Sicherheitsordnung) weiterentwickelt, womit die Sicherheitsleistung überwacht und verbessert wird. Gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb, wie auch den Arbeitsunfällen, wird durch die gewonnenen Erkenntnisse präventiv begegnet.⁵

Als Beispiel für bereits etablierte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitskultur setzt die DB Regio AG seit einiger Zeit sogenannte „Sicherheitsreports“ ein (siehe Rückseite dieser Ausgabe der *BahnPraxis B*). Sie dienen der gelebten Fehlerkultur und fassen die wesentlichen Erkenntnisse aus der Unfalluntersuchung objektiv und anonymisiert zusammen. Rückschlüsse auf die handelnden Personen können

ausgeschlossen werden. Der Aufbau des Sicherheitsreports ist standardisiert: Nach der kurzen Beschreibung der Ausgangssituation, die zum Ereignis führte, werden die Ursachen des Vorfalls dargelegt. Im letzten Block werden Maßnahmen zur Unfallvermeidung empfohlen.

TP1: Vertrauliches Meldesystem

Dieses Teilprojekt beschäftigt sich damit, vertrauliche Meldewege für Beinahe-Ereignisse im Bahnbetrieb zu gestalten. Zunehmend gut angenommen wird die „Safety-Box“, die den Triebfahrzeugführern (Tf) ermöglichen, über das Tf-Portal auf anonymem Weg solche Ereignisse zu melden. Von den gemeldeten Fällen können Kollegen eigene Strategien zur Vermeidung solcher Gefahren ableiten. Die Fachabteilungen der DB Regio AG erarbeiten im Sinne der „lernenden Organisation“ anhand der gemeldeten Vorfälle vorbeugende Maßnahmen, um die Wiederholung des Ereignisses zu vermeiden.

Weiterführende Informationen zum vertraulichen Meldewesen und der Safety-Box sind Gegenstand eines Beitrags in einer der nächsten Ausgaben der *BahnPraxis B*.

TP2: Fairness-Guide und Fehlerkultur

Mit dem Fairness-Guide werden im TP2 die Grundlagen zur Bewertung des Umgangs der Mitarbeitenden mit den eigenen Fehlern geschaffen. Besonders im Fokus des Fairness-Guides steht, dass Ehrlichkeit und Offenheit im Umgang mit Fehlern als wichtiger Beitrag zur Sicherheitskultur gefördert werden. Der Fairness-Guide schafft für die Beteiligten einen Verhaltensanker und zeigt dabei akzeptierte und nicht tolerable Umgangsformen auf.

TP3: Sicherheit stärken – Fokus Führungskraft und Dialog

Um ein durchgängig gleiches Bewusstsein von oberen Führungskräften bis hin zu operativ Mitarbeitenden zu schaffen und dadurch die Sicherheitsleistung im Bahnbetrieb hierarchieübergreifend zu stärken, steht im TP3 der regelmäßige Dialog zwischen oberen Führungskräften und Mitarbeitenden der Operative zum Themenbereich Sicherheitskultur im Fokus. Die

Führungskräfte sollten zweimal jährlich Möglichkeiten für einen intensiven Austausch unter dem Titel „Sicherheit vor Ort“ (SvO) anbieten. Diese sind modular aufgebaut, sodass passende Formate für unterschiedliche Örtlichkeiten (z.B. für Werkstandorte, Meldestellen, Züge) angeboten werden können. Dabei werden der durchführenden Führungskraft Handlungshilfen bereitgestellt, die Ergebnisse werden dokumentiert und im Bedarfsfall werden Maßnahmen abgeleitet.

Der standardisierte und modulare Ablauf schafft überregionale Vergleichbarkeit und Transparenz. Über Leitungsrunden des Produktionsbereichs können Auffälligkeiten bedarfsweise besprochen werden. Ziel ist es, das gegenseitige Verständnis der gemeinsamen Sicherheitsverantwortung auszubauen.

Tabelle 1: Module „Sicherheit vor Ort“

Quelle: DB Regio AG

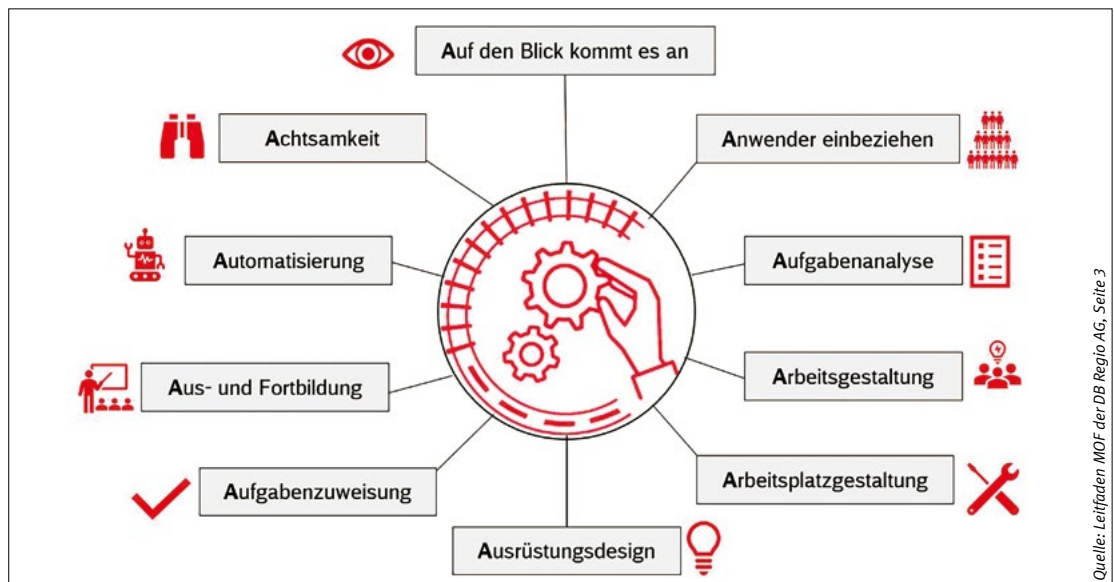
Sicherheit vor Ort – Betriebsstelle (SvO B)
Im Modul findet eine Begehung von Betriebsanlagen und Betriebsstätten statt. Mögliche Handlungsfelder zum Ausbau der Sicherheit werden gemeinschaftlich lokalisiert und Abhilfemaßnahmen vereinbart.
Sicherheit vor Ort – Zugfahrt (SvO Z)
Die Mitfahrt im Zug (Fahrgastraum und Führerraum) ermöglicht der durchführenden Führungskraft den Kontakt zu Zugpersonalen im operativen Bereich sowie den Blick aus der Fahrgastbrille (wie sicher fühle ich mich im Zug).
Sicherheit vor Ort – Debriefing
Rückmeldung zu den aus den SvO-Modulen gewonnenen Erkenntnissen an die verantwortlichen Führungsteams und gemeinsame Bewertung.

TP4: Menschliche und organisatorische Faktoren (MOF)

Das TP4 setzt sich mit der Entwicklung einer Strategie zur Einbindung menschlicher und organisatorischer Faktoren in das SMS auseinander. Hierbei wird ein ganzheitlicher Ansatz angestrebt, um die Grenzen menschlicher Leistungsfähigkeit in den Prozessen zu verankern und durch die stärkere Fokussierung auf den Faktor Mensch die Sicherheitsleistung des Unternehmens positiv zu beeinflussen. Diese Vorgehensweise wird durch die EU-Verordnung 2018/762 von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gefordert.

„Ziel der Auseinandersetzung mit MOF ist die Optimierung der Rahmenbedingungen für den menschlichen Arbeitsplatz, um Sicherheit und Wohlbefinden der Mitarbeitenden zu fördern, sowie die gewünschten Ergebnisse und die Effizienz der Arbeit sicherzustellen. Mit dem Blick

Abbildung 3: Faktoren der 10A-Strategie zur Integration menschlicher und organisatorischer Faktoren



Quelle: Leitfaden MOF der DB Regio AG, Seite 3

auf MOF wird die Arbeitsumgebung von einem menschenzentrierten Gesichtspunkt aus bewertet. Der Arbeitsplatz wird als Bestandteil eines Systems betrachtet, das Einfluss auf die Art und Weise hat, wie sich Menschen verhalten und mit anderen Elementen des Systems Eisenbahn interagieren. Die Herausforderung für das Unternehmen liegt darin, diese Einflussfaktoren zu erkennen und so zu steuern, dass negative Einflüsse auf die Mitarbeitenden verringert und die Qualität der Arbeit verbessert wird.“⁶

Darüber hinaus verpflichtet die ERA die Eisenbahnunternehmen innerhalb ihres SMS zur Entwicklung einer Strategie zum Umgang mit menschlichen und organisatorischen Faktoren. Dabei sind Fachwissen und anerkannte Methoden einzubeziehen.⁷ Das EVU muss sich mit „den Risiken beschäftigen, die mit der Konzeption und Nutzung von Ausrüstung, den Aufgaben sowie den Arbeitsbedingungen und organisatorischen Regelungen zusammenhängen, wobei den menschlichen Fähigkeiten und Grenzen und den Einflüssen auf die menschliche Leistungsfähigkeit Rechnung zu tragen ist.“⁸

Die DB Regio AG hat die Technische Universität Darmstadt im Rahmen eines Forschungsprojekts mit der Entwicklung einer

wissenschaftlichen Strategie zur Integration menschlicher und organisatorischer Faktoren in das SMS beauftragt. So wurde die 10A-Strategie entwickelt, welche einen ganzheitlichen Ansatz zur menschenzentrierten Gestaltung neuer Produkte, Technologien und Prozesse mit dem Faktor Mensch im Mittelpunkt darstellt. Die einzelnen Faktoren stellen Facetten dar, die den Handlungsrahmen in allen Bereichen der Unternehmensprozesse abdecken. Die 10A-Strategie soll die Ausführung menschlicher Aufgaben fördern und unterstützen, indem sie integraler Bestandteil des SMS ist.

TP5: Weiterentwicklung der Bildungsformate

Im TP5 werden „zielgruppenorientierte, moderne Methoden und Formate zur Vermittlung der Sicherheitsthemen und Sicherheitskultur als Grundlage zur Gewährleistung aktueller sicherheitsrelevanter Informationen und deren Verfügbarkeit für die jeweilige Zielgruppe“ bearbeitet. Besonders im Fokus der Weiterentwicklung der Bildungsformate steht die Anwenderorientierung. Unter Einbeziehung verschiedenster Medien soll die flächendeckende Kommunikation vereinfacht und der Austausch zu Sicherheitsthemen aktiv gefördert werden.⁹

Quellen

- ¹ Vgl. Betriebliches Sicherheitsmanagement – Aufbau und Entwicklung widerstandsfähiger Arbeitsplätze (2015), Ritz, F.
- ² Vgl. <https://www.sicherheitsmanagement-info.de/das-sicherheitsmanagement/>
- ³ Vgl. Human Factors (2008), Badke-Schaub, P., Hofinger, G., Lauche, K.
- ⁴ Zitat abgeleitet aus Absatz (6): DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2018/762 DER KOMMISSION vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments
- ⁵ Sicherheitsprogramm 2023, Kurzbeschreibung Aktionsplan Sicherheitskultur der DB Regio AG
- ⁶ Leitfaden MOF der DB Regio AG, Seite 3
- ⁷ Delegierte Verordnung (EU) 2018/762, Anhang 1 (Pkt. 4.6.1 a))
- ⁸ Delegierte Verordnung (EU) 2018/762, Anhang 1 (Pkt. 4.6.1 b))
- ⁹ Vgl. DB Regio AG: Projektsteckbrief TP5 „Weiterentwicklung Bildungsformate“



Verbundprozess „Fahren und Bauen“

Vom ersten Entwurf bis zur Herausgabe der Beta

Florian Kimpel, Referent Baubetriebstechnologie, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta) wird nach den Vorgaben der Richtlinie (Ril) 406.1201 dann erarbeitet, wenn für die Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen umfangreiche schriftliche Anweisungen zur Regelung betrieblicher, technischer und bautechnologischer Sachverhalte erforderlich sind.

Im Vorfeld erfolgt aufgrund der Anforderungen zur Durchführung eines sicheren Bahnbetriebs, unter Beachtung vorgegebener Fristen und auf Grundlage baubetrieblicher Abstimmungen, die Erarbeitung des entsprechenden Beta-Antrags durch den Beta-Antragsteller mit anschließender Mitwirkung der örtlich zuständigen Mitarbeiter der betrieblichen und technischen Fachdienste. Vorabstimmungen dazu erfolgen z.B. innerhalb einer gemeinsamen Baubesprechung.

Anforderungen an den Beta-Antragsteller

Durch einen geschulten und geprüften Beta-Antragsteller wird das Grundgerüst des Beta-Antrags im IT-Verfahren zur Beta-Antragstellung befüllt. Die Inhalte der baubetrieblichen Abstimmung, weitergehende Kenntnisse zur geplanten Infrastrukturmaßnahme aus der Vorplanungsphase sowie die notwendige Ortskenntnis geben dem Beta-Antragsteller das Rüstzeug an die Hand und er kann viele technische und betriebliche Regelungsnotwendigkeiten im Beta-Antrag schon ausfüllen. Zusätzlich

hängt der Beta-Antragsteller wichtige Unterlagen an den Beta-Antrag an, welche die Bearbeitung durch die technischen und betrieblichen Fachdienste bei der jeweiligen Mitwirkung unterstützen.

Wichtigster Anhang ist eine Lageplanskizze mit der grafischen Darstellung der Sperr- und Arbeitsbereiche sowie der Standorte von Signalen zur Abriegelung der Arbeitsstelle oder der Einrichtung von Langsamfahrstellen. In dem Zuge werden auch Unterlagen für die Anpassung an Oberleitungsanlagen oder auch Entwürfe von standardisierten Verfahren zur signaltechnischen Anpassung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik vorbereitet und als Anhang beigefügt.

Müssen bei der geplanten Infrastrukturmaßnahme Teile der Oberleitung ausgeschaltet und bahngeerdet oder sogar Oberleitungsanlagen geändert werden, so ist es die Aufgabe des Beta-Antragstellers, vor Beginn der eigentlichen Mitwirkung die Zustimmung der zuständigen Zentralschaltstelle (Zes) der

DB Energie GmbH einzuholen. Als Ergebnis der fachlichen Prüfung antwortet die Zes mit der Übermittlung einer Genehmigungsnummer sowie etwaiger Auflagen für die Durchführung von Schaltungen und Bauarbeiten.

Grundlagen der Mitwirkung durch technische und betriebliche Fachdienste

Im Rahmen der fachlichen Mitwirkung prüfen die Mitarbeiter der technischen Fachdienste der DB Netz AG die für ihren Aufgabenbereich relevanten Eintragungen und ergänzen bzw. erweitern den Regelungsumfang.

Die Mitwirkenden der einzelnen Fachdienste sind im Sinne des Regelwerks verantwortlich für die erforderlichen fachlichen Festlegungen und dokumentieren dies durch ihre elektronische Unterschrift im IT-Verfahren zur Beta-Antragstellung.

Durch die verschiedenen technischen Beeinflussungen, die bei einer Infrastrukturmaßnahme auftreten können, liegt der Fokus der Mitwirkung der jeweiligen technischen Fachdienste auf unterschiedlichen Bereichen.

Angaben und Ergänzungen tragen die Fachdienste direkt an der thematisch passenden Stelle im Beta-Antrag ein. Für darüber hinausgehende Informationen ohne speziellen Regelungscharakter werden an entsprechenden Stellen Kommentierungsfelder vorgehalten, die ergänzende Verweise oder Ansprechstellen für den Beta-Antragsteller enthalten können.

Einzelne, besonders zu beachtende Prüfungsinhalte sind bei der Bearbeitung des Beta-Antrags für die jeweiligen Fachdienste farblich hervorgehoben. Grundsätzlich bezieht sich die Mitwirkung an einem Beta-Antrag durch einen Fachdienst jedoch immer auf alle Inhalte des gesamten Beta-Antrags. So sollen und müssen auch Wechselwirkungen und Abhängigkeiten zwischen den Angaben der anderen mitwirkenden Fachdienste Berücksichtigung finden.

Einige Beispiele für wichtige Themenbereiche der Mitwirkung, geteilt nach den jeweiligen technischen Fachdiensten, enthält die Abbildung 1.

Im Anschluss an die Mitwirkung der technischen Fachdienste beurteilt der Fachdienst Betrieb die Inhalte des Beta-Antrags. Hierbei

Abbildung 1: Themenbereiche für die fachliche Mitwirkung der technischen Fachdienste und dafür notwendige Anlagen

(Quelle: DB Netz AG)

Technische Einflüsse auf Inhalte des Beta-Antrags	
<p>Oberbau (Fb)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angaben zu Langsamfahrstellen (Lfst) im Nachgang zu Oberbauerneuerungen • Korrektur der Angaben zur Infrastruktur (Neigung, Streckenklasse, Gleisabstand) • Angaben zu Einschränkungen für außergewöhnliche Sendungen durch Baumaschinen • Angaben zum Einsatz von Fahrzeugen und Geräten in gesperrten Gleisen und Baugleisen • Prüfung der Nutzbarkeit benannter Eingleisstellen • Vorgabe der Folgen bei Nichtzulassung der Maßnahme 	<p>Leit- und Sicherungstechnik (LST)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vergleich von Sperrbereichsgrenzen mit technischen Grenzen (z.B. Achszählabschnitte) • Prüfung der signaltechnischen Planungen für Langsamfahrstellen (Spätablenkung beachten!) • Betriebliche Maßnahmen zur Durchführung von Arbeiten, z.B. Arbeiten am Streckenblock • Änderungen, Beeinflussungen und Außerbetriebnahmen von Signaleinrichtungen • Prüfung oder Aufstellung von standardisierten Verfahren • Vorgaben bei aufgehobener Signalabhängigkeit • Vorgaben zu Außerbetriebsetzungen von Bahnübergängen • Vorgaben zur Durchführung von Sperrfahrten • Angaben zum Ausbau von Gleisschaltmitteln • Vorgabe von Einsatzbedingungen für Fahrzeuge und Geräte in Bezug auf LST-Anlagen
<p>Telekommunikation (Tk)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen durch Außerbetriebsetzung von Meldeanlagen (HOA/FBOA) • Einschränkung von Block- und Meldeeinrichtungen durch Arbeiten an Fernmeldekabeln 	<p>Energieanlagen (E 16,7/E 50)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übereinstimmung der Ausdehnung von Sperrbereichen und stromlosen Bereichen • Vorgabe profilmfreier Erdung zur Befahrung stromloser Abschnitte mit V-Traktion • Ersatzmaßnahmen bei Ausschaltungen sonstiger Anlagenteile • Ersatzmaßnahmen bei stromlosen Weichenheizungen oder Netzersatzanlagen • Prüfung der Standorte von EI-Signalen • Vorbereitung von Einweisungsunterlagen für Schaltantragsteller • Angaben zu Oberleitungsänderungen und Konformität zu den beigefügten Plänen • Angabe der niedrigsten relevanten Fahrdrachhöhe

erfolgt im Rahmen der Bewertung der Inhalte auch die zweite Stufe der baubetrieblichen Zumutbarkeitsprüfung gemäß Ril 406.1103, d.h. der Mitwirkende am Beta-Antrag prüft, ob die Durchführung der Infrastrukturmaßnahme die beteiligten Bediener vor eine erhöhte Belastung stellt und inwieweit diese ohne weitergehende (Entlastungs-)Maßnahmen zumutbar ist. Zur Aufrechterhaltung eines sicheren und pünktlichen Bahnbetriebs müssen ggf. personelle Maßnahmen, beispielsweise durch das Anpassen der Besetzung der betroffenen Stellwerke oder den Einsatz von Zugschlussmeldeposten, festgelegt werden.

Darüber hinaus beurteilt der Fachdienst Betrieb die geplante Durchführung von Fahrten im gesperrten Gleis, trägt Vorgaben für die Einweisung von Triebfahrzeugführern und Rangierbegleitern ein und gibt bei komplexen Fällen Inhalte für die Erstellung von Musterbefehlen vor. Eine Übersicht über mögliche Regelungsinhalte zur Beurteilung der betrieblichen Anteile einer Infrastrukturmaßnahme enthält die Abbildung 2.

Im Anschluss an die Mitwirkung der technischen und betrieblichen Fachdienste erfolgt die

Endbearbeitung durch den Beta-Antragsteller. Dieser prüft über den Versionenvergleich im IT-Verfahren zur Beta-Antragstellung die ergänzten bzw. geänderten Angaben der Fachdienste und harmonisiert deren Eingaben zu einem vollständigen, abgestimmten Beta-Antrag inklusive aller notwendigen Unterlagen als Dateianhang. Die Änderungen und Ergänzungen der Fachdienste erfordern ggf. weitere bauvorbereitende Tätigkeiten, z.B. die Bestellung sogenannter „bauaffiner“ Dienstleistungen.

Anschließend unterzeichnet der Beta-Antragsteller den Beta-Antrag elektronisch und dokumentiert damit die abgeschlossene Mitwirkung aller notwendigen Fachdienste sowie die Plausibilität der von diesen getroffenen fachlichen Festlegungen. Der Beta-Antrag wechselt damit aus der Mitwirkung in den Arbeitsbereich des Beta-Bearbeiters und wird dort der für die Erarbeitung der Beta zuständigen Stelle angezeigt.

Erarbeitung und Herausgabe der Beta

Der örtlich zuständige Beta-Bearbeiter prüft nun in einem ersten Schritt, ob der Beta-Antrag fristgerecht übergeben wurde. Ist die

Abbildung 2: Mitwirkungsbereiche des Fachdienstes Betrieb im Rahmen des Beta-Antrags

(Quelle: DB Netz AG)

Inhaltliche Vorgaben Betrieb

- Prüfung der Zuordnung der benannten Sperrbereiche zu Betriebsstelle/freier Strecke
- Vorgabe zum Einsatz von Räumpersonalen/Zugbeobachtern bei stromlosen Weichenheizungen und Ortungsanlagen
- Prüfung auf notwendige La-Einträge
- Prüfung, ob Anzahl der geplanten BÜP/Hilfsposten den Vorgaben der örtlichen Bestimmungen entspricht
- Prüfung und Ableitung weiterer Regelungen aus dem Einsatz einer mobilen Sicherungsanlage für BÜP
- Müssen Besetzungszeiten von Betriebsstellen angepasst werden?
- Angaben zu Umfang, Ort, Zeit und Funktion bei geplantem Einsatz von Helfern im Bahnbetrieb (z.B. Flankenschutzposten, Zugschlussmeldeposten)
- Vorgabe zu Inhalten von Befehlen/Musterbefehlen zur Durchführung von Sperrfahrten aus örtlichen Bestimmungen
- Benennung des Ansprechpartners für Einweisungen von Helfern im Bahnbetrieb und am Bahnbetrieb teilnehmenden EVU
- Müssen Signale im gesperrten Gleis/Baugleis aus betrieblicher Sicht zwingend gültig bleiben?
- Vorgabe der Weichenlage im gesperrten Gleis/Baugleis zur weiteren Durchführung des Bahnbetriebs
- Benennung weiterer Vorgaben zu Sperr- und Rangierfahrten aus örtlichen Bestimmungen

Betriebliche Einflüsse auf Inhalte des Beta-Antrags

Betriebliche Plausibilitäts- und Zumutbarkeitsprüfung

- Passen die Angaben zu Arbeitszeiten unter 2.1 und die Auswahl der unterbrochenen Arbeitszeit zur regulären Stw-Besetzung, oder muss hier nachgesteuert werden?
- Sind bei Auswahl „Sperrungen in Zugpausen“ die Sperrungen realistisch machbar aufgrund des Regelfahrplans und der gestatteten Sperrbereiche?
- Ist unter Abschnitt 4.1 des Beta-Antrags der tatsächlich zuständige Fahrdienstleiter (Fdl)/Mitarbeiter benannt?
- Soll dem Fdl unter Abschnitt 4.3 des Beta-Antrags die Aufgabe des Schaltantragstellers übertragen werden?
- Prüfung, ob Anzahl der einzusetzenden Bahnübergangsposten für den Fdl handhabbar ist
- Prüfung, ob Mehraufwände durch weitere eingesetzte Posten oder notwendige betriebliche Ersatzmaßnahmen sicher beherrscht werden können

Vorlagefrist gemäß Ril 406.1201 unter Bezugnahme auf die ausgewählte baubetriebliche Maßnahmenart nicht eingehalten, so entscheidet der Leiter der für die Erarbeitung der Beta zuständigen Stelle im Benehmen mit dem Beta-Bearbeiter und dem Baubetriebskoordinator (BBK), ob die fristgerechte Erarbeitung der Beta unter Berücksichtigung des Regelungsumfangs möglich und zumutbar ist oder der Beta-Antrag abgelehnt und die Infrastrukturmaßnahme verschoben werden muss. Wichtige Indikatoren für diese Beurteilung sind:

- die aktuelle Arbeitsbelastung der Beta-Bearbeiter,
- die im Beta-Antrag benannten Ausfallfolgen,
- die Fristen für die Erarbeitung und Freigabe von La-Einträgen gemäß Ril 406.1202.

Im nächsten Schritt erfolgt eine Plausibilitäts- und Vollständigkeitsprüfung. Hierbei prüft der Beta-Bearbeiter, ob die Infrastrukturmaßnahme, auf die sich der Beta-Antrag bezieht, in räumlicher und zeitlicher Hinsicht mit dem genehmigten Auszug aus dem kurzfristigen Kapazitätsplan übereinstimmt. Mögliche Abweichungen klärt der Beta-Bearbeiter mit dem Beta-Antragsteller, der regionalen

Baubetriebsplanung und dem BBK. Beispiele für Ansatzpunkte der Plausibilitäts- und Vollständigkeitsprüfung enthält die Abbildung 3.

Während dieser Prüfungen kann bei kleineren Unklarheiten oder Abweichungen der Beta-Antragsteller oder ein einzelner mitwirkender Fachdienst durch den Beta-Bearbeiter innerhalb des IT-Verfahrens um Stellungnahme gebeten werden. Werden im Zuge der Prüfung größere Mängel offenbart, so kann der Beta-Antrag durch den Beta-Bearbeiter in Abstimmung mit dem zuständigen BBK an den Beta-Antragsteller zur erneuten Mitwirkung der technischen und betrieblichen Fachdienste zurückgereicht werden.

Erst nach erfolgreicher Qualitätsprüfung, d.h. fristgerecht, vollständig und plausibel, darf der Beta-Antrag durch den Beta-Bearbeiter angenommen werden.

Der Beta-Bearbeiter erarbeitet die Beta nun auf Grundlage der zentral vorgegebenen Textbausteine und übernimmt dabei alle notwendigen Regelungsinhalte aus dem Beta-Antrag. Der Fokus liegt auf Übersichtlichkeit, Verständlichkeit und Durchführbarkeit für die Anwender

Abbildung 3: Inhaltsprüfung des Beta-Antrags durch den Beta-Bearbeiter

(Quelle: DB Netz AG)



im Rahmen der Infrastrukturmaßnahme, in erster Linie für die betroffenen Bediener der angegebenen Stellwerke sowie den Technischen Berechtigten.

Ebenso erfolgt bei Bedarf die Erarbeitung von La-Einträgen, die Erstellung von Musterbefehlen sowie weiterer notwendiger Unterlagen zur Darstellung der Regelungsinhalte.

Die Zustimmung zur Herausgabe einer Beta und damit deren Versand erteilt nach inhaltlicher Prüfung der Leiter der für die Erarbeitung der Beta zuständigen Stelle oder im Rahmen der erfolgten Delegation der zuständige BBK.

Erst nach dieser Zustimmung darf die Beta an die regional benannten Stellen sowie die zusätzlich im Beta-Antrag benannten Beteiligten versendet werden.

Um eine ausreichende Vorbereitung der Beteiligten auf die Infrastrukturmaßnahme zu gewährleisten, muss die Verteilung grundsätzlich mindestens fünf Tage vor Beginn der Infrastrukturmaßnahme abgeschlossen sein. Wird diese Frist ausnahmsweise nicht eingehalten, muss der Leiter der für die Erarbeitung der Beta zuständigen Stelle den Leiter Betrieb Netz/Fahrdienst BZ der unter Punkt 4.1 der Beta benannten Betriebsstellen kontaktieren und in Zusammenarbeit mit dem für die Bauausführung zuständigen Leiter, z.B. dem Projektleiter der Infrastrukturmaßnahme, das weitere Vorgehen prüfen.

Die abschließende Entscheidung, ob die Verteilung und Umsetzung der Beta für das zuständige Betriebspersonal zumutbar ist und welche Kompensationsmaßnahmen zur sicheren Durchführung der Infrastrukturmaßnahme ggf. erforderlich werden, liegt beim Leiter Betrieb Netz/Fahrdienst BZ. Bei abschlägiger Entscheidung muss die Infrastrukturmaßnahme verschoben werden.

Durch einen rechtzeitigen Versand der Beta sind alle an der Durchführung beteiligten Stellen in der Lage, sich mit den Regelungen vorab gesamthaft vertraut zu machen. Ein betroffener Stellwerksbediener kennt somit z.B. die ihn betreffenden Vorgänge und eingeschränkten Verfügbarkeiten „seiner“ Infrastruktur bereits vor Beginn der Infrastrukturmaßnahme und kann dies bereits bei der Kommunikation und Disposition im Vorfeld berücksichtigen.

Achtung: Regelungen in einer Beta ersetzen in keinem Fall die in betrieblichen und technischen Regelwerken vorgeschriebenen Aufträge, Meldungen und Dokumentationen! Im Zweifelsfall gilt die Dokumentation in den betrieblichen Unterlagen!

Nachgelagerte Tätigkeiten

Die Verteilung der Beta löst auch bei anderen Beteiligten weitere Handlungen aus. Je nach Art und Umfang der Infrastrukturmaßnahme werden z.B. Einweisungen von Bahnübergangsposten oder Helfern im Bahnbetrieb (z.B. Befehlsausfertiger oder Zugschlussmeldeposten) notwendig. Verantwortliche Führungskräfte bzw. Vorgesetzte der ausführenden Firmen und Sicherungspersonale müssen in die Inhalte der Beta, des Sicherungsplans und die Örtlichkeiten eingewiesen werden. Schaltantragsteller und am Bahnbetrieb teilnehmende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten ebenfalls Einweisungen nach den einschlägigen Regelwerken. Die Vorgesetzten müssen dann ihre Beschäftigten entsprechend unterweisen.

Die Einweisungen und weitere Vorbereitungs-dokumente werden durch den Technischen Berechtigten vor Beginn der Infrastrukturmaßnahme geprüft und bei Bedarf in der Bauakte dokumentiert.

Stichprobenartig erfolgen bei Infrastrukturmaßnahmen weitere Baustellenkontrollen, z.B. durch Führungskräfte, die Baubetriebskoordinatoren oder die zuständige Fachkraft für Arbeitssicherheit.

Hinweis: Die gezeigten Abbildungen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder Wertung der aufgeführten Schritte und sollen ausschließlich als Beispiele dienen. Der tatsächliche Aufwand ist abhängig von Art und Umfang der beantragten Infrastrukturmaßnahme.



Quelle: UVB

Homepage der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB)

Ein Streifzug durch die Angebote

Askia Stieglitz, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Grundsatz, Information und Medien, Wilhelmshaven

Liebe Leserschaft, wir als Unfallversicherung Bund und Bahn wollen Sie mitnehmen auf einen Streifzug durch die Angebote unserer Homepage. Dabei erwarten Sie Hintergrundinformationen zu einzelnen Rubriken und Unterseiten ebenso wie Einblicke in die Zugriffszahlen oder auch Antworten auf die Frage, ob Sie als Nutzer eines mobilen Endgerätes zur größten Besuchergruppe zählen.



Abbildung 1: Über-Uns-Headerbild

Um die letzte Frage gleich vorweg zu nehmen: mit 22 Prozent besucht etwa jeder fünfte Interessierte unsere Homepage von einem mobilen Endgerät aus, etwa 5 Prozent nutzen ein Tablet und der weitaus größte Teil der Interessierten greift von einem Desktop-PC auf unsere Homepage zu.

Dies ist insofern nicht verwunderlich, als dass die Zielgruppe unserer Homepage die bei uns versicherten Mitgliedsunternehmen und Bundesverwaltungen sowie deren Beschäftigte sind. Ein guter Teil unserer Versicherten arbeitet in Büros verschiedener Behörden sowie Betriebe und ruft dienstliche Informationen vom Büro-PC aus ab.

Allgemeines

Inhaltlich ist die UVB-Startseite natürlich mit Abstand die beliebteste Seite und wird etwa viermal so häufig aufgerufen wie die nächstbeliebteste Seite, bei der es sich um unsere Kontaktseite handelt. Aus diesem Grund wollen wir unseren Streifzug auf der UVB-Startseite beginnen.

Die vier Top-Themen werden mit Bild im Mittelpunkt unserer Startseite dargestellt (siehe Titelbild). Wie bei einer Diaschau kann man von einem Reiter zum nächsten wechseln und sich die Bilder und Kurzinformationen ansehen, bevor man mit „weiterlesen“ die ausführlichen Informationen eines dieser Top-Themen ansteuert.

Oberhalb unseres Bildes des jeweiligen Top-Themas befinden sich die vier Rubriken „Über uns“, „Arbeitsschutz und Prävention“, „Versicherte und Leistungen“ sowie „Service und Medien“.

„Über uns“

In der Rubrik „Über uns“ wird auf der Unterseite „Selbstverwaltung“ der Aufbau der UVB mit den verschiedenen Organen (Vertreterversammlung und Vorstand incl.

zugehöriger Ausschüsse), der Geschäftsführer und das Organigramm sowie die Finanzierung und der Geschäftsbericht unter „Daten und Zahlen“ dargestellt (Abbildung 1).

Wer mit der gesetzlichen Unfallversicherung noch keinerlei Berührungspunkte hatte, den erwartet in der Infobox (am Desktop-PC: linke Spalte – unten – blaue Leiste) auf der Unterseite „Aufgaben“ ein Link zu drei Kurzfilmen: Die gesetzliche Unfallversicherung in drei Minuten.

1. Der Kurzfilm „Ihre gesetzliche Unfallversicherung“ erklärt den Aufbau, die Aufgaben und die Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung
2. Der Kurzfilm „Die Vorteile der Haftungsübernahme für Ihr Unternehmen“ richtet sich an die Unternehmen. In dem Clip wird erläutert, dass die gesetzliche Unfallversicherung den erlittenen Schaden (Verletzungen) umfassend entschädigt, wenn sich ein Beschäftigter während der Arbeitszeit verletzt.
3. Der Kurzfilm „Der Arbeitsunfall – was ist das?“ zeigt die Abläufe vom Unfall bis zum Wiedereinstieg in den Beruf. Die Abwicklung der Versorgung erfolgt „aus einer Hand“ durch die gesetzliche Unfallversicherung.

Für Nutzer mit Einschränkungen bieten wir die Informationen „Über uns“ in leichter Sprache und in Gebärdensprache an. Diese finden sich in der blauen Leiste ganz oben auf der Seite – in der Desktop-Version direkt neben den Buttons für Kontakt, Karriereportal und Newsletter. Die drei letztgenannten Buttons stehen in der mobilen Version nicht zur Verfügung, sondern müssen aus den Rubriken heraus aufgesucht werden.

Auf der Kontakt-Seite bieten wir neben dem klassischen Kontakt-Formular unseren Versicherten den modernen „Versicherten Self Service“ an: eine Plattform des Dachverbandes der Unfallversicherungsträger – der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), um Fragen und Anliegen auf elektronischem Wege an uns als zuständigen UV-Träger zu übermitteln.



Abbildung 2: Arbeitsschutz-und-Prävention-Headerbild

In vielen Fällen haben wir zu Ihren Fragen schon Informationen aufbereitet. Wenn Sie Antworten auf konkrete Fragestellungen suchen, können Sie sich die Suchfunktion oben rechts (Lupe) auf unserer Homepage zu Nutze machen. Über Stellenausschreibungen und die Möglichkeit, bei uns ein Studium oder eine Ausbildung aufzunehmen, informieren wir Sie unter „Karriereportal“. Informationen zum „Karriereportal“ erreicht man auch in der Rubrik „Über uns“ und anschließend auf der Unterseite „Arbeiten bei uns“.

Mit unserem Newsletter informieren wir Sie per E-Mail über aktuelle Entwicklungen, Neuerungen aus dem Bereich Arbeitsschutz und Prävention sowie über Projekte und Veranstaltungen der UVB. Aktuell erreichen wir über 8.000 Abonnenten. Sie können unseren Newsletter einfach bestellen, indem Sie entweder in der blauen Leiste oder in der Rubrik „Service und Medien“ auf „Newsletter“ klicken und das aus fünf Feldern bestehende Formular ausfüllen.

Wenn Sie sich in diesem Zusammenhang über unseren Datenschutz informieren wollen, so finden Sie unsere Datenschutzerklärung in der Desktop-Version als separaten Punkt „Datenschutz“ im blau unterlegten Fußbereich (unten – rechte Spalte). In der mobilen Version können Sie die Datenschutzerklärung am Einfachsten mittels Suchfunktion aufrufen.

„Arbeitsschutz und Prävention“

Nach der Startseite und der Kontaktseite wird die Unterseite „Seminare und Qualifizierung“ am dritthäufigsten aufgerufen. Diese befindet sich in der Rubrik „Arbeitsschutz und Prävention“. Das Seminarangebot umfasst jährlich ca. 200 Seminare zu den Themenfeldern „sicher arbeiten“, „qualifiziert arbeiten“, „gesund arbeiten“ und „organisiert arbeiten“.

Ebenfalls in der Rubrik „Arbeitsschutz und Prävention“ (Abbildung 2) finden Sie Informationen zu Vorschriften

und Regelwerk, denn wir stellen Ihnen zur Unterstützung Ihrer Aufgaben im Bereich Sicherheit und Gesundheit verschiedene Medien zur Verfügung. Diese können Sie im „Mediencenter“ entweder direkt als PDF herunterladen oder Sie können sich Vorschriften und Broschüren als Printprodukte von uns zusenden lassen.

Bei den Downloads belegt die BahnPraxis B mit ihren vielen Ausgaben sechs Plätze der „TopTen“. Die Zeitschrift kommt also bei Ihnen sehr gut an, was uns ausgesprochen freut. Übertroffen wird die BahnPraxis B bei den Downloads nur noch von dem Formular zur Unfallanzeige und dem Antrag zur Kostenübernahme für eine Ersthelfer-Ausbildung.

Eine zentrale Bündelung von Informationen, Muster-Unterlagen, Videos und hilfreichen Weblinks stellen wir Ihnen auf der Unterseite „Vorschriften und Regelwerk – Medien“ mit unserem „Kompendium Sicherheit und Gesundheit“ zur Verfügung. In über 50 Themenwelten geht es um Unterweisungsmedien, das Einrichten und Überprüfen von Arbeitsplätzen, den Umgang mit neuen Technologien und vieles mehr. Das Kompendium wird mindestens vier Mal im Jahr aktualisiert.

Ebenfalls ein zentrales Thema bildet die Gefährdungsbeurteilung, zu der Sie als Besucher der Rubrik „Arbeitsschutz und Prävention“ über die Unterseite „Fachthemen“ gelangen. Die Gefährdungsbeurteilung bildet die Grundlage für einen wirksamen betrieblichen Arbeitsschutz zur Verhütung von Unfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren. Zur Unterstützung bieten wir für den Bereich Bahn die „Praxishilfe zur Gefährdungsbeurteilung“ und für den Bereich Bund die „Handlungshilfe zur Gefährdungsbeurteilung“ an. Für die Beurteilung von Spezialgebieten stellen wir darüber hinaus ergänzende Arbeitshilfen zur Verfügung.

In einem gerade auslaufenden Pilotprojekt haben wir für die Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung eine



Abbildung 3: Versicherte-und-Leistungen-Headerbild

Online-Version entwickelt, die in 2022 unseren versicherten Unternehmen und Bundesverwaltungen zur Verfügung gestellt werden soll. Die Papierversion der Prüfliste „Psychische Belastung“ ist auch ein TopTen-Element bei den Downloads. Aber nicht nur zur Gefährdungsbeurteilung, sondern auch zu Corona, ortsflexiblen Arbeiten, Arbeitsschutzmanagement, Gefahrstoffen usw. haben wir für Sie unter „Fachthemen“ in der Rubrik „Arbeitsschutz und Prävention“ vielfältige Informationen zusammengestellt.

Ebenfalls unter „Fachthemen“ findet sich ein Informationsblock „Bahn“, der zu zentralen Themen wie dem Eisenbahnbetrieb und den Eisenbahnfahrzeugen, den Arbeiten im Bereich von Gleisen (Bauarbeiten), der Fahrzeuginstandhaltung und den Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen unsere Beratungsangebote, zugehörige Medien und – soweit vorhanden – Veranstaltungen und Qualifizierungsangebote sowie Forschungsprojekte darstellt. Als aktuelles Projekt wird auch die „Charta für Sicherheit bei Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich“ vorgestellt, in dessen Rahmen die „9 lebenswichtigen Regeln im Gleisbau“ formuliert wurden.

„Versicherte und Leistungen“

In der Rubrik „Versicherte und Leistungen“ stehen unsere Versicherten im Mittelpunkt (Abbildung 3). Aber wer gehört denn – gemeinsam mit Ihnen als Leserschaft – zum Kreis unserer mehr als zwölf Millionen Versicherten? Neben den Beschäftigten in den Unternehmensbereichen der DB AG und in den Bundesverwaltungen gehören z.B. auch Ehren- und Hauptamtliche des Technischen Hilfswerkes (THW), des Deutschen Roten Kreuzes, Blutspender, Ortskräfte, Entwicklungshelfer und viele weitere Personen zu unserem Versichertenkreis. Für „Arbeiten im Ausland“ stellen wir Ihnen auf der Unterseite „Versicherte“ u.a. Informationen zur „Entsendung“, zur „Auslandsversicherung“ und zum „Freiwilligendienst weltwärts“ zur Verfügung. Nach einem erfolgreichen Modellprojekt von 2017 bis 2020 ist die UVB seit dem 1. Januar 2021 auch

zuständig für die Dienstupfallfürsorge für Beamte und Richter in Teilen der Bundesverwaltung.

Bei den Versicherungsfällen unterscheiden wir drei verschiedene Arten: Arbeitsunfälle, Wegeunfälle und Berufskrankheiten. Arbeits- und Wegeunfälle werden mittels Unfallanzeige bei uns gemeldet. Für Unfälle von Beamten gibt es ein separates Formular. Eine Unfallanzeige ist auch nach einem psychisch belastenden Ereignis, z.B. Anblick eines schweren Unfalls oder die direkte Beobachtung von Gewalt, zu erstellen.

Besteht der Verdacht auf eine Berufskrankheit, kann dies entweder der behandelnde Arzt, der Arbeitgeber (Unternehmer) oder der Versicherte selbst anzeigen. Die Unterseite „Formulare“ für Versicherte und Leistungen befindet sich übrigens in den TopTen der aufgerufenen Seiten auf Platz sieben.

Im Weiteren geht es in der Rubrik „Versicherte und Leistungen“ insbesondere um die Leistungen, die Sie als versicherte Person von uns erwarten dürfen. In der medizinischen Rehabilitation steuern wir die gesamte Heilbehandlung – vom Eintritt des Ereignisses bis zur Rückkehr an den Arbeitsplatz. Benötigen Versicherte zusätzliche Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben, wird die Rückkehr an den Arbeitsplatz durch Hilfsmittel oder Arbeitsassistenz unterstützt. Kann eine versicherte Person den alten Beruf nicht mehr aufnehmen, kommen Berufsfindung, Umschulung sowie Aus- und Fortbildungen in Betracht, um in einem neuen Tätigkeitsfeld aktiv zu werden. Wenn es nicht gelingt, die Erwerbstätigkeit wieder vollständig herzustellen, gehören auch Rentenzahlungen zu unseren Leistungen. Sind Versicherte nach einem Versicherungsfall so eingeschränkt, dass sie für gewöhnliche Abläufe im täglichen Leben Hilfe benötigen, werden Pflegeleistungen koordiniert und finanziert. Leistungen zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft sowie ergänzende Leistungen runden unseren Leistungsumfang ab.



Abbildung 4: Service-und-Medien-Headerbild

Fragen zu den Themenbereichen „Unfall“, „Versicherungsschutz“, „Leistungen“ und „Kostenerstattung“ beantworten wir Ihnen gerne. Auf der Unterseite „Häufig gestellte Fragen“ in der Rubrik „Versicherte und Leistungen“ finden Sie die zugehörigen Antworten.

„Service und Medien“

In der vierten und letzten Rubrik „Service und Medien“ finden Sie als Besucher unserer Homepage u.a. Pressemitteilungen, Bekanntmachungen, Vergaben und Links zu bereits beschriebenen Elementen, z.B. der Mediathek, dem Versicherten Self Service, unseren Publikationen inklusive der BahnPraxis B sowie dem Newsletter (Abbildung 4).

Zurück zur „Startseite“

Damit kehren wir zurück zur UVB-Startseite, auf der Sie zusätzlich zu den vier Rubriken und den vier Top-Themen immer auch die „Aktuellen Nachrichten“ in einem Newsfeed nachlesen können. Hier informieren wir Sie über wichtige Neuigkeiten oder Änderungen. Unsere „Aktuellen Nachrichten“ verdienen auch im Hinblick auf die wechselnden Corona-Maßnahmen besondere Beachtung.

Zur UVB-Startseite kommen Sie übrigens immer wieder zurück, wenn Sie oben links auf den Bereich „Logo/UVB – Unfallversicherung Bund und Bahn“ klicken – völlig unabhängig davon, in welchem Bereich der Homepage Sie vorher unterwegs waren.

Als letztes Element unserer Startseite bieten wir Ihnen auf verschiedenen Kacheln direkte Verlinkungen zu zentralen Themen an, z.B. zur Erläuterung „Versicherungsfall – was tun?“, zu unserem Internetangebot „Ich starte sicher“ für die Auszubildenden und Ausbilder in unseren versicherten Betrieben, zu unseren Seminaren im Bereich „Arbeitsschutz und Prävention“ und zu unserem Mediacenter.

Resümee

Unser Ziel ist es, Ihnen als Besucher unserer UVB-Homepage einfach, schnell und übersichtlich unsere Serviceleistungen vorzustellen. Wir möchten allen Interessierten, unseren Versicherten und Mitgliedsunternehmen umfassende Informationen zu uns und unseren aktuellen Angeboten geben. Insgesamt wurden die Seiten unserer Homepage von Januar bis Dezember 2021 fast eine Millionen Mal aufgerufen.

Wir wünschen Ihnen nun viel Spaß beim Entdecken unserer Homepage. Selbstverständlich freuen wir uns über Ihr Feedback und sind auf Ihre Anregungen und Anmerkungen, Ihr Lob oder Ihre Kritik gespannt.



www.uv-bund-bahn.de



Foto: UVB

Mobile Verkehrswende

Fahrrad-Fahrsicherheitstraining

Dipl.-Ing. (FH) Bodo Plechata, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region Ost, Standort Berlin 2

Die UVB möchte mit dem Angebot eines Fahrrad-Fahrsicherheitstrainings „Sicherheit für den Radverkehr“ die Beschäftigten von Mitgliedsunternehmen und Bundesverwaltungen dafür gewinnen, sich fahrtechnisch verantwortungsvoller und verkehrssicherer im Straßenverkehr zu bewegen. Zukunftsorientiert wird der Radverkehr nicht nur für die Verkehrsinfrastruktur an großer Bedeutung gewinnen und Einfluss auf die Verkehrswende nehmen, sondern auch im persönlichen Leben und im dienstlichen Bereich.



Seit mehr als drei Jahren bietet die UVB ihren Versicherten ein Fahrrad-Fahrsicherheitstraining an. Zahlreiche Einrichtungen des Bundes und Betriebe der DB AG nutzen bereits dieses Angebot. Ziel ist, dass die Beschäftigten nach theoretischem und praktischem Training – durch zertifizierte Moderatoren des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) – sich verkehrssicherer auf den Wegen zum Dienst bzw. zur Arbeit sowie im Privatbereich verhalten und unfallfrei ans Ziel kommen.

Training für mehr Sicherheit im Radverkehr

Weitblick, Umsicht, das Wissen um Verkehrsregeln und der notwendige Respekt gegenüber allen am Verkehr teilnehmenden Personen ist die Grundlage bzw. ein wichtiger Teil der Verkehrswende mit dem Zweirad. Bedingt durch die Corona-Pandemie ist das Fahrrad-Fahrsicherheitstraining in den letzten Monaten rückläufiger nachgefragt worden. Sobald sich die Pandemielage wieder entspannt, sollte es im Sinne der Verkehrssicherheit fest eingeplant werden. Um ein Training auf dem eigenen Betriebs- oder Einrichtungsgelände kostenfrei durchführen zu können, müssen ein paar Bedingungen erfüllt werden, die nachfolgend beschrieben sind.

Mobilitätsbezogene Gefährdungs- und Risikoermittlung

Für die betriebliche Verkehrssicherheit ist in den Einrichtungen und Betrieben eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen, z.B. für den Umgang mit Fahrrädern. Schwerpunktmäßig sind Beschäftigte mit Tätigkeiten im Außendienst bzw. bei Dienstfahrten im öffentlichen Straßenverkehr oder auf dem Betriebsgelände angesprochen, z.B. in Zugbildungsanlagen, Werkstätten, Revierbereiche oder bei Botenfahrten. Dabei kann die Verkehrssicherheit

insbesondere unter folgenden Beurteilungspunkten ermittelt werden:

- Informationsmöglichkeiten und Motivation der Beschäftigten,
- innerbetriebliche Verkehrswege, Zufahrten, Außenanlagen,
- betriebliche Abläufe, Zeitplanungen, Verkehrsbeteiligungen,
- Förderung oder Angebote zum sicheren Radverkehr, Abstell- oder Parkplätze für Fahrräder,
- betriebs- und verkehrssichere Fahrräder, Sicherheitschecks, Reparaturservice,
- Weiterbildungsmaßnahmen, Teilnahme an Schulungen, Persönliche Schutzausrüstung.

Eine Arbeits- bzw. Beurteilungshilfe bietet dabei das Projekt GUROM (Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität). Mehr Information unter: www.gurom.de. Dabei steht GUROM für:

- mehr Verkehrssicherheit,
- passende Maßnahmen,
- einen ganzheitlichen Ansatz.

„Es ist ein Instrument zur ganzheitlichen Analyse von Gefährdungsfaktoren bei der (berufsbedingten) Verkehrsteilnahme und beinhaltet das Ableiten von Maßnahmen. Als Online-Tool soll es dem Anwender helfen, Unfälle auf Arbeitswegen, Schulwegen sowie bei beruflichen Fahrten und auf Wegen zu verhindern.“

Allgemeines zur Trainings-Inhouse-Schulung

Es handelt sich um eine Inhouse-Schulung für Versicherte der UVB. Einzelanmeldungen von Beschäftigten sind nicht möglich. Die Schulung ist eine Tagesveranstaltung für zwei Gruppen mit jeweils mindestens acht Teilnehmenden. Sie wird in dem Betrieb oder in der Einrichtung durchgeführt,



Foto: shutterstock

welche die Schulung bei der UVB beantragt hat. Die erste Schulung findet von 8:30 Uhr bis 12:00 Uhr und die zweite Schulung von 12:30 Uhr bis ca. 16:00 Uhr statt.

Die Schulung ist in einen theoretischen und einen praktischen Übungsteil gegliedert. Der Theorieteil findet in einem betrieblichen Schulungsraum statt und der praktische Teil auf einer zweckentsprechenden betrieblichen Freifläche von mindestens 10 x 20 Metern.

Für den praktischen Übungsteil können die Teilnehmenden entweder eigene oder dienstliche Fahrräder – mit oder ohne Elektroantrieb – nutzen. Diese Räder müssen in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand sein. Für das Fahren auf dem Übungsparcours ist aus Sicherheitsgründen das Tragen eines Fahrradhelms Pflicht. Jeder Teilnehmende bringt dazu einen Fahrradhelm mit oder es werden ggf. dienstliche Fahrradhelme genutzt. Das Training soll während der regulären Arbeitszeit stattfinden.

Auf eine Kostenübernahme besteht kein Rechtsanspruch. Eine erneute kostenfreie Teilnahme an einem Training ist für jede versicherte Person frühestens nach Ablauf von drei Jahren wieder möglich.

Schulungsinhalte

Der Inhalt der Schulung ist zweiteilig aufgebaut. Es gibt einen theoretischen und einen praktischen Schulungsteil.

1. Theoretischer Schulungsteil

- Bewusstmachen der Gründe für unfallträchtiges Verhalten,
- Erkennen und Vermeiden konkreter kritischer Verkehrssituationen,
- Partnerschaft im Straßenverkehr und Regelakzeptanz,
- aktuelle Verkehrsregeln beim Radfahren.

2. Praktischer Schulungsteil

- Fahrradtechnik und -ausstattung nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO),
- Fahrradhelm – Auswahl, Anpassung und Bedeutung,
- Ergonomie und physikalische Grundlagen beim Radfahren.
- Geschicklichkeitsparcours zur Verbesserung der Fahrzeugbeherrschung,
- Bremsübungen mit dem Fahrrad,
- ggf. Fahrradexkursion zu exemplarischen Gefahrenstellen auf dem Betriebsgelände oder im Umfeld,
- ggf. Erarbeiten individueller Vermeidungs- und Verhaltensstrategien anhand des in der Schulung Erlernten.

Nutzung von E-Bikes

Sollten Fahrräder mit Elektroantrieb zum Einsatz kommen, werden auch Informationen zum richtigen Umgang mit dem Akku und der elektrischen Sicherheit gegeben sowie

- zur Fahrgeschwindigkeit,
- zum Bremsverhalten,
- zu Antriebskonzepten,
- zur Gewichtsverteilung.

Antrag und Abrechnung

Vor der Antragstellung für das Training ist die zuständige Aufsichtsperson der UVB darüber zu unterrichten. Somit besteht die Möglichkeit, Fragen im Vorfeld zu klären und die Aufsichtsperson kann bei der Antragstellung unterstützen.

Antrag

Der Antrag ist spätestens vier Wochen – jedoch nicht früher als drei Monate – vor der Durchführung des Fahrrad-Fahrsicherheitstrainings bei der UVB einzureichen. Für die Antragstellung zur Kostenübernahme ist das Antragsformular komplett ausgefüllt und unterschrieben einzureichen.



Abrechnung

Die Abrechnung der Schulung erfolgt direkt zwischen dem DVR und der UVB. Zur Abrechnung und Kostenübernahme der Schulung ist der UVB eine ausgefüllte und unterschriebene Teilnehmerliste einzureichen. Die Teilnehmerliste kann auch vom Trainer des DVR eingereicht werden – wichtig ist, dass diese ausgefüllt und unterschrieben ist.

Wird keine Kostenübernahme seitens der UVB gewährt, z.B. bei Fristüberschreitung, fehlenden Formularen, zu geringen Teilnehmerzahlen, wird die Rechnung des DVR an das Mitgliedsunternehmen oder die Bundesverwaltung zur Zahlung weitergeleitet.

Hinweis für den Antragsteller

Sollte aus nicht vorhersehbaren Gründen ein angemeldeter Teilnehmender absagen, z.B. wegen kurzfristiger Erkrankung, ist der beantragende Betrieb oder die Einrichtung angehalten, für Ersatzteilnehmende zu sorgen. Pro Tagesveranstaltung müssen mindestens zehn Beschäftigte teilnehmen, um eine zugesagte Kostenübernahme aufrecht zu erhalten.

Fällt eine Schulung mangels Beteiligung aus und wird nicht rechtzeitig storniert, so dass dem DVR dadurch Kosten entstehen, werden diese Kosten dem Mitgliedsunternehmen oder der Bundesverwaltung in Rechnung gestellt.

Fazit

Wer sich im modernen und öffentlichen Straßenverkehr verantwortungs- und rücksichtsvoll, umsichtig, sicher und geschult mit dem Fahrrad bewegt, trägt entscheidend dazu bei, dass sich weniger Unfälle ereignen und somit auch menschliches Leid vermieden wird. Sicheres Fahrradfahren erhöht den Spaßfaktor und trägt nebenbei zu einem guten Arbeits- und Gesundheitsschutz

auf Arbeits- und Dienstwegen sowie in der Freizeit bei – getreu den Zielen der jährlichen DVR/UVB-Schwerpunktaktion im Straßenverkehr.

Ansprechpartnerin der UVB für die Antragstellung zur Kostenübernahme:

Frau Antje Vaupel
Referat 325
Telefon: +49 (0)69 47863-2455
E-Mail: Antje.Vaupel@uv-bund-bahn.de

Ansprechpartnerin des DVR zur Terminabstimmung:

Frau Claire Borowski
Sachgebietsleiterin
Unfallprävention – Wege und Dienstwege
Telefon: +49 (0)30 2266771-25
E-Mail: CBorowski@dvr.de

Kreuzungssituation bei eingleisiger Strecke



Beschreibung der Situation

Auf dem Bahnhof, wo **verspätungsbedingt** eine **außerplanmäßige Kreuzung** stattfindet, hält der Zug zum planmäßigen Ein- und Ausstieg von Reisenden.

Das Ausfahrtsignal zeigt „Halt erwarten“. Obwohl der Fahrdienstleiter der Abfahrt noch nicht zugestimmt hat, fertigt der Triebfahrzeugführer zur Abfahrtszeit seinen Zug ab.

Trotz der angezeigten Leuchtmelder für 500 Hz restriktiv und ohne sich von der Fahrtstellung des Ausfahrtsignals zu überzeugen, setzt er den Zug in Bewegung.

Die **unzulässige Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal** bewirkt eine PZB-Zwangsbremmung. Kurz nach Stillstand des Zuges wird diese Bremsung jedoch aufgelöst und die Fahrt **ohne Kommunikation** zwischen dem Tf und dem zuständigen Fahrdienstleiter fortgesetzt.

Der Zug befährt somit **ohne Zustimmung** den eingleisigen Streckenabschnitt und gerät auf **Kollisionskurs**.

Ursachen der Vorfälle

- Vorsignalisierung des Ausfahrtsignals nach Stillstand nicht beachtet – trotz 500-Hz-Beeinflussung und Wechselblinken der Zugartenleuchtmelder
- Stellung des Ausfahrtsignals vor der Zugabfertigung nicht wahrgenommen
- **Keine Kontaktaufnahme mit dem Fahrdienstleiter nach PZB-Zwangsbremmung**

Maßnahmen zur Unfallvermeidung

- Achten Sie unbedingt bei Ihrer täglichen Arbeit auf die bekannten Handlungsanweisungen vor haltzeigenden Signalen und der **verpflichteten Kommunikation zwischen Tf und Fdl** nach einer PZB-Zwangsbremmung – auch wenn für Sie als Tf die Ursache der Zwangsbremmung scheinbar feststehen sollte. Bleiben Sie zur Kontaktaufnahme mit dem Fdl stehen und setzen Sie die Fahrt erst **nach** Verständigung und Zustimmung des Fdl fort.
- Setzen Sie sich einen optischen Merker (z. B. Kappen auf Türtaster, Bremshebel in Vollbremsstellung, Merkkarte „Nicht abfahren“ hinlegen) zur Erhöhung der Aufmerksamkeit gegen unbeabsichtigtes Abfertigen und/oder Abfahren.
- Gerade, wenn es hektisch und stressig wird: Lassen Sie sich nicht hetzen! Durchatmen, die Situation durchdenken und dann bewusst handeln. So können Sie besser kühlen Kopf bewahren und handlungssicher agieren.