

# BahnPraxis B



## Aktuell

**FIT Bahnbetrieb 2023 der DB Netz AG**

**Güterzüge zur Energieversorgung haben freie Fahrt (fast immer)**

**Sicher und unfallfrei durch den Winter**

## Spezial

**Entwicklung, Rollout und Etablierung im Tagesgeschäft der BzS**

**Seminarprogramm der UVB 2023**

 **UVB**  
Unfallversicherung  
Bund und Bahn



## Liebe Leserinnen und Leser,

zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 ist es soweit: Die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm stellt einen Meilenstein für das Bahnsystem in Süddeutschland dar, gerade in einer von vielen Herausforderungen geprägten Zeit. Passend dazu haben wir als Titelbild einen Streckenabschnitt mit Tunnel und Brückenbauwerk ausgewählt.

Die aktuelle Entwicklung in Bezug auf die Sicherung der Energieversorgung zeigt der Beitrag zur priorisierten Abwicklung von schienengebundenen Energietransporten mit Güterzügen.

Schwerpunkte unserer Ausgabe sind traditionell die Themen zur Arbeits- und Betriebssicherheit. Neben dem Beitrag zu FIT im Bahnbetrieb berichten wir über die Entwicklung, Rollout und Etablierung des digitalen Workflows zur Erstellung von Sicherungsplänen bei der DB Netz AG.

In Bezug auf die Arbeits- und Verkehrssicherheit informieren wir Sie in diesem Heft mit einem Beitrag zum Seminarprogramm 2023 der UVB sowie mit zwei Artikeln zu den jährlichen Schwerpunktthemen des Deutschen Verkehrsrates (DVR).

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen, eine besinnliche Adventszeit, gesegnete Weihnachtstage und alles Gute für das Jahr 2023.

Allzeit ein sicheres Arbeiten, 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 B werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

## Unser Titelbild



Vorlaufbetrieb auf der neuen Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm

Foto: DB AG/Volker Emersleben

## Inhaltsverzeichnis

- 3 FIT Bahnbetrieb 2023 der DB Netz AG
- 8 Güterzüge zur Energieversorgung haben freie Fahrt (fast immer)
- 9 Entwicklung, Rollout und Etablierung im Tagesgeschäft der BzS
- 14 DVR/UK-BG-Schwerpunktaktion 2022 zur Verkehrssicherheit
- 17 Herzlichen Glückwunsch – 1. Preis gewonnen
- 18 Sicher und unfallfrei durch den Winter
- 22 Seminarprogramm der UVB 2023
- 24 In eigener Sache



Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb der DB Netz AG

## **FIT Bahnbetrieb 2023 für Disponenten/ Netzkoordinatoren, Stellwerkspersonale, Schrankenwärter und Bahnübergangsposten**

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

Die regelmäßige Fortbildung in Form von „Fachlicher Information und Training“ (FIT) dient bei der DB Netz AG dem Erhalt der Handlungssicherheit bei den operativen Mitarbeitern mit sicherheitsrelevanten Aufgaben im Bahnbetrieb in Bezug auf die notwendigen Kompetenzen in ihrer jeweils ausgeübten Funktion. Ziel von FIT ist neben der Vermittlung von Kenntnissen bei vorgesehenen Aktualisierungen der Verfahrens- oder Bedienregelwerke insbesondere das Festigen und Vertiefen von bereits vorhandenen Kenntnissen und Fertigkeiten.

Im Rahmen eines zentralen Prozesses werden die FIT-Themen im Betrieb festgelegt und die jeweiligen Trainings entwickelt. Seit 2005 werden die auf diese Weise entstandenen und vorgegebenen Pflicht- und Angebotsthemen in dieser Zeitschrift vorab veröffentlicht. Dieser Beitrag enthält die FIT-Themen für folgende Zielgruppen:

- Disponenten und Netzkoordinatoren der Betriebszentralen (BZ) / Netzleitzentrale (NLZ)
- Stellwerkspersonal
- Schrankenwärter
- Bahnübergangsposten

Disponenten/Netzkoordinatoren	
Neuerungen zur Kodierung in der Ril 420.9001 kennen und an ausgewählten Fallbeispielen anwenden (P)	Quelle: DB Netz AG
Neuerungen im System Betrieb Live kennen (A)	
Regeln der Richtlinienfamilie 420 anwenden (P)	
Simport – Simulationstraining an ausgewählten Dispositionsfällen durchführen (A)	
Erstellung von Umleitungsfahrplänen sowie Ersatzzugbearbeitung aus BZ durchführen (P)	
Regeln zum Befördern gefährlicher Güter anwenden (P)	
Infrastrukturmängel im Bereich Fahrbahn und Oberleitung kennen (A)	

Tabelle 1: Übersicht der Themen für Disponenten und Netzkoordinatoren, P = Pflichtthema / A = Angebotsthema

Fahrdienstleiter/Zugleiter/ESTW-Fahrdienstleiter/Fahrdienstleiter auf Blockstellen/Weichenwärter	
Änderungen im betrieblichen Regelwerk anwenden (P)	Quelle: DB Netz AG
Regeln zum Befördern gefährlicher Güter anwenden (P)	
Menschliche und Organisatorische Faktoren (MOF) kennen (P)	
Sichere Durchführung der Fahrwegprüfung / Fahrweg-sicherung (P)	
Starkes Netz – Betrieblich sicher unterwegs sein (A)	
Regeln zum Rangieren kennen und anwenden (A)	
Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten und Störungen an Weichen durchführen (A)	
Kommunikation im Bahnbetrieb analysieren und professionalisieren (A)	
Zuglaufmeldungen durchführen (P) (nur für Zugleiter)	

Tabelle 2: Übersicht der Themen für Stellwerkspersonal im „klassischen“ FIT, P = Pflichtthema / A = Angebotsthema

Fahrdienstleiter müssen ihre Handlungssicherheit alle zwei Jahre in einem Training mit Ergebnisfeststellung (TmE) nachweisen, welches ebenfalls im Rahmen von FIT durchgeführt wird. Im Rahmen des TmE sind von den Teilnehmern praxisbezogene Aufgaben zu lösen. Dies erfolgt je nach Stellwerkstechnik des Mitarbeiters in Papierform oder mittels Simulationsanlagen. Die für 2023 vorgesehenen Themen des TmE sind ebenso Bestandteil dieses Beitrags.

### FIT Themenkatalog 2023

Die im FIT 2023 vorgesehenen Themen sind, unterschieden nach Pflicht- und Angebotsthemen, den Tabellen 1 bis 3 zu entnehmen.

Ein besonderer Fokus liegt auf dem Praxistraining für das Stellwerkspersonal. Daher sind die hierfür vorgesehenen Themen gesondert in der Tabelle 3 dargestellt.

### Übersicht der Themen für Disponenten und Netzkoordinatoren

Im FIT für die Disponenten und Netzkoordinatoren wird das Thema „Erstellung von Umleitungsfahrplänen sowie Ersatzzugbearbeitung“ einen Schwerpunkt bilden. Dieses war ursprünglich bereits im FIT 2022 vorgesehen, wurde wegen der pandemiebedingten Umstellung auf das Format „Selbstlernunterlage“ jedoch wieder herausgenommen.

Insbesondere die Bereitstellung praxisorientierter Anwendungsfälle stand im Fokus der Trainingsentwicklung. Wie bereits in diesem Jahr wird es auch in 2023 praktische Fallbearbeitungen mit dem Simulationssystem SimPort geben.

Bei den Neuerungen zur Richtlinienfamilie 420 wird ein Schwerpunkt auf den ab 12/2023 gültigen Regelungen zum Thema „Präventive Maßnahmen bei extremen Witterungsverhältnissen“ liegen.

Die neuen Regelungen sollen die Handlungssicherheit der Mitarbeiter in den BZ/NLZ – in diesem sicherlich nicht einfachen Bereich – stärken.

### Wiederholungsunterweisung Gefahrgut

Ein bekanntes Thema, welches alle zwei Jahre im Themenkatalog des FIT Bahnbetrieb erscheint, ist das Anwenden der Regeln zum Befördern gefährlicher Güter.

In der Umsetzung der Bestimmungen des Gefahrgutrechts und interner Vorgaben müssen u.a. das Stellwerkspersonal und die Disponenten/Netzkoordinatoren hierzu regelmäßig unterwiesen werden.

Mit dieser „regelmäßigen Auffrischung“ der Kenntnisse wird ein Ziel aus den Allgemeinen Sicherheitspflichten (§ 4 Abs. 1 Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB) umgesetzt:  
 „Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.“

Dieses Ziel wird durch wiederholtes Schulen der Kennzeichnungen gefährlicher Güter, der Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten mit gefährlichen Gütern sowie von Meldewegen sichergestellt.

Auch das Thema Security-Mitarbeiter wird dort vermittelt. „Sicherung“ (Security) ist eine Maßnahme oder Vorkehrung, um Diebstahl oder Missbrauch gefährlicher Güter durch andere Personen zu minimieren. Weiterhin können dadurch Güter beschädigt oder die Umwelt gefährdet werden. Für alle Mitarbeiter im Bahnbetrieb gilt: „Augen offenhalten“ und Hinweise geben bei Unregelmäßigkeiten und Auffälligkeiten.

**Menschliche und organisatorische Faktoren – MOF**

Bei diesem Thema, welches aus dem Sicherheitsmanagementsystem hervorgeht, wird der Fokus auf menschliche Fehlhandlungen und deren Ursache gelegt. Durch systematische Analyse und Ableitung von Maßnahmen soll eine Verbesserung der Sicherheitsleistung ermöglicht werden.

Im FIT sollen die Teilnehmer herausfinden, was z.B. menschliche und organisatorische Faktoren sein können, welche die Sicherheit bei der Arbeit negativ beeinflussen und somit zu betrieblichen Fehlhandlungen führen können.

**Fahrwegprüfung und Fahrwegsicherung**

Der Themenkomplex „Fahrwegprüfung und Fahrwegsicherung“ ist ein Schwerpunktthema im FIT 2023. Zusätzlich zum „klassischen“ FIT-Unterricht wird im Simulationstraining die sichere Anwendung realitätsnah geübt. Dies

gelingt in ansprechender Weise in der virtuellen Stellwerksimulation #VRStw. Mittels 3D-Brille begibt man sich in eines der in dieser Simulation realisierten „virtuell-realen“ Stellwerke und kann bei der Fahrwegprüfung, wie auch auf einer realen Betriebsstelle, das Fenster öffnen und beim

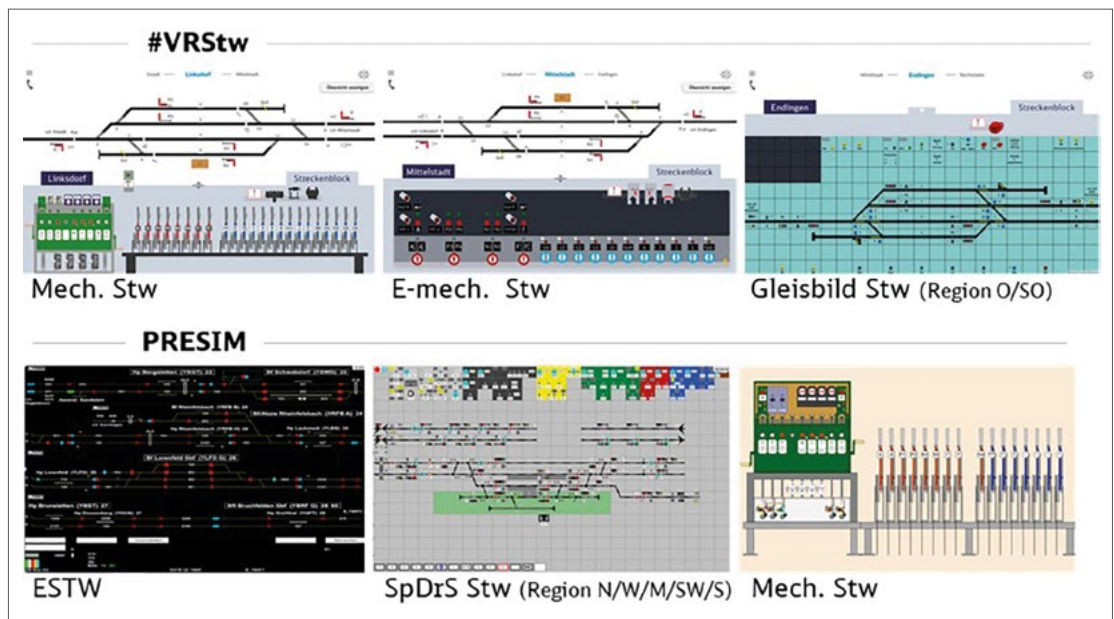
Themen Praxistraining	
Sichere Durchführung der Fahrwegprüfung / Fahrwegsicherung (P)	alle Simulationen außer ESTW
Regeln bei Unregelmäßigkeiten an Signalen sicher anwenden (P)	alle Simulationen
Regeln bei PZB-Zwangsbremung und Störungen an der PZB anwenden (P)	alle Simulationen
Regeln zum mittelbaren Feststellen in Fallbeispielen anwenden (A)	ESTW Simulation
Zugfahrten auf dem Gegengleis ohne Gleiswechselbetrieb durchführen (A)	ESTW Simulation
Betriebliche Maßnahmen bei erloschenen Signalen anwenden (A)	ESTW Simulation
Betriebliche Maßnahmen bei unzeitiger Auffahrmeldung / beim Auffahren von Weichen durchführen (A)	ESTW Simulation
Maßnahmen beim Ansprechen der Stromabnehmerseinrichtung anwenden (A)	ESTW Simulation
Betriebsverfahren Durchschieben von Zügen im Rahmen der Sonderbedingungen S-Bahn Hamburg / S-Bahn Berlin anwenden (A)	ESTW Simulation
Melder in Fahrstraßen im Rahmen der Fahrwegprüfung, Fahrwegsicherung, Räumungsprüfung ohne ESTW-Funktion FP kennen und sicher auswerten (A)	ESTW Simulation
Betriebliche Maßnahmen bei Störungen in LZB-Bereichen anwenden (A)	ESTW Simulation
Verbindungsausfall BZ / UZ (P)	ESTW Simulation

Quelle: DB Netz AG

Tabelle 3: Übersicht der Themen für Stellwerkspersonal im Praxistraining, P = Pflichtthema / A = Angebotsthema

Abbildung 1: Stellwerkstechniken im Simulationstraining

Quelle: DB Netz AG



Blick auf den Gleisbereich feststellen, ob der Fahrweg, der Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte und der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind.

### Handlungssicherheit durch Praxistraining

In der Simulationsumgebung von #VRStw ist es möglich, Trainings in mechanischen Stellwerken, elektromechanischen Stellwerken und ganz neu auch für die Gleisbildstellwerke der ehem. Deutschen Reichsbahn durchzuführen. Dabei können 3D-Brille, Monitorarbeitsplätze und Tablets einzeln oder auch im Mix zum Einsatz kommen. Die Simulation PRESIM (Projekt Redesign und Erweiterung des SIMulationssystems) berücksichtigt die Stellwerkstechniken ESTW, Spurplan und ganz neu auch mechanisch (Abbildung 1).

Wer aufmerksam mitgezählt hat, stellt fest, dass in den vorhandenen Stellwerkssimulationen mittlerweile fünf

unterschiedliche Stellwerkstechniken enthalten sind. Neben dem Thema „Sichere Durchführung der Fahrwegprüfung und Fahrwegsicherung“ werden auch die Themen „Regeln bei Unregelmäßigkeiten an Signalen sicher anwenden“ und „Regeln bei PZB-Zwangsbremung anwenden“ im FIT als Simulationstraining durchgeführt.

Daher wurde in 2022 ein neues Trainingsentwicklungsteam, bestehend aus Unterrichtenden aus den Regionen, für das Simulationstraining im FIT zusammengestellt. Mit viel Herzblut wird dieses Team sowohl für den kommenden FIT als auch die Folgejahre für alle Stellwerkstechniken praxisnahe Fälle ausarbeiten und somit für einen ansprechenden und qualitativ hochwertigen Unterricht sorgen.

Das Team hat sogar in Eigenregie ein Video zur Veranschaulichung einer PZB-Zwangsbremung gedreht.

### Starkes Netz – betrieblich sicher unterwegs

Bei diesem Thema liegt die fachliche Zielsetzung darauf, mit den Teilnehmern identifizierte Fehlerschwerpunkte aus z.B. PANOPTES-Auswertungen oder gefährlichen Ereignissen abzuhandeln, Regelwerks- und Systemwissen zu schärfen und Hintergrundverständnis zu vermitteln.

Ziel des Brettspieles ist es, durch die richtige Beantwortung von Fragen als Erster das Ergebnistableau zu füllen oder nach 90 Minuten die meisten Punkte gesammelt zu haben (Abbildung 2).

Themen für Schrankenwärter/Bahnübergangsposten	
Änderungen im betrieblichen Regelwerk anwenden	Quelle: DB Netz AG
Sichere Durchführung von Zugfahrten bei Besonderheiten	
Einweisung des Hilfspostens durchführen	
Rechtzeitiges Sichern des BÜ	

Tabelle 4: Übersicht der Themen für Schrankenwärter und Bahnübergangsposten



Abbildung 2: Brettspiel im Quizformat „Starkes Netz – betrieblich sicher unterwegs“

Quelle: DB Netz AG

## Übersicht der Themen für Schrankenwärter und Bahnübergangsposten

Die Teilnehmer werden zu sicherheitsrelevanten Handlungsweisen entsprechend den geltenden Richtlinien sensibilisiert, um Störungen/gefährliche Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen (BÜ) bzw. Bahnübergangsunfälle zu verhindern. Auch die Themen „Ausrüstungsgegenstände, Kommunikationsverbindungen sowie Dokumentation“ werden behandelt. Ein weiterer Punkt ist das Einweisen von Hilfsposten. Welche Voraussetzungen und Anforderungen hier gegeben sein müssen, wird im FIT bearbeitet.

Eine Übung mit Praxisfall beschäftigt sich mit der sicheren Durchführung von Zugfahrten bei Besonderheiten. Welche Besonderheiten auftreten können und wie der Handlungsablauf ist, ist ein Teil der Aufgabenstellung.

## Themen 2023 für das TmE für Fahrdienstleiter

Der Tabelle 5 können die Themen für das TmE 2023 für Fahrdienstleiter entnommen werden. Drei der Themen waren bereits in 2022 Gegenstand des TmE, neu hinzu kommen die Themen „Führen betrieblicher Unterlagen“ sowie „Befehle“.

## Entwicklung der Trainings und Unterlagen für den FIT

Die Unterlagen und Praxistrainings für den FIT werden von Praktikern für Praktiker erstellt. Dem gesamten

Trainingsentwicklungsteam FIT Bahnbetrieb, welches diese für die unterschiedlichen Formate im FIT erstellt, liegt die zielgruppengerechte Fortbildung der Kollegen sehr am Herzen.

Daher bringen sie ihr Wissen und ihre Erfahrungen mit ein und haben mit ihrem Engagement - hoffentlich auch dieses Mal - für einen praxisnahen und interessanten FIT für 2023 gesorgt.

Ziel ist es, dass der FIT sowohl interessant als auch für die tägliche Arbeit der 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.

Themen für das TmE	
Räumungsprüfung	Quelle: DB Netz AG
Fahrwegsicherung	
PZB-Störung (Punktförmige Zugbeeinflussung)	
Führen betrieblicher Unterlagen	
Befehle	

Tabelle 5: Themen für das TmE 2023 für Fahrdienstleiter



Foto: DB AG/Jochem Schmidt

# Güterzüge zur Energieversorgung haben freie Fahrt (fast immer)

Margarete Templin, Fachbeauftragte Betrieb Region Mitte, DB Netz AG, Frankfurt am Main

In der letzten Ausgabe der BahnPraxis B (5/2022) erschien der Artikel „Züge des Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehrs mit dem Zusatz „Express““. Während des Drucks dieser Ausgabe hat die Bundesregierung eine Verordnung zur priorisierten Abwicklung von schienengebundenen Energietransporten zur Sicherung der Energieversorgung (Energiesicherungstransportverordnung – EnSiTrV) erlassen.

Zur Umsetzung der Verordnung hat die DB Netz AG eine Weisung zur Richtlinie 420.0501 „Besondere Dispositionsregeln EnKo-Netz“ gültig ab 01.09.2022 herausgegeben.

Durch die Verordnung der Bundesregierung und die Weisung der DB Netz AG haben bestimmte Energietransporte vorübergehend Vorrang auf der Schiene.

In der EnSiTrV werden definierte Start- und Zielbahnhöfe als Energie-Korridor-Netz („EnKo-Netz“) zusammengefasst. Das EnKo-Netz dient dazu, die Energieversorgung in Deutschland sicherzustellen und eine Priorisierung von versorgungsrelevanten Trassen zwischen den Häfen, Raffinerien und Lagerstandorten zu ermöglichen. Die entsprechenden Trassen werden dem Marktsegment „Express“ zugeordnet und in den Leitsystemen entsprechend dargestellt. Intern werden diese Züge als „Enko-Trasse“ bzw. „EnKo-Zug“ bezeichnet.

Die Weisung der DB Netz AG gilt der Verordnung entsprechend längstens 6 Monate bis zum Ablauf des 28.02.2023.

Züge des Schienengüterverkehrs (SGV) zur Energieversorgung mit sehr hoher Priorität (EnKo) haben Vorrang vor allen Zügen außer Dringlichen Hilfszügen. Daher ist das „Dispositionshaus“ seit dem 01.09.2022 bis zur Außerkraftsetzung der Weisung verändert.



Abbildung 1: Dispositionshaus gültig seit 1. September 2022 bis zur Außerkraftsetzung

Quelle: DB Netz AG



Foto: Helko Kohlmann

Sicherung einer Bettungsreinigungsmaschine mit ATWS

## Erfolgsgeschichte SiPla Workflow

# Entwicklung, Rollout und Etablierung im Tagesgeschäft der BzS

**Marco Bachmann**, Referent Planung und Steuerung Rollout und Product Owner SiPla Workflow, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Täglich erstellen die für den Bahnbetrieb zuständigen Stellen (BzS) der DB Netz AG eine große Zahl an Sicherungsplänen (SiPla) gemäß der Rahmenrichtlinie 132.0118. Im Jahr 2015 ergriff die damalige Produktionsdurchführung Berlin die Initiative, ein IT-Tool zur zeitgemäßen, webbasierten Erstellung von Sicherungsplänen zu entwickeln.

Nachdem der netzweite Rollout im März 2022 erfolgreich abgeschlossen wurde, beträgt der Nutzungsgrad von „SiPla Workflow“ nahezu 100 Prozent bei inzwischen ca. 13.000 registrierten Benutzern. Damit wurde der papiergebundene Prozess zur Sicherungsplanung vollständig digitalisiert und die Erfüllung der hohen qualitativen Anforderungen an Sicherungspläne und deren Erstellung wird nachhaltig garantiert.

### Ausgangssituation

Die Rahmenrichtlinie (RRil) 132.0118 setzt die Vorgaben der DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ für die Deutsche Bahn um. Sie beschreibt Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung

- des Bahnbetreibers,
- der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle,
- des ausführenden Unternehmers und
- der an Sicherungsmaßnahmen Beteiligten bei Arbeiten im Gleisbereich und umfasst verschiedene Sicherungsplan-Vordrucke.

Die vollständige und korrekte Erstellung aller Abschnitte ist essenziell für die Sicherheit auf Gleisbaustellen.

Bis vor einigen Jahren wurden Sicherungspläne i.d.R. vollständig manuell anhand von Microsoft Word-Templates erstellt, die sich

aus den inhaltlich identischen Vordrucken der RRil 132.0118 ableiteten. Lediglich der zweite Abschnitt des am häufigsten verwendeten großen Sicherungsplans wurde in den meisten Netzen mit einem VBA-basierten Excel-Tool FRIDA S<sup>1)</sup> erstellt.

### Entwicklung

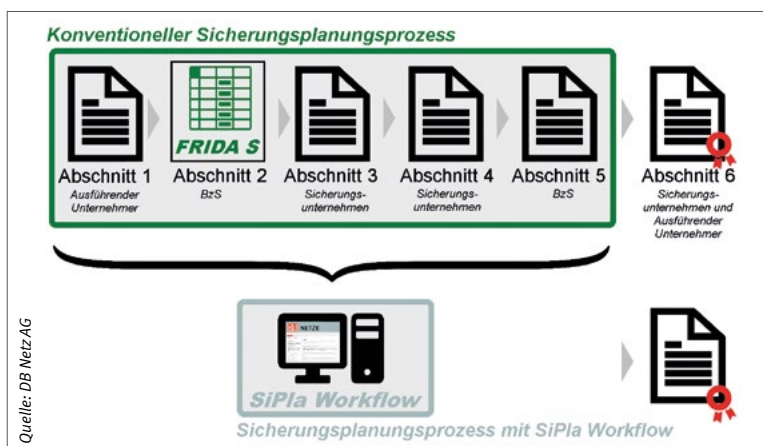
Im Netz Berlin (bis 2020: Produktionsdurchführung Berlin) begann im Jahr 2016 die Entwicklung von SiPla Workflow gemeinsam mit einem externen Unternehmen, welches sich durch ausgeprägte Expertenkenntnisse für Workflow- und Datenbanklösungen auszeichnet. Nach ersten prototypischen Versionen wurde im August 2017 erstmals der Abschnitt 1 des großen Sicherungsplans (132.0118V03), der insgesamt sechs Abschnitte beinhaltet, digital erstellt.

Sukzessive Weiterentwicklungen und die Verankerung im internen Regelwerk der DB Netz AG führten dazu, dass bis Mitte 2018 zusätzlich der Abschnitt 3 im Tool zur Verfügung gestellt werden konnte. Stetig wurden externe, am Sicherungsplanungsprozess beteiligte Unternehmen sowie andere DB-Konzerngesellschaften in die Nutzung von SiPla Workflow einbezogen, sodass auch dort bereits in frühen Phasen die unternehmensübergreifende Teilnahme an der digitalen Transformation möglich war.

Den finalen Meilenstein der Entwicklung bildete die Implementierung des Abschnitts 2, der im Dezember 2019 erreicht wurde. Außerdem wurden Funktionen aus dem Vorgänger-Tool FRIDA S sowie weitere Komfortfunktionen aufgenommen.

Somit war es ab diesem Zeitpunkt möglich, Sicherungspläne in der Region Ost vollständig digital zu erstellen und zu signieren. Etwa 600 Personen aus dem DB-Konzern arbeiteten zu dieser Zeit mit SiPla Workflow und reduzierten damit Medienbrüche in der Sicherungsplanung bei gleichzeitiger Steigerung der Qualität und Prozesssicherheit.

Abbildung 1:  
Vergleich:  
Konventioneller  
Sicherungs-  
planungsprozess  
und Durchführung  
mit SiPla Workflow.



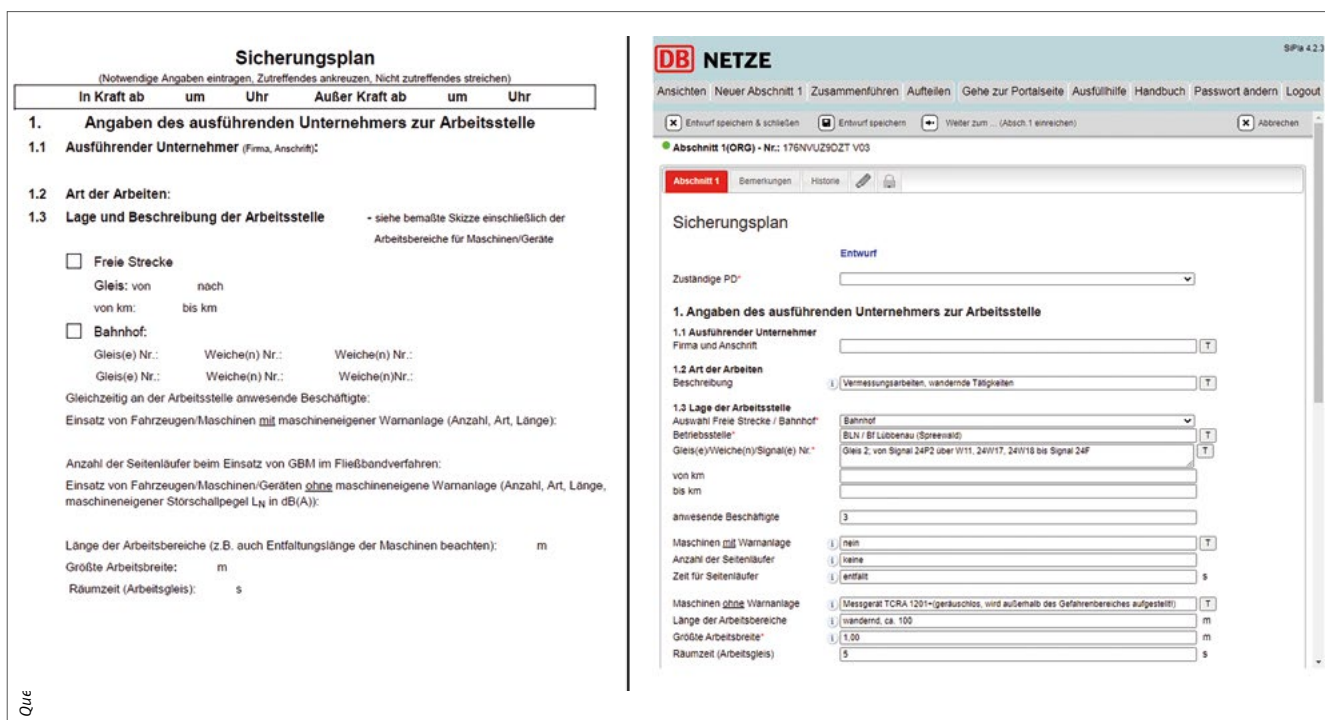


Abbildung 2: Auszug aus der RRil 132.0118 (Abschnitt 1 des V03); Links: Darstellung in der RRil 132.0118; Rechts: Ansicht in SiPla Workflow.

## Pilotierung und Vorbereitung des Rollouts

Die Region Ost hatte großen Einfluss auf den Entwicklungsprozess. Die Umsetzung von Kundenwünschen aus den Organisationseinheiten Beta- und Sicherheitsplanung dieser Region erfolgte sehr effizient durch die agile Zusammenarbeit. Somit fand parallel zur Entwicklung und Pilotierung im Netz Berlin die sukzessive Pilotierung in den Netzen Cottbus, Neustrelitz und Schwerin statt.

Aufgrund der positiven Erfahrungen im Rahmen dessen wurde 2019 auf Top-Managementebene der DB Netz AG beschlossen, SiPla Workflow bundesweit einzuführen.

Um den Einfluss der starken, aus der Entwicklung hervorgegangenen regionalen Prägung des IT-Tools auf andere Netze bzw. Regionen vor dem bundesweiten Rollout einschätzen zu können, wurde eine weitere Pilotierung im Netz Hamburg im 1. Quartal 2021 durchgeführt. Dadurch

konnte die Eignung von SiPla Workflow für den Rollout in anderen Regionen bestätigt werden. Außerdem wurde im Rahmen dieser Pilotierung das zwischenzeitlich erarbeitete Rolloutkonzept inkl. der Zeitpläne auf die Probe gestellt und die Akzeptanz bei Nutzern außerhalb der Region Ost bewertet. Das Feedback aus Hamburg war durchweg positiv und einem bundesweiten Rollout stand nun nichts mehr entgegen.

## Rollout

Der Rollout eines Produktes kann im übertragene Sinn als Markteinführung verstanden werden und beschreibt im Kontext der DB Netz AG die Verteilung von SiPla Workflow an die übrigen 29 Netze und die Herstellung der Arbeitsfähigkeit bei den Endanwendern. Zuständig für die Rolloutdurchführung waren die zum Produktionssystem Instandhaltung zählenden zentralen Fachabteilungen Prozessrollout und Rolloutmanagement sowie das regionale Produktionssystem.

Gemeinsam wurden u.a. Art und Umfang von Befähigungsmaßnahmen geplant, Zeitpunkte für Starts und Abschlüsse sowie die Reihenfolge von Rollouts der jeweiligen Netze festgelegt und die Ressourcenbedarfe aller Beteiligter geschätzt.

Ein Rollout besteht üblicherweise aus vier aufeinander folgenden Phasen, in denen die Aufgaben der beteiligten Personen sowie die zu erreichenden Meilensteine definiert sind. Am Beispiel von SiPla Workflow bestand eine zusätzliche Herausforderung darin, externe an der Sicherungsplanung beteiligte Unternehmen und Personen einzubinden, ohne das Tagesgeschäft der BzS zu gefährden. Hierzu orientierte man sich am zweistufigen Konzept der Region Ost, in dem zuerst die Arbeitsfähigkeit intern hergestellt wurde, bevor Externe einbezogen wurden.

In der ersten Rollout Phase wurden die Beteiligungen von Betriebsratsgremien geplant und die Ressourcenbedarfe geschätzt. Verschiedene Maßnahmen zur Information aller Stakeholder wurden ergriffen, um den bevorstehenden Rollout gemäß dem Zeitplan anzukündigen.

Individuelle Einflussfaktoren des jeweiligen Netzes auf das Rolloutkonzept wurden in der folgenden Analysephase identifiziert und zur Berücksichtigung vorgesehen, bevor in der Implementierungsphase die Mitarbeiter mittels virtueller Schulungen in die Bedienung des IT-Tools eingewiesen wurden. Zur Herstellung der vollständigen Arbeitsfähigkeit mit SiPla Workflow wurden als nächstes Externe sowie andere DB-Konzerngesellschaften einbezogen, damit die gesamte Sicherungsplanung mit dem IT-Tool durchführbar war.

Die Nachhaltigkeitsphase hatte zum Ziel, den stetigen Hochlauf der Nutzung sicherzustellen und die Eingewöhnung der Nutzer in die Praxis zu begleiten. Den Abschluss dieser Phase bildete die Übergabe in die Linie, bei der sich die Fachabteilungen für den Prozessrollout sowie

das regionale Produktionssystem zurückzogen. Die Verantwortung für den Betrieb und die Nutzung wurde dabei auf die Linienorganisation übertragen.

### Erreichte Ziele im Rollout

Über einen Zeitraum von 10 Monaten wurden insgesamt mehr als 7.000 Personen für die Arbeit mit SiPla Workflow vorbereitet. In mehrstündigen virtuellen Schulungen befähigte man über 1.000 Personen für die Funktionsrolle Mitarbeiter BzS.

Weitere über 6.000 Personen haben Informationsveranstaltungen besucht oder Begleitmaterialien genutzt, um u.a. die Funktionsrolle Einreicher Abschnitt 1 auszuüben oder die Bearbeitung der Abschnitte 3, 4 und 5 durchführen zu können. Nach der Übergabe in die Linie ist die Zahl der Nutzer noch weiter angewachsen und zu Beginn des vierten Quartals 2022 lag die Gesamtzahl der registrierten Personen bei 13.000, die aus mehr als 3.000 Unternehmen oder Konzerngesellschaften der DB AG stammen.

Durch die strikte Beachtung des abgestimmten Rolloutkonzeptes auf allen Ebenen wurde sichergestellt, dass die Einführung von SiPla Workflow und die gleichzeitige Befähigung der beteiligten Personen während des Tagesgeschäftes geschehen konnte.

Die außerordentliche Strahlkraft dieses Leuchtturm-Projektes bestätigt ebenso der Nutzungsgrad von nahezu 100 Prozent sowie die 190.000 erstellten Sicherungspläne seit Jahresbeginn 2022. Geschäftsfeldübergreifend wurde ein IT-Tool eingeführt, welches nachhaltig die Effizienz im Arbeitsalltag vieler Anwender sicherstellt und die Qualität der Sicherungsplanung durch Steigerung der Transparenz sowie erhöhter Datenqualität fördert. Damit hat SiPla Workflow die nötigen Erfolge sowie einen hohen Bekanntheitsgrad vorzuweisen, um als Vorbild für zukünftige Digitalisierungsthemen zu dienen.

**2.2 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis**

Nachbargleis (Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr.):  
 Lage der Arbeitsstelle (km von/bis):  
 Dauer der Arbeiten (Jahrmon - bis, Datum, Uhrzeit):  
 Die Arbeiten werden durchgeführt:  im gesperrten Arbeitsgleis oder im Baugleis  
 im nicht gesperrten Arbeitsgleis  
 neben dem Gleis bzw. zwischen 2 Gleisen

Die Sicherung vor Fahrten in einem weiteren Nachbargleis muss in einem zusätzlichen Dokumentationsblatt festgelegt werden.

Die nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:  
 Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90 nur Strecken Ma-Stg und Han-WU)  
 Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (UV-Spernung, es finden **keine** Fahrten statt)

Weitere Sicherungsmaßnahmen sind in der linken Spalte entsprechend ihrer Wertigkeit aufgezählt. Eine nachgeordnete Sicherungsmaßnahme darf nur verwendet werden, wenn alle vorher genannten, unter Angabe der Gründe, ausgeschlossen werden mussten. Die ausgewählte Maßnahme ist zur Dokumentation in der linken Spalte anzukreuzen.

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
1 <input type="checkbox"/> Feste Absperrung <input type="checkbox"/> mit / <input type="checkbox"/> ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereichs um bis zu 0,2 m	<input type="checkbox"/> Sperrung größer 1 sauer <input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich <sup>1)</sup> <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis nicht möglich <input type="checkbox"/> Montage nicht möglich (z.B. im Bereich von Weichen) <input type="checkbox"/> Beim Einsatz von GBM Gleisabstand kleiner 5,00 m
2 <input type="checkbox"/> ATWS mit integrierter Fester Absperrung	<input type="checkbox"/> Sperrung größer 1 sauer <input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich <sup>1)</sup> <input type="checkbox"/> Gleisbereich des Nachbargleises kann nicht verlassen werden <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten ist zu groß <input type="checkbox"/> Montage nicht möglich (z.B. im Bereich von Weichen) <input type="checkbox"/> Beim Einsatz von GBM Gleisabstand kleiner 5,00 m
3 <input type="checkbox"/> ATWS mit technischer Detektion <small>Beim Einsatz von GBM im Fießbandverfahren ist mindestens „ATWS“ erforderlich</small>	<input type="checkbox"/> Sperrung größer 1 sauer <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten ist zu groß
4 <input type="checkbox"/> ATWS mit Handschalter	<input type="checkbox"/> Sperrung größer 1 sauer <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten ist zu groß

Quelle: DB Netz AG

**2.2 Sicherungsmaßnahmen vor Fahrten im Nachbargleis**

Nachbargleis 1:  Freie Strecke von/nach; Bahnhof Gleis Nr.:  
 BLN / Bf Lubbenau (Spreewald) Gleis 1  
 Lage der Arbeitsstelle (km von/bis):  
 Gleis 2, von Signal 24P2 über W11, 24W17, 24W18 bis Signal 24F

Die Arbeiten werden durchgeführt:  im gesperrten Arbeitsgleis oder im Baugleis  
 im nicht gesperrten Arbeitsgleis  
 neben dem Gleis bzw. zwischen 2 Gleisen

Die Sicherung vor Fahrten in einem weiteren Nachbargleis muss in einem zusätzlichen Dokumentationsblatt festgelegt werden. Die nachfolgend festgelegte Sicherungsmaßnahme ist anzuwenden:  
 Signalabhängige Arbeitsstellen-Sicherungsanlage (AKA L90 nur Strecken Ma-Stg und Han-WU)  
 Sperrung des Nachbargleises zum Schutz von Beschäftigten aus Gründen der Unfallverhütung (UV-Spernung, es finden **keine** Fahrten statt)

Weitere Sicherungsmaßnahmen sind in der linken Spalte entsprechend ihrer Wertigkeit aufgezählt. Eine nachgeordnete Sicherungsmaßnahme darf nur verwendet werden, wenn alle vorher genannten, unter Angabe der Gründe, ausgeschlossen werden mussten. Die ausgewählte Maßnahme ist zur Dokumentation in der linken Spalte anzukreuzen.

Sicherungsmaßnahme	Ausschlusskriterium
1 <input type="checkbox"/> Feste Absperrung <input type="checkbox"/> mit <input type="checkbox"/> ohne Reduzierung des seitlichen Gleisbereichs um bis zu 0,2 m	<input type="checkbox"/> Aufenthalt größer 18 sauer <input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich <sup>1)</sup> <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsreduzierung im Nachbargleis nicht möglich <input checked="" type="checkbox"/> Montage nicht möglich (z.B. im Bereich von Weichen) <input type="checkbox"/> Beim Einsatz von GBM Gleisabstand kleiner 5,00 m
2 <input type="checkbox"/> ATWS mit integrierter Fester Absperrung	<input type="checkbox"/> Aufenthalt größer 18 sauer <input type="checkbox"/> Aufenthalt im Gleisbereich des Nachbargleises erforderlich <sup>1)</sup> <input type="checkbox"/> Gleisbereich des Nachbargleises kann nicht verlassen werden <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten ist zu groß <input type="checkbox"/> Montage nicht möglich (z.B. im Bereich von Weichen) <input type="checkbox"/> Beim Einsatz von GBM Gleisabstand kleiner 5,00 m <input checked="" type="checkbox"/> keine bahntechnische Freigabe für diese Baustelle
3 <input checked="" type="checkbox"/> ATWS mit technischer Detektion <small>Beim Einsatz von GBM im Fießbandverfahren ist mindestens „ATWS“ erforderlich</small>	<input type="checkbox"/> Aufenthalt größer 18 sauer <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten ist zu groß
4 <input type="checkbox"/> ATWS mit Handschalter	<input type="checkbox"/> Aufenthalt größer 18 sauer <input type="checkbox"/> Anzahl der Fahrmöglichkeiten ist zu groß

Abbildung 3: Auszug aus der RRI 132.0118 (Abschnitt 2.2 des V03), Links: Auszug aus der RRI 132.0118; Rechts: Ansicht in SiPla Workflow.

**Fazit**

Das Team vom Projekt „Bundesweiter Rollout SiPla Workflow“ hat es gemeinsam mit den Netzen in außerordentlicher Art und Weise geschafft, die digitale Transformation bei der DB Netz AG voranzutreiben.

Unter Beachtung der hohen Qualitätsansprüche der RRI 132.0118 wurde der größtenteils papiergebundene Prozess zur Sicherungsplanung vollständig digitalisiert. Getreu dem Motto „Mach es einfach“, hat dabei die Region Ost die Vorreiterrolle übernommen. Mit SiPla Workflow begann dort die Entwicklung eines IT-Tools, um Medienbrüche zu vermeiden und die Qualität und Transparenz von Sicherungsplänen maßgeblich zu verbessern. Damit war eine zeitgemäße Anwendung verfügbar, welche ab 2021 in einem weiteren Netz pilotiert werden konnte, bevor der bundesweite Rollout bevorstand. Dabei haben zentrale und regionale Fachabteilungen sich als ein Team für den Kunden präsentiert, indem man sichtbaren Mehrwert schuf. Die Mammutaufgabe der Befähigung

von mehreren Tausend Personen wurde erfolgreich ohne nennenswerte Beeinträchtigung des Tagesgeschäftes der BzS erledigt.

Auch zukünftig wird sichergestellt sein, dass die Berücksichtigung von Wünschen der stark gestiegenen Zahl von Endanwendern gewährleistet wird. Regelmäßige Updates tragen dazu bei, die Akzeptanz auf einem konstant hohen Maß zu halten. Darüber hinaus ist sichergestellt, dass SiPla Workflow stets die Fortentwicklung des maßgeblichen Regelwerks umsetzt und zur bisherigen Erfolgsgeschichte noch weitere Kapitel hinzukommen werden.

<sup>1)</sup> FRIDA S = Freiburger Innovation für die Digitalisierung von Sicherungsplänen



Quelle: DVR/Bodo Plechata

„Trügerisch Schön – Verkehrswege im ländlichen Raum“

## DVR/UK-BG-Schwerpunktaktion 2022 zur Verkehrssicherheit

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

Mit der Schwerpunktaktion „Trügerisch Schön – Verkehrswege im ländlichen Raum“ wollen der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), die Unfallkassen (UK) und die Berufsgenossenschaften (BG) auf die neue Schwerpunktaktion 2022 aufmerksam machen. Auch die Unfallversicherung Bund und Bahn nimmt sich diesem wichtigen Thema an und möchte in den Unternehmen und Betrieben die Beschäftigten sensibilisieren, im ländlichen Raum – auch außerhalb von Ortschaften und auf Landstraßen – besonders aufmerksam und rücksichtsvoll unterwegs zu sein.



Foto: Bildagentur PantherMedia/PMannik

Die UVB als gesetzlicher Unfallversicherungsträger unterstützt auch in diesem Jahr die Aktion des DVR, um eine Reduzierung oder die Verhinderung von Straßenverkehrsunfällen positiv zu beeinflussen. Fast 1.600 Menschen sind im Jahr 2020 bei Verkehrsunfällen außerorts (ohne Autobahnen) ums Leben gekommen; 23.000 wurden schwer verletzt. Bezogen auf 1.000 Unfälle mit Personenschäden auf Landstraßen kamen 24 Todesopfer, innerorts lag dieser Wert bei 4 und auf Autobahnen bei 21. Die Landstraßen sind damit die gefährlichsten Verkehrswege.

Das Thema der Straßenverkehrssicherheit betrifft uns alle – während der Arbeits- und Dienstzeit, aber auch im Privat- und Freizeitbereich.

## Inhaltliche Auszüge aus der Schwerpunktaktion

### Seitlicher Abstand beim Überholen

Besonders für Radfahrende auf Landstraßen ist das zu enge Überholen oder Vorbeifahren von Fahrzeugen ein großer Stressfaktor. Nach § 5(4) Straßenverkehrsordnung (StVO) muss außerhalb von Ortschaften ein seitlicher Abstand von mindestens zwei Metern (m) eingehalten werden. Innerorts mindestens 1,5 m.

Weitere Unfall- und Konfliktsituationen sind mangelhafte bauliche Bodenbeläge, beengte Platzverhältnisse, Hindernisse auf den Fahrbahnen oder das plötzliche Öffnen von Fahrzeugtüren bei parkenden Fahrzeugen.

### Durchfahrten durch Ortschaften

Im Haltestellenbereich des öffentlichen Nahverkehrs in ländlichen Ortschaften ereignen sich immer wieder sogenannte Schulwegunfälle. Bundesweit sind 2.800 Unfälle im Jahr 2020 in diesem Zusammenhang registriert worden. Insgesamt gab es 71.000 gemeldete Unfälle mit zur Schule gehenden Personen. Wenige Ampeln, überhöhte

Geschwindigkeiten und ein hohes Verkehrsaufkommen tragen dazu bei, dass die Ortsdurchfahrten unfallträchtig sind.

Trügerisch ist: Die höheren Geschwindigkeiten auf Land- oder Bundesstraßen verführen dazu, auch in Ortschaften nicht vom Gas zu gehen.

### Überholen auf dem Land – eine unterschätzte Gefahr!

Im Punkt „Überholen“ gab es im Jahr 2020 – meist im Längsverkehr – ca. 7.500 Unfälle mit entgegenkommenden und ca. 2.500 Unfälle mit in gleicher Richtung fahrenden Fahrzeugen.

Unklare Verkehrssituationen, verbunden mit riskanten Überholmanövern und falsch eingeschätzten Entfernungen, führen oftmals zu schweren Unfällen. Die StVO regelt hier, dass man nur überholen darf, wenn der Gegenverkehr nicht behindert und der Überholende mit einer wesentlich höheren Geschwindigkeit fährt als der oder die zu Überholende.

Trügerisch ist: Die freien Straßen verleiten zum schnellen Fahren und riskanten Überholen.

### Achtung – Traktoren sind unterwegs

Besonders in den Erntezeiten sind Traktoren auf Landstraßen öfters mit mehreren beladenen Anhängern unterwegs. Auch Forstschlepper verschmutzen häufig an Feld- und Wegzufahrten die Fahrbahnen mit Erdschutt oder Ladegut. Weiterhin sind die Ein- und Ausfahrten von land- und forstwirtschaftlichen Wegen aufgrund von Schattenbildung durch Vegetation oft schlecht einsehbar und unübersichtlich sowie dadurch auch unfallträchtig. In Zusammenhang mit Zugmaschinen der Land- und Forstwirtschaft starben im Jahr 2020 fast 50 Personen bei ca. 1.200 Unfällen.



Trügerisch ist: Die Fahrzeugbreiten und -längen mit angebaute Zusatzgeräten sowie die niedrige Geschwindigkeit dieser Maschinen werden auf kurvenreichen Straßen oft unterschätzt.

### Biker unterwegs

400 Menschen verloren im Jahr 2020 ihr Leben bei Unfällen mit dem Motorrad oder dem Moped. Dies sind mehr als 25 Prozent von allen auf Landstraßen tödlich verunglückten Personen. Biker sind überproportional mehr gefährdet als andere Verkehrsteilnehmende. Das erhöhte Risiko von schweren Verletzungen oder der Tod liegen dabei auf der Hand. Durchschnittlich 13-mal höher als bei anderen Fahrzeugnutzern ist das Risiko, bei einem Unfall mit dem Bike zu sterben.

Meist ist das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer die Ursache von Motorradunfällen (ca. 50 Prozent). Oft werden sie zu spät erkannt oder wahrgenommen. Auch das Fahrverhalten der Biker, besonders in Kurven, wird falsch eingeschätzt. Aber Biker haben auch Alleinunfälle (Fahrerunfälle) ohne Fremdbeteiligung, zum Beispiel in Kurven- bzw. Schräglagen – besonders auf ländlichen und kurvenreichen Straßen. Schnell sich ändernde Witterungslagen auf z.B. bergigen Landstraßen führen ebenfalls zu Unfällen.

Trügerisch ist: Beim Biken sind viele einzelne oder zusammenhängende Faktoren zu beachten, zum Beispiel kurvige und bergige Straßen, schwierige Witterungsverhältnisse, mangelhafte Ausrüstung, das jeweilige Fahrvermögen oder das Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden. Das Zusammenkommen mehrerer Faktoren führt dann oftmals zu Unfällen.

### Fazit

Wer in der Natur – insbesondere im Umland von Städten oder in ländlichen Bereichen – mobil unterwegs ist, sollte

besonders aufmerksam und rücksichtsvoll sein sowie vorausschauend fahren oder gehen. Unter dem Motto – mit Entspannung, vorausschauendes und rücksichtsvolles Fahren sowie gegenseitigem Respekt – sollte jeder dazu beitragen, dass alle sicher und unfallfrei an ihrem Ziel ankommen und Unfälle im ländlichen Raum vermieden werden.

### Beratung und Unterstützung, Seminarmedien

Die Aufsichtspersonen der UVB bieten im Rahmen von Besichtigungen in Unternehmen und Betrieben entsprechende Beratungen an und bringen gerne Informationsmaterial mit. DIN A2-Plakate, Faltblätter und Aktionsbroschüren sind zudem an den Standorten der UVB erhältlich. Die Aktionsbroschüre erläutert den rechtlichen Rahmen zu den Themen und bietet zugleich umfangreiche Hilfestellungen bei Alltagsfragen. Weitere Informationen sowie Seminarmedien (Präsentationen, Leitfäden und Arbeitsblätter) erhalten Sie unter [www.schwerpunktaktion.de](http://www.schwerpunktaktion.de)



### Mitmachen und Gewinnen

Gerne können Sie an dem Gewinnspiel zur DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion 2022 teilnehmen und einen von 100 tollen Sachpreisen gewinnen (Einsendeschluss: 28. Februar 2023). Informationen gibt es unter [www.schwerpunktaktion.de/gewinnspiel](http://www.schwerpunktaktion.de/gewinnspiel)

*Wir wünschen Ihnen viel Erfolg.*

## DVR/UK-BG-Schwerpunktaktion 2021 zur Verkehrssicherheit

# Herzlichen Glückwunsch – 1. Preis gewonnen

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

Aus der letzten DVR/UK-BG-Schwerpunktaktion 2021 „Es kann so einfach sein“ gibt es einen glücklichen Gewinner, Herr Holger Bredl aus Nürnberg. Herr Bredl ist Mitarbeiter im IT-Systemhaus der Bundesagentur für Arbeit in Nürnberg und bei der UVB gesetzlich unfallversichert.

Im Gewinnspiel „Es kann so einfach sein“ aus dem letzten Jahr beantwortete Herr Bredl die gestellte Frage „Welche Vorteile hat Rücksicht im Straßenverkehr?“ richtig. Nachdem er sich die Videos im Internet zu den einzelnen Themen angeschaut hatte, kreuzte er die richtige Antwort an: „Entspanntes, gelassenes Ankommen durch Miteinander im Straßenverkehr“.

Zu Beginn des Sommers 2022 erhielt Herr Bredl von der UVB einen Brief, wo er als Gewinner nominiert wurde. „Geglaubt habe ich es zu dem Zeitpunkt aber noch nicht wirklich!“, erzählte er rückblickend. „Ich habe noch nie etwas gewonnen und so habe ich dann erst einmal, nachdem ich den Brief erhalten habe, die angegebene Telefonnummer angerufen und mich von der Echtheit der Nachricht überzeugt“. Seine Freude über den Gewinn war nach dem Telefonat riesengroß. Die Beantwortung der Gewinnspielfrage lag bereits Wochen zurück, da in der Regel der Einsendeschluss des jährlichen Gewinnspiels der 28.02. des jeweiligen Jahres ist.

Herr Bredl ist gelernter Fachinformatiker für Systemintegration und im Bereich Systemmonitoring im IT-Systemhaus der Bundesagentur für Arbeit beschäftigt. Seine Abteilung ist bundesweit tätig und verantwortlich für die Überwachung der IT-Landschaft der Bundesagentur. Bei seinem beruflichen Einsatz nutzt er oft einen Dienstwagen, aber auch privat ist Herr Bredl oft mit seinem Auto unterwegs. „Ich lege hin und wieder größere Strecken zurück, das Thema Verkehrssicherheit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr ist mir sehr wichtig. Daher sehe ich mir regelmäßig sogenannte Dashcam-Videos an, in denen alltägliche Situationen dargestellt werden, wie z.B. Überholmanöver, Rettungsgassen bilden und so weiter.“

Der 1. Preis – ein Microsoft Surface Notebook im Wert von 3.000 Euro – war sehr verlockend. Herr Bredl sagte weiter: „Als sich in dem Telefonat die Einladung zu einer Übergabe nach Berlin ergeben hat, habe ich sofort zugesagt. Das fand ich spannend und habe es daher sehr gerne wahrgenommen.“

Am 19. Juli 2022 wurde feierlich in der Geschäftsstelle des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) in Berlin an Herrn Bredl der 1. Preis übergeben. Im Anschluss – bei Kaffee und Imbiss – nutzte Herr Bredl noch die Gelegenheit, um Gespräche mit den Anwesenden zu führen.

Feierliche Übergabe des Notebooks in Berlin durch Tanja Nagel (links), Referentin GURUM beim DVR und Helge Kummer (rechts), Leiter des Geschäftsbereiches Arbeitsschutz und Prävention der UVB. In der Mitte Holger Bredl mit dem 1. Preis.





Foto: V. Spetter/N. Shamirza

Verkehrssicherheit

## Sicher und unfallfrei durch den Winter

**Dipl.-Ing. (FH) Nareg Shamirza und B. Eng. MBA Viktor Spetter, beide Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region West**

„Oktober bis Ostern (O bis O)“ – die bekannte Faustregel soll dafür sorgen, dass man als Verkehrsteilnehmer nicht von Winter und Eisglätte überrascht wird. Eigentlich soll sie nur zur Orientierung dienen, häufig wird sie jedoch mit dem Winterreifenwechsel in Verbindung gebracht. Insbesondere in der kalten Jahreszeit sind das Wechseln der Fahrzeugreifen und viele weitere Vorsichtsmaßnahmen einzuhalten, um als Verkehrsteilnehmer sicher und unfallfrei zur Arbeit und wieder nach Hause zu kommen.

Jahr	2017	2018	2019	2020	2021
Meldepflichtige Wegeunfälle	190.968	188.527	186.672	152.823	170.853
Tödliche Wegeunfälle	280	310	309	238	227

Tabelle: Wegeunfälle der gewerblichen Wirtschaft und der öffentlichen Hand

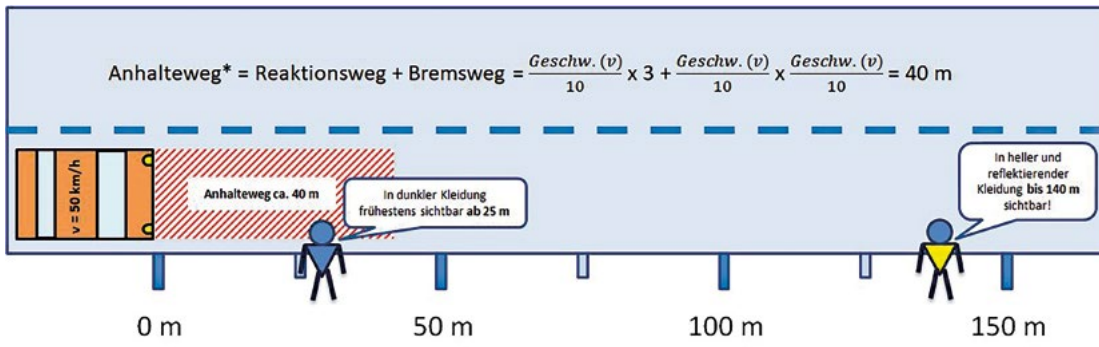


Abbildung 1: Anhalteweg und Sichtbarkeit der Kleidung

(\* Bei Idealbedingungen: 1s Reaktionszeit und trockene Straße)

Quelle: V. Spetter/N. Shamirza

Mit Beginn der Corona-Pandemie Ende 2019 und der Einführung von Telearbeit oder mobilen Arbeitsplätzen seitens vieler Unternehmen sind die Wegeunfälle stark zurückgegangen. Auf dem Weg zurück in die alte Normalität und mit dem Wegfall von diesen und anderen Maßnahmen steigen die meldepflichtigen Wegeunfälle wieder an, wie die Statistik 2021 zeigt.

Während sich im Jahr 2020 lediglich 152.823 meldepflichtige Wegeunfälle ereigneten, waren es im Jahr 2021 schon wieder 170.853 Unfälle. Das sind 11,80 Prozent mehr als im Vorjahr. Im Vergleich dazu sind im Jahr 2020 mit Beginn der Pandemie die Wegeunfälle zum Vorjahr um 18,13 Prozent zurückgegangen (siehe Tabelle).

Bei den registrierten tödlichen Wegeunfällen ist eine leichte Abnahme von 4,62 Prozent, d.h. von 238 im Jahr 2020 auf 227 im Jahr 2021, zu verzeichnen.

Welche Verkehrsmittel nimmt man am besten in der Winterzeit? Die öffentlichen Verkehrsmittel sind bestimmt eine gute Wahl, aber nicht jeder kann auf das eigene Fahrzeug verzichten. Gleichzeitig greifen manche aufgrund aktuell steigender Kraftstoffpreise zu möglichen Alternativen wie Fahrrad, E-Bike und ähnliches. Dadurch können die Unfallrisiken auf dem Weg zur Arbeit steigen. Durch allgemeine Verhaltensregeln, wie bessere Zeitplanung und erhöhte Wachsamkeit, kann man den Risiken entgegenwirken. Aber worauf ist noch zu achten?

### Im Winter sicher unterwegs

#### Sicher zu Fuß

Jeder kennt das: Autofahrer sehen in der Dunkelheit andere Fahrzeuge in der Regel gut, vorausgesetzt diese

haben ihr Scheinwerferlicht eingeschaltet. Die Wahrnehmung von unbeleuchteten Fußgängern dagegen beginnt frühestens ab einem Abstand von 25 Metern (m). Laut dem ADAC kamen im Jahr 2020 fast die Hälfte der tödlich verunglückten Fußgänger bei Dämmerung oder Dunkelheit ums Leben (ADAC: Verkehrssicherheit – Sichtbarkeit – Straßenverkehr). Umso mehr gilt hier der Grundsatz „Sehen und gesehen werden“. Helle und reflektierende Bekleidung erhöht die Sichtbarkeit auf 140 m. Alternativ dazu sorgen reflektierende Bänder an Armen und Beinen oder Warnwesten für bessere Sichtbarkeit, ohne dabei die Kleidung tauschen zu müssen (Abbildung 1).

Außerdem darf beim Thema Winterbekleidung das richtige Schuhwerk nicht zu kurz kommen. Als Orientierungshilfe dient der Vergleich zwischen dem Winterreifen und dem Arbeitsschuh. Ein knöchelhoher Schuh – mit ausreichendem Profil gegen das Rutschen – sorgt für den sicheren Halt und Gang.

Auch mit bewusster Verhaltensänderung wie dem Überqueren von Straßen an geeigneten und übersichtlichen Stellen, beispielsweise an Ampeln, Zebrastreifen und Fußgängerüberwegen, kann das Unfallrisiko weiter reduziert werden. Die Ablenkung durch Smartphones als Unfalltreiber ist allgemein bekannt. In der Dunkelheit wird das Ganze durch den Kontrast „heller Bildschirm = dunkle Umgebung“ noch weiter verschärft. Gefährliche Stolperstellen werden nicht oder zu spät erkannt und können zu schweren Stürzen führen.

Da jeder für einen bestimmten Teil seines Weges zu Fuß unterwegs ist, sei es von der Wohnung zur Garage oder vom Werksparkplatz bis zum Büro, gelten diese Tipps als Basis-Vorkehrungen. Je nach Wahl des Verkehrsmittels kommen weitere Empfehlungen hinzu.

## Sicher mit Rad, E-Bike oder E-Roller

Für die meisten Motorradfahrer ist spätestens mit Beginn der kalten Jahreszeit die Saison beendet. Doch viele Berufspendler wollen oder können auf die kleineren Zweirad-Brüder nicht verzichten. Um nach wie vor sicher mit dem Fahrrad, E-Bike und E-Roller unterwegs zu sein, benötigt es eine Anpassung der Fahrweise. Der rutschige Boden, z.B. durch Schnee, Reif oder Tau, hat einen Einfluss auf die Haftreibung zwischen den Rädern und der Straße. Nicht nur, dass der Bremsweg länger wird, es besteht auch die Gefahr des unkontrollierten Wegrutschens bei starker Bremsung oder beim Befahren von



Kurven mit höherer Geschwindigkeit. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) empfiehlt E-Roller bei Schnee, Eis und starkem Regen nicht zu benutzen. Der kleine Reifendurchmesser erhöht das Risiko zusätzlich.

Vor Fahrtritt soll neben dem Kontrollieren der Beleuchtung und der Reflektoren die Prüfung der Bremsen ausgeführt werden. Das Verringern des Luftdrucks in den Reifen führt zu einer höheren Bodenhaftung.

Eine verbesserte Einschätzung der Straßenbedingungen und ein frühzeitiges Erkennen von Gefahren ist zu erreichen durch eine Anpassung des Fahrverhaltens, vor allem durch die Reduzierung der Geschwindigkeit. Dadurch bleibt mehr Zeit für eine kontrollierte Bremsung.

Ein rutschfestes Schuhwerk als Basis-Vorkehrung soll insbesondere das Abrutschen von den Pedalen bzw. der Trittfläche des E-Rollers verhindern. Mit Handschuhen bleiben die Hände sowohl warm als auch leistungsfähig, sodass die Bremsen schnell und sicher betätigt werden können. Bei der Auswahl geeigneter Handschuhe ist auf ausreichende Flexibilität und Griffestigkeit zu achten.

## Sicher mit dem PKW

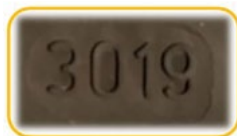
Die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern (mm) und die situative Winterreifenpflicht

Abbildung 2:



Kennzeichnung:  
 - Winterreifen (Bergpiktogramm mit Schneeflocke)  
 - M+S (Matsch + Schnee, winter-tauglicher Reifen, zulässig bis 09-2024)

Abbildung 3:



Letzte 4 Ziffern der DOT Nr. = Produktionsdatum des Reifens (hier: KW 30/2019)

Quelle: V. Spetter/N. Shamirza

bei winterlichen Wetterverhältnissen kennen die meisten Autofahrer. Der ADAC empfiehlt jedoch eine Profiltiefe von mindestens 4 mm und nicht älter als 6 Jahre alte Reifen, da mit der Zeit die Gummimischung hart wird (ADAC: Winterreifenpflicht in Deutschland).

Außerdem sollte man mit dem Reifenwechsel nicht auf den Wintereinbruch warten, sondern diesen vorsichtshalber schon früher durchführen (Abbildungen 2 und 3).

Das Entfernen von Schnee und Eis am Fahrzeug ist keine angenehme Arbeit. Dies kann bei Nachlässigkeit aber nicht nur teuer, sondern auch gefährlich werden. Bei dem witterungsbedingten längeren Bremsweg ist eine gute Sicht nach außen besonders wichtig. Diese Sicht darf man sich nicht durch Dachlawinen wieder nehmen lassen, wenn sich durch plötzliches Bremsen die Schneemasen auf dem Autodach Richtung Frontscheibe lösen. Auch das Freimachen der Scheinwerfer sowie der Rück-, Brems- und Blinkleuchten ist nicht nur reiner Selbstzweck, sondern erhöht die Erkennbarkeit des eigenen Fahrzeugs für andere Verkehrsteilnehmer.

Eine isolierende Frontscheibenhaube – als kleiner Praxistipp – kann sowohl Zeit sparen als auch die Finger/Hände vor Kälte bewahren. Diese ist innerhalb einer Minute nach einer Fahrt aufgesetzt und vor der nächsten Fahrt schnell wieder abgenommen. Dabei wird die Eisbildung auf der Frontscheibe verhindert und das lästige Kratzen ist nicht notwendig.

## Checkliste: Sicher durch den Winter

In der Checkliste (Abbildung 4) sind die wesentlichen Empfehlungen zusammengestellt, um sicher und unfallfrei durch den Winter zu kommen – als Fußgänger, als Nutzer von Rad, E-Bike und E-Roller oder als Nutzer von PKW.

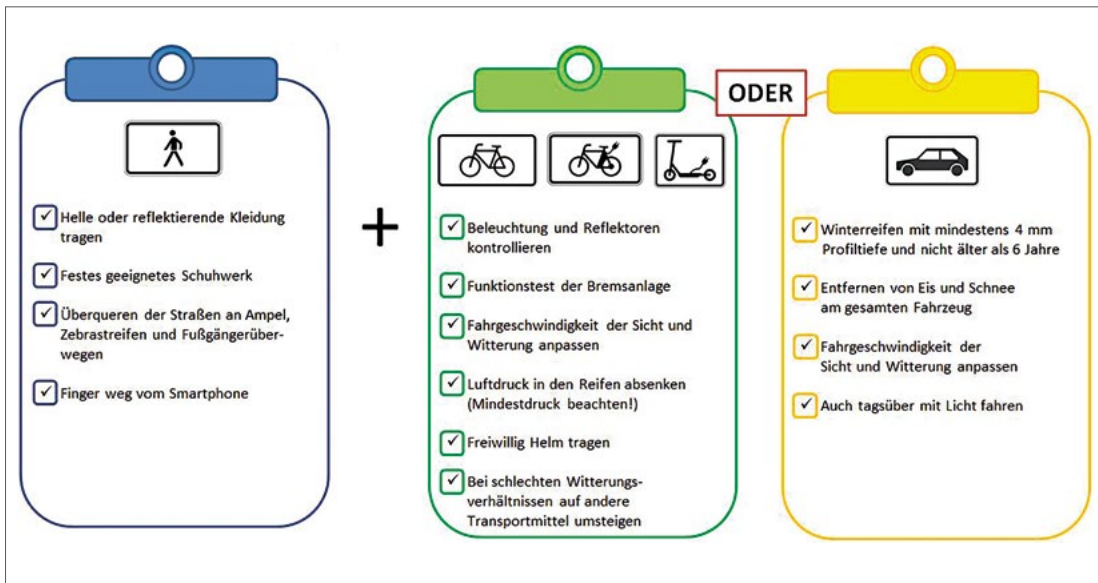
## Leistungen der UVB: Fahrsicherheitstraining

Bei Schnee und Glätte sind trotz guter Vorbereitung kritische Situationen, z.B. das Ausbrechen des Fahrzeugs oder lange Bremswege, nicht auszuschließen. Um mit solchen kritischen Situationen vertraut zu werden, empfiehlt die UVB die Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining für PKW, Motorrad, Bus oder Kleintransporter.

Verbessern Sie Ihr Reaktionsvermögen und optimieren Sie Ihre Handlungsabläufe auf nasser und glatter Fahrbahn (Abbildung 5).

Bei den Fahrsicherheitstrainings werden wichtige Aspekte zum sicheren Verhalten in kritischen Situationen besprochen sowie praxisnahe Wetter- und Verkehrssituationen simuliert und trainiert, unter anderem:

Abbildung 4: Checkliste für den Winter



Quelle: V. Spetter/N. Shamirza

- Korrekte Sitzposition, Lenk- und Blicktechnik
- Bremsverhalten auf trockener und nasser Straße
- Fahrerassistenzsysteme wie ABS, ESP, ASR etc.
- Kurvenfahrten mit höherer Geschwindigkeit
- Grenzen des Fahrzeugs in kritischen Situationen
- Auswirkungen und Einfluss von Stress sowie Ablenkung auf das Reaktionsvermögen

Die UVB unterstützt die Beschäftigten in den Mitgliedsunternehmen bei der Teilnahme an einem KFZ-Fahrsicherheitstraining mit einem finanziellen Zuschuss bis maximal 80 Euro. Hinweise hierzu unter:

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



Ab einer Mindestteilnehmerzahl von zehn Beschäftigten übernimmt die UVB die gesamten Kosten für ein Fahrrad-Fahrsicherheitstraining. Weitere Informationen hierzu in der BahnPraxis B – Ausgabe 3-2022.

### Ausblick/Fazit

Mit dem Winter geht jeder auf seine Weise um. Die einen mögen ihn, die anderen können nicht abwarten, bis dieser wieder vorbei ist. Aber in einem Punkt stimmen alle überein: wir wollen sicher, unfallfrei und gesund auf den Straßen und Wegen unterwegs sein – und das zu jeder Jahreszeit. Deswegen ist hierbei jeder Einzelne gefragt.

Neben den vorgestellten Maßnahmen sind Vor-, Rück- und Weitsicht der Schlüssel, um dieses Ziel zu erreichen. Vorsicht beginnt bereits bei der Einschätzung der

Untergrundbeschaffenheit vor der Fahrt und in der nächsten Kurve. Rücksichtvolles Verhalten äußert sich nicht nur in der Drosselung der Fahrgeschwindigkeit oder dem Überqueren der Straßen an geeigneten Stellen, sondern auch in der Fehlertoleranz als verständnisvolle Reaktion auf mögliches Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer. Durch vorausschauendes Gehen oder Fahren lassen sich Fehlerverhalten schon frühzeitig erkennen und Schlimmeres verhindern. Weitsichtiges Vorgehen spart nicht nur Zeit, sondern vermeidet auch das Aufkommen von Hektik und Eile.

In diesem Sinne: Bleiben Sie gesund und kommen Sie gut durch den Winter.

Abbildung 5: Fahrsicherheitstraining auf einem Trainingsplatz



## Seminarprogramm 2023 der UVB

# Wissen ist Macht – wir qualifizieren Sie!

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

Gesetze sind abstrakt und generell und somit – insbesondere für den Laien – manchmal etwas umständlich formuliert. Das Sozialgesetzbuch – Siebtes Buch (SGB VII) enthält jedoch die Grundlagen für die Aufgaben und das Handeln der gesetzlichen Unfallversicherung. In § 23 SGB VII ist eine sehr wichtige Aufgabe für die Unfallversicherungsträger festgelegt: die Aus- und Fortbildung (Qualifizierung) der Versicherten, insbesondere der Personen in den Mitgliedsunternehmen, die mit der Durchführung der Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie der Ersten Hilfe betraut sind. Dies ist der Schlüssel, um die Sicherheit und Gesundheit aller Beschäftigten vor Ort in den Unternehmen und Betrieben sicherzustellen. Planen Sie jetzt Ihre Weiterbildung 2023 mit dem neuen Seminarprogramm der UVB.



Im Rahmen des allgemeinen Präventions- und Bildungsauftrages bieten die Unfallversicherungsträger eine Vielzahl von Qualifizierungsmaßnahmen an. Alle Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und auch der Spitzenverband, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), behandeln jährlich in ca. 20.000 Seminaren praxisorientiert relevante Themen der betrieblichen Prävention. Mit etwa 400.000 Teilnehmenden

(ohne Erste-Hilfe-Qualifizierung) sind die Unfallversicherungsträger sogar einer der größten Bildungsanbieter in Deutschland. Die UVB hat im Jahr 2021 – trotz der Beeinträchtigungen durch die Corona-Pandemie – insgesamt 127 Seminare angeboten und damit mehr als 2.000 Menschen aus- und fortgebildet. Darüber hinaus wurden in 2021 mehr als 2.000 Fahrsicherheitstrainings finanziell bezuschusst und die Ausbildung von mehr als 33.000

Ersthelferinnen und Ersthelfern finanziert – alles für die Sicherheit in den Mitgliedsunternehmen, aber auch für Ihre persönliche Sicherheit und Weiterbildung.

Zielgruppen der Aus- und Weiterbildung sind insbesondere Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte sowie Betriebsärztinnen und Betriebsärzte. Aber auch für andere Versicherte, die mit Aufgaben zur Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheit in den Unternehmen und Betrieb betraut sind, gibt es Angebote. Oberstes Ziel ist, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer branchen- und praxisorientiert für die Belange von Sicherheit und Gesundheit zu sensibilisieren sowie Kompetenzen für eine wirksame Aufgabenwahrnehmung in der betrieblichen Prävention aufzubauen.

### Seminarprogramm 2023

Im Jahr 2023 bietet die UVB wieder eine große Anzahl an Seminaren in den vier Kategorien „Qualifiziert arbeiten“, „Gesund arbeiten“, „Sicher arbeiten“ und „Organisiert arbeiten“ an. Insgesamt werden es voraussichtlich 160 Seminare sein.

**Das Seminarprogramm für 2023 gibt es erstmals nicht mehr in gedruckter Form als Broschüre, sondern ausschließlich online** im Bereich „Seminare und Qualifizierung“ auf unserer Website (<https://seminare.uv-bundbahn.de>). Warum?

Als UVB fühlen wir uns natürlich verpflichtet, genau wie viele andere Unternehmen und Einrichtungen, die Nachhaltigkeit stärker in den Fokus zu nehmen. Deshalb haben wir in der Vergangenheit schon viele Printmedien reduziert oder auf online umgestellt. Das Seminarprogramm ist dafür ebenfalls gut geeignet. Dadurch können alle Inhalte zeitnah aktualisiert und eine einfache Online-Anmeldung mit einer direkten Übersicht über mögliche freie Plätze angeboten werden. Die Anmeldung ist bereits seit 2019 ausschließlich online möglich; dies ist also nur der nächste logische Schritt. Dafür wurde die Suchfunktion deutlich verbessert.

### Nachhaltigkeit – auch in den Seminaren

Auch in den Seminaren ist beabsichtigt, das Verteilen von Printmedien auf ein notwendiges Maß zu beschränken. Das Verteilen von z.B. Unfallverhütungsvorschriften, Regeln, Informationen und Flyern erfolgt nur, wenn diese unmittelbar im Seminar verwendet werden. Darüber hinaus kann jeder Beschäftigte aus den Mitgliedsunternehmen kostenfrei auf das Kompendium „Sicherheit und Gesundheit der UVB“ zugreifen (Kompendium Sicherheit und Gesundheit (jedermann.de)). Dieses enthält das Vorschriften- und Regelwerk der UVB, das staatliche Recht (Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Regeln) sowie

viele weitere Informationen und Medien (auch Links zu Filmen).

### Künftig mehr Online-Seminare

Im Jahr 2021 mussten wir wegen der Corona-Pandemie die Anzahl der Präsenzseminare deutlich reduzieren. Alternativ wurden neue Formen der Qualifizierung als Online-Variante entwickelt – insgesamt wurden 44 Online-Seminare durchgeführt. Im Jahr 2022 sollen – nach derzeitigem Stand – 88 Online-Seminare angeboten werden.

Unabhängig von diesem neuen Angebot bleiben für die UVB die Präsenzseminare nach wie vor erste Wahl. Der persönliche Kontakt sowie der fachliche Austausch sind sowohl für den Dozenten als auch für die Teilnehmenden bei vielen Seminaren sehr wichtig. Online-Qualifizierungsmaßnahmen sind jedoch nicht mehr wegzudenken und stellen ein ergänzendes Angebot dar.

### Kosten für die Teilnahme an einem Seminar

Unsere Qualifizierungsmaßnahmen sind für die versicherten Unternehmen und Betriebe über die Mitgliedsbeiträge abgedeckt. Beschäftigte sind während der Qualifizierungsmaßnahme unter Fortzahlung der Bezüge durch das Unternehmen von der Beschäftigung freigestellt. Sie können sich also einfach bei uns – nach interner Abstimmung bzw. Genehmigung – online anmelden.

### Was zeichnet die Seminare der UVB aus?

Die Praxiskenntnisse unserer Dozierenden. Insbesondere die Aufsichtspersonen und Präventionsberater haben in der Regel engen Kontakt mit den versicherten Unternehmen und kennen deren Probleme und Besonderheiten aus der Praxis. Viele Teilnehmende kennen die Dozierenden sogar aus der Präventionsarbeit (Beratungen und Besichtigungen) persönlich. Dies fördert auch den Dialog im Rahmen der Seminare.

### Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Aufgrund der hohen Nachfrage und der begrenzten Teilnehmerzahl empfehlen wir eine zeitnahe Anmeldung für alle Seminare. Werfen Sie kurzfristig einen Blick in das Angebot. Bestimmt ist auch etwas für Sie dabei.

Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung und Ihre Teilnahme. Sollte die Teilnahme trotz Anmeldung nicht möglich sein, bitten wir Sie um frühzeitige Abmeldung. Dies ermöglicht ggf. einem anderen Interessierten die Teilnahme an dem Seminar.





Foto: Bahn Fachverlag GmbH



Foto: Privat

Anita Hausmann verlässt die BahnPraxis B-Redaktion

## Ein Berufsleben für Bahn und Bildung

Dirk Menne, Chefredakteur BahnPraxis B

Zum Jahresende verlässt Anita Hausmann nicht nur die Redaktion der Zeitschrift BahnPraxis B, sondern geht auch in den beruflichen Ruhestand. Damit verliert die Bahn eine der profiliertesten Expertinnen für Bahnbetrieb und Qualifizierung. Ein Dankeschön.

Seit August 2000 ist Anita Hausmann Mitglied der BahnPraxis B-Redaktion und gestaltet die Herausgabe der Zeitschrift als geschäftsführende Redakteurin seit vielen Jahren maßgeblich mit. Mit ihrem Abschied verliert die BahnPraxis B eine ihrer tragenden Säulen.

Im Namen der gesamten Redaktion und aller Beteiligten möchte ich mich hiermit bei Dir, liebe Anita, herzlich bedanken. Wir wünschen Dir Gesundheit und viel Freude in Deinem wohlverdienten Ruhestand.

Mit dem beruflichen Ausscheiden Anita Hausmanns verliert die DB Netz AG

aber nicht allein die geschäftsführende Redakteurin der BahnPraxis B, sondern eine der profiliertesten Expertinnen für Bahnbetrieb und Qualifizierung. So konnte sie unter anderem mit der Fachhochschule Erfurt den dualen Studiengang zum Wirtschaftsingenieur Eisenbahnwesen entwickeln und war maßgeblich an der Einrichtung und Etablierung des Berufsbildes „Fachwirt für den Bahnbetrieb“ beteiligt – dafür wurde sie von der IHK Karlsruhe mit der goldenen Ehrennadel ausgezeichnet.

Sei es darüber hinaus als Lehrkraft bei der Bahn, als Dozentin an der Fachhochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung – Fachbereich Eisenbahnwesen in Mainz oder Autorin des DB-Fachbuches „Grundlagen des Bahnbetriebs“ und als Leiterin im Bereich der Personalentwicklung und im Betrieb der DB Netz AG: Anita Hausmann kann auf ein reichhaltiges Berufsleben für Bahn und Bildung zurückblicken.

Herzlichen Dank!



Foto: Privat