

BahnPraxis B



Aktuell

Unterrichtende im Bahnbetrieb

Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb der DB InfraGO AG

Training mit Ergebnisfeststellung 2025

Straßenverkehrssicherheit in der „kalten Jahreszeit“

Spezial

Seminare 2025 der UVB

Liebe Leserinnen und Leser,

die Aus-, Fort- und Weiterbildung von Mitarbeitern im Bahnbetrieb steht traditionell im Mittelpunkt der letzten BahnPraxis B-Ausgabe eines Jahres. Das ist kein Zufall, sind doch die Themen Bildung und Qualifizierung entscheidende Faktoren, um die Arbeits- und Betriebssicherheit bei der DB AG und damit das Ziel dieser Zeitschrift zu fördern.

Der Erfolg von Bildungsmaßnahmen wird wesentlich von menschlich-organisatorischen Faktoren beeinflusst. Die DB InfraGO AG hat das bereits in der Vergangenheit erkannt und das bestehende Grundsatz-Regelwerk, das die Rahmenbedingungen für Unterrichtende im Bahnbetrieb festlegt, nun noch einmal aktualisiert. Es wird im ersten Beitrag der vorliegenden Ausgabe vorgestellt.

Außerdem finden Sie in der Ausgabe eine Übersicht zu den Fortbildungen für operative Mitarbeiter bei der DB InfraGO AG und die Vorstellung des Seminarprogramms der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB).

Weitere Beiträge beschäftigen sich mit der Weiterentwicklung des Trainings für Ergebnisfeststellung und mit den neuen Funktionen im Betrieb bei der DB InfraGO AG (Teil 2). Den Abschluss der Ausgabe bildet ein Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit im Winter, speziell vor dem Hintergrund der Gefahren auf dem Weg zum und vom Dienst.

Wir wünschen Ihnen allen eine interessante Lektüre, eine gesegnete Weihnachtszeit und ein gesundes sowie sicheres neues Jahr.

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 InfraGO AG.

Redaktion
Dirk Menne (Chefredakteur), Steffen Eigner, Uwe Haas, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Christoph Rützel, Jens Thielmann, Michael Wenzel (Redakteure).

Anschrift
Redaktion „BahnPraxis B“, DB InfraGO AG, I.IBB 3, 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



DB Regio mit einem Triebwagen der Baureihe VT 622 bei Flomersheim.

Foto: DBAG/Georg Lochner

Inhaltsverzeichnis

- 3 Unterrichtende im Bahnbetrieb
- 6 Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb der DB InfraGO AG
- 12 Training mit Ergebnisfeststellung 2025
- 16 Neue Funktionen im Betrieb der DB InfraGO AG (Teil 2)
- 19 Seminare 2025 der UVB
- 22 Straßenverkehrssicherheit in der „kalten Jahreszeit“

Zum Online-Archiv der BahnPraxis B auf der Homepage der UVB:





Quelle: Pixabay

Aktualisierung der DB-Richtlinie 046.2500

Unterrichtende im Bahnbetrieb

Peter Pilarski, Experte Qualitätsmanagement Bildungspersonale; Trainerzertifizierung, DB InfraGO AG, Zentrale, Frankfurt am Main

Unterrichtende im Bahnbetrieb tragen einen wesentlichen Teil dazu bei, die Sicherheit im Schienenverkehr zu gewährleisten. Die DB InfraGO AG hat hierzu ein Grundsatzregelwerk herausgebracht, welches die Rahmenbedingungen der Unterrichtenden im Bahnbetrieb beschreibt. Zum 1. Juli 2024 erfolgte die Aktualisierung der Grundsatzrichtlinie 046.2500 „Unterrichtende im Bahnbetrieb“.

Zu kaum einer anderen Zeit war die Qualifizierung so entscheidend wie heutzutage. Warum? Für die gewaltigen Umstrukturierungen in der Digitalisierung und die sich schnell verändernde Arbeitswelt, welche unter anderem auch durch die Pandemie ausgelöst wurde, ist eine Aus- und Weiterbildung der Fach- und Führungskräfte für die Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens unabdingbar.

Die Hauptakteure in der Qualifizierung sind diejenigen, die täglich im Schulungsraum das bahnbetriebliche „Know-how“ und die Grundwerte der Sicherheitsordnung der DB InfraGO AG vermitteln, die Unterrichtenden im Bahnbetrieb. So wurden am 1. Oktober 2021 die Grundsätze der „Unterrichtenden im Bahnbetrieb“ in der Richtlinie 046.2500 zusammengefasst und neu herausgebracht.



Abbildung 1: Trainerstruktur der Unterrichtenden im Bahnbetrieb

Aufgrund der Weiterentwicklungen in der Qualifizierung sowie der Übernahme von ausgewählten Qualifizierungsmaßnahmen im Rahmen der Eigenfertigung durch die DB InfraGO AG war es erforderlich, die Richtlinie 046.2500 weiterzuentwickeln und auf die veränderten Rahmenbedingungen auszurichten. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Überarbeitung der Trainerlandschaft, die Integration der aus dem Projekt „Starker Betrieb in Führung und Sicherheit“ festgelegten Vorgaben zum kompetenzbasierten Auswahlverfahren sowie die Weiterentwicklung der bisherigen Qualitätssicherungsmaßnahmen und Anpassungen in den Anforderungsprofilen.

Eine neue Trainerstruktur

Bisher hatte die DB InfraGO AG für die Lernformen „Praxistraining“ zwei Trainerfunktionen. Zum einen für die Stellwerkstechniken ESTW/DSTW, den ESTW-Praxistrainer, und zum anderen den Fachtrainer Stellwerkspersonal für alle verbliebenen Stellwerkstechniken. Mit der Aktualisierung wurden beide Funktionen miteinander verschmolzen und bilden nun den Fachtrainer Bahnbetrieb. In diesem Zusammenhang wurde zugleich auch das Anforderungsprofil angepasst. Somit wird der Einstieg, nicht wie bisher, durch die Berufsausbildung zum Eisenbahner in der Zugverkehrssteuerung (Eib ZVS), bzw. ehemals dem Eisenbahner im Betriebsdienst, Fachrichtung Fahrweg (EiB F) sichergestellt, sondern auch denjenigen ermöglicht, die eine Funktionsausbildung zum Fahrdienstleiter erfolgreich absolviert haben. Der Einstieg in die Welt des Unterrichtenden im Bahnbetrieb wird somit für alle Fahrdienstleiter möglich.

Neue Entwicklungsperspektive vom Fahrdienstleiter zum Fachtrainer Bahnbetrieb

Auf die Weiterentwicklung der Trainerstruktur folgte eine erforderliche Anpassung im Anforderungsprofil zum

Fachtrainer Bahnbetrieb. Der Einstieg erfolgt gleichermaßen für Fahrdienstleiter mit einer Berufs- und Funktionsausbildung über das kompetenzbasierte Auswahlverfahren gem. Richtlinie 046.2578 „Kompetenzbasiertes Auswahlverfahren im Betrieb der DB InfraGO AG“. Um allerdings eine Vergleichbarkeit zwischen diesen beiden Ausbildungen zu schaffen, ist für funktionsausgebildete Fahrdienstleiter eine erfolgreiche Teilnahme am Qualifizierungsprogramm gem. Richtlinie 046.2054 „Qualifizierungsprogramm für funktionsausgebildete Fahrdienstleiter“ erforderlich.

Die Handlungssicherheit wird somit nicht über senioritätsbasierte Kriterien nachgewiesen, wie der bisher geforderten fünfjährigen Berufspraxis als Fahrdienstleiter, sondern künftig durch kompetenzbasierte Kriterien sichergestellt, also dem kompetenzbasierten Auswahlverfahren gem. Richtlinie 046.2578. Dadurch wird ein Karrierepfad vom Fahrdienstleiter bis hin zum Experttrainer Bahnbetrieb ermöglicht und es werden neue Entwicklungsperspektiven geschaffen.

Fachtrainer Bahnbetrieb und der neue Tätigkeitsbereich

Die bisherigen ESTW-Praxistrainer und Fachtrainer Stellwerkspersonal waren von Beginn an als die Praxistrainer in den bahnbetrieblichen Qualifizierungen der DB InfraGO AG tätig.

Mit der Aktualisierung 1 zur Richtlinie 046.2500 hat sich der Tätigkeitsbereich des Fachtrainers Bahnbetrieb verändert. Seit dem 1. Juli 2024 ist dieser nicht nur im Praxistraining vorzufinden, sondern auch in den theoretischen Seminaren, wo es auf eine grundlegende Vermittlung von Lerninhalten ankommt, z.B. in der Vermittlung von Grundlagen im Bahnbetrieb wie den gesetzlichen Grundlagen, bei Grundbegriffen des Bahnbetriebs, in den

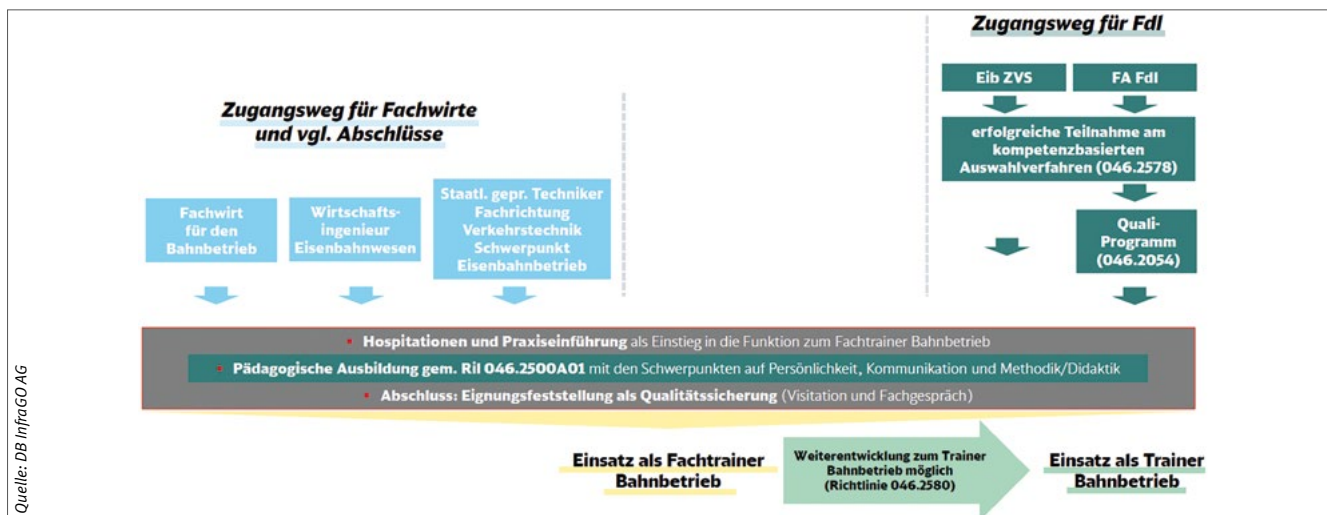


Abbildung 2: Entwicklungsweg vom Fahrdienstleiter zum Fachtrainer Bahnbetrieb oder Trainer Bahnbetrieb

Betriebsverfahren zur Durchführung von Zugfahrten im Regelbetrieb oder der fachlichen Information und Training (FIT). Dies geschieht nicht von heute auf morgen, sondern entwickelt sich mit der Zeit. Jeder angehende Fachtrainer Bahnbetrieb wird auf die Qualifizierungsarten und Lernformen intensiv vorbereitet und unterstützt.

Umgesetzt wird dies einerseits durch eine vorherige Einheitliche Trainer Qualifizierung (ETQ) sowie einer anschließenden Praxiseinführung und Hospitation. In dieser Zeit lernen die Kollegen verschiedene Lehrmethoden und -techniken kennen, die ihnen helfen, künftige Lerninhalte klar und verständlich zu vermitteln. Darüber hinaus erhält der angehende Fachtrainer Bahnbetrieb auch Einblicke in die Psychologie des Lernens und erfährt, wie er motivierend auf die Teilnehmer wirken kann. Den Abschluss der Qualifizierungs- und Entwicklungsphase bildet dann die Eignungsfeststellung. In dieser werden im Rahmen einer realen Lerneinheit das methodische und didaktische Handeln sowie die Handlungssicherheit betrachtet.

Den Weg bestreitet der angehende Fachtrainer Bahnbetrieb jedoch nie allein, sondern er wird durch erfahrene Kollegen, Fachbeauftragte Betrieb, eigene Führungskräfte und durch das Team der Qualitätssicherung der DB InfraGO AG Zentrale unterstützt und begleitet.

Weitere Funktionen in der bahnbetrieblichen Qualifizierung

Das Gesamtbild der neuen Trainerstruktur wird durch den Trainer Bahnbetrieb und den Expert Trainer Bahnbetrieb abgerundet. Beide Funktionen vermitteln Fachinhalte in einem erweiterten Tätigkeitsbereich, welcher in der Richtlinie 046.2500A01 „Tätigkeitsbereich für Unterrichtende im Bahnbetrieb“ beschrieben ist. Zu deren Portfolio gehört auch die Konzeptionierung und Fortschreibung der

Trainingsunterlagen, wie die fachliche Unterstützung und Begleitung der Fachtrainer Bahnbetrieb. Als starkes Trio steigern sie nicht nur die Leistungsfähigkeit des Unternehmens, sondern sind ein starkes Glied im Sicherheitsmanagementsystem der DB InfraGO AG. Sie leben die Sicherheitsprinzipien vor und sind jeden Tag im Einsatz, um neue und erfahrene Beschäftigte der DB InfraGO AG auf einem hohem Qualitätsstandard zu qualifizieren.

Mit dem Fachtrainer Bahnbetrieb wurde also nicht nur der Einstieg zum Unterrichtenden im Bahnbetrieb neu strukturiert, sondern auch allen angehenden und erfahrenen Fachtrainern die Möglichkeit geboten, sich innerhalb der Funktion zu behaupten und die vorhandenen Kompetenzen zu stärken. Die DB InfraGO AG schafft so eine aussichtsreiche Entwicklungsperspektive für Fahrdienstleiter und bestehende Unterrichtende in der Qualifizierung im Bahnbetrieb.

Lust in die Funktion eines Unterrichtenden im Bahnbetrieb einzusteigen? Dann informiere Dich gerne in den jeweiligen Qualifizierungsabteilungen der Regionen oder über den QR-Code.

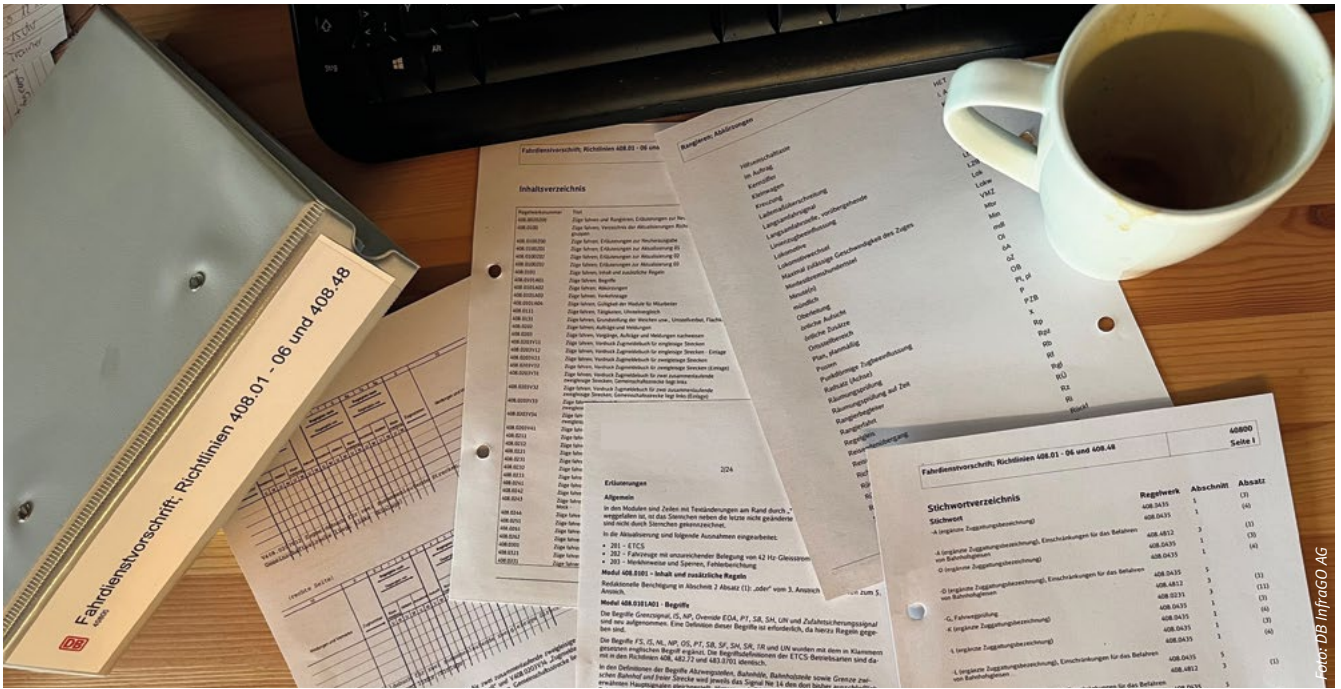


Foto: DB InfraGO AG

Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb der DB InfraGO AG

FIT Bahnbetrieb 2025 für Disponenten/ Netzkoordinatoren, Stellwerkspersonale, Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Helfer im Bahnbetrieb

Tina Jaide, DB InfraGO AG, Grundsätze und Strategie Qualifizierung Betrieb und Ressort, Frankfurt am Main

Wie bereits in der Vergangenheit werden auch in diesem Jahr in der letzten Ausgabe der BahnPraxis B die Themen für die Fachliche Information und Training (FIT) Bahnbetrieb der Disponenten und Netzkoordinatoren der Betriebszentrale (BZ)/Netzleitzentrale (NLZ), des Stellwerkspersonals, Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und dem Helfer im Bahnbetrieb für das kommende Jahr vorgestellt.

FIT ist die Fortbildung für operative Mitarbeiter im betriebssicherheitsrelevanten Bereich des Bahnbetriebes. Dort werden neben der Vermittlung von neuen oder geänderten Verfahren insbesondere die bereits vorhandenen Kenntnisse und Fertigkeiten der Mitarbeiter vertieft.

FIT Themenkatalog 2025

In den folgenden Tabellen sind die Themen für den Fortbildungsunterricht 2025 aufgeführt. Anhand der Tabellenüberschrift ist erkennbar, welche Themen für welche Funktionen relevant sind. Wie gewohnt, wird in Pflicht- (P) sowie Angebotsthemen (A) unterschieden.

Ein besonderer Fokus liegt wie in den letzten Jahren auf dem Praxistraining. Daher sind die Themen dazu in einer gesonderten Tabelle aufgeführt.

Für das Jahr 2025 sind insgesamt 11 Themen im FIT-Unterricht der Netzdisposition vorgesehen. Eine Übersicht der Themen mit dem größten Zeitanteil zeigt Tabelle 1.

Der Fokus liegt auf den Neuerungen der Bekanntgabe 20 der Richtlinienfamilie 420 (Betriebszentralen DB InfraGO AG) sowie Änderungen der Richtlinie 420.9001 (Kodierung der Zusatzverspätungen). Hierzu finden umfangreiche Übungen statt.

Des Weiteren wird mit einem anspruchsvollen Szenario die Erstellung einer Fahrplanmitteilung aufgrund fehlender Brems Hundertstel geübt sowie in einem zusätzlichen FIT-Thema die Bedienung der neuen Mindestbrems Hundertstel (MBR)-Funktion im neuen Leitsystem Disposition „LeiDis-D“ geschult.

Im Jahr 2025 findet ebenfalls die „RID – Regeln beim Befördern gefährlicher Güter auf der Schiene“-Schulung sowie die jährliche Awareness-Unterweisung (Informationssicherheit) statt.

Änderungen im betrieblichen Regelwerk

Dieses Thema nimmt im Jahr 2025 eine besondere Bedeutung ein. Für sechs Unterrichtseinheiten sind spannende Neuerungen ausgearbeitet worden.

Zu Beginn erfolgt ein kurzer Einblick in das neue Überwachungskonzept nach DB-Ril 412.9111. Der Begriff

Disponenten/Netzkoordinatoren
RID – Regeln beim Befördern gefährlicher Güter anwenden (P)
Jahresaktuelle Awareness-Unterweisung für das dispositive Leitsystem (P)
Kennenlernen/Auffrischen Kenntnisse des Prozesses bei fehlenden Brems Hundertstel inkl. Bedienung LeiDis-D (P)
Änderungen Regelwerk anwenden (Ril 420) (P)
Richtlinie 420.90001 sicher anwenden können (P)
Informationen zur Änderung des Schienenlärm schutzgesetzes (A)
Richtlinien für die Netzdisposition kennen und anwenden können (A)
Zusammenarbeit Fahrplan und Betriebszentrale (A)
Inhalte und Grundsätze von Betriebs- und Bauanweisungen (Beta) baubetrieblicher Zugregelung kennen (A)
Auszüge des Katastrophenvorsorgehandbuchs kennen (A)
Fahrplanmitteilung (Fplm) aufgrund fehlender Bremspro zente erstellen (A)

Tabelle 1: Übersicht der Themen für Disponenten und Netzkoordinatoren
(Quelle: DB InfraGO AG)

Fahrdienstleiter/Zugleiter/ESTW-Fahrdienstleiter/Fahrdienstleiter auf Blockstellen/Weichenwärter
Änderungen/Neuerungen anwenden inkl. Mächtig Betrieb (P)
RID – Regeln beim Befördern gefährlicher Güter anwenden (P)
Betriebliche Regelungen im Zusammenhang mit „Sanden“ anwenden (A)
Betriebliche Lagepläne und Verschlusspläne verwenden (A)
Durchführen von Gleiswechsel im Rahmen von Baumaßnahmen und Regelungen beim Ausfall einer Beta anwenden (P)
Starkes Netz – Betrieblich sicher unterwegs sein (A)
Zuglaufmeldungen durchführen (nur für Zugleiter) (P)

Tabelle 2: Übersicht der Themen für Stellwerkspersonal im „klassischen“ FIT
(Quelle: DB InfraGO AG)

„Sicherheitskultur“ ist dem ein oder anderen vielleicht schon einmal begegnet. Im FIT sollen die Mitarbeiter mit den neuen Begrifflichkeiten und Vorgehensweisen vertraut gemacht werden. Die Sicherheitskultur im Betrieb richtet sich konsequent am Anwender aus und besteht aus den Bausteinen: Überwachung und Unterstützung der operativen Mitarbeiter, organisatorisches Lernen als

fester Bestandteil des Überwachungskreislaufes und einer anwenderfreundlichen Regelwerksgestaltung. Mit dem neuen Überwachungskreislauf sollen Abweichungen erkannt, Ursachen ermittelt, Maßnahmen abgeleitet und das Verhalten verbessert werden.

Für die operativen Mitarbeiter bedeutet das kurz gesagt, unterlagenbasierte und personenbezogene Kontrollen durch den Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrollen (FaBSi) sowie einen Sicherheitsdialog durch den Leiter Betriebsbezirk (LBB).

Weitere Neuerung wird die Struktur der Regelwerke sein. Diese werden Stück für Stück angepasst, um anwenderfreundlicher und ohne verschachtelte, schwer verständliche Sätze und in einem klaren Aufbau lesbar zu sein.

Auch der Thalamus (Web-Version der Fahrdienstvorschrift) ist eine gute Alternative zum Regelwerk in Papier. Zu finden ist er unter <http://thalamus.app.db./thalamus>

Inhaltlich lernen die Mitarbeiter die neuen Grundsätze zur Kommunikation im Bahnbetrieb kennen, neue Begriffe wie das Streckenbuch EIU oder wiederkehrende wie die Rangierabteilung, bevor ein großer Happen in Form des neuen europäischen Befehlsvordrucks mit angepasstem Übermittlungsverfahren geübt wird (Abbildung 1).

Das Thema rund um die Kommunikation wurde für den FIT 2025 im Schnittstellenverständnis Triebfahrzeugführer – Fahrdienstleiter erarbeitet. Bekannt aus dem letzten Jahr unter dem Motto „Mächtig Betrieb“. Hier soll das gegenseitige Verständnis geschärft werden und gerade beim Erlernen neuer Regelungen starten beide Funktionen mit den gleichen Inhalten.

Spannend aufbereitet in einem Web Based Training (WBT) können die Kollegen mittels eines Escape-Room-Spiels die Neuerungen entdecken und im Anschluss üben.

RID – „Ein Evergreen mit frischem Wind“

Hinter der Abkürzung „RID“ steckt die Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene (Abbildung 2). Die Fahrdienstleiter (Fdl) sind im Sinne der Umsetzung des Gefahrgutrechts „sonstige Mitarbeiter Gefahrgut“ (sMA Gefahrgut) und müssen alle zwei Jahre wiederholt unterwiesen werden, um Risiken und Gefahren zu

Themen Praxistraining
Grundlagen und Maßnahmen beim Sperren von Gleisen sicher durchführen (P) - VRStw PRESIM Techniken außer ESTW
Umgang mit Unregelmäßigkeiten und Störungen an BÜSA (P) - VRStw PRESIM Techniken außer ESTW
Maßnahmen bei Stellwerks-/Verbindungsausfall BZ/UZ Durchführen (P) - nur im ESTW- Praxistraining
Mängel am Oberbau (P) - nur im ESTW- Praxistraining
Streckenblockstörung in Kombination mit Störungen an der ZN-Anlage (A) - nur im ESTW- Praxistraining
Vorübergehendes Sichern von Weichen (A) - nur im ESTW- Praxistraining
Ein- und Ausfahrt von Zügen in Gleise ohne Zielsignal (A) - nur im ESTW- Praxistraining
Störungen Gleisfreimeldeanlage mit Exkurs zum Thema Sanden (A) - nur im ESTW- Praxistraining
Betriebliche Maßnahmen bei Störungen in ETCS-Bereichen anwenden – Fahrtwechsel, Funkausfall, Levelwechsel nicht stattgefunden, Fahrerlaubnis erloschen/ eingekürzt (A) - nur im ESTW- Praxistraining und nur für Fdl ETCS
Betriebliche Maßnahmen bei Störungen in ETCS-Bereichen anwenden – Restriktionen planen, vorbereiten, eingeben - nur im ESTW- Praxistraining und nur für Fdl ETCS

Tabelle 3: Übersicht der Themen für Stellwerkspersonal im Praxistraining Angebotsthema (Quelle: DB InfraGO AG)

Quelle: DB InfraGO AG

Abbildung 1: Neuer europäischer Befehlsvordruck, gültig ab 14. Dezember 2025

kennen sowie in einem Schadensfall gut reagieren zu können (Abbildung 3). Daher ein „Evergreen“. Im FIT 2025 wird dazu das dienstliche Endgerät (DEG) der Teilnehmer im Präsenzunterricht eingesetzt. Das Auffrischen des Wissens bringt Freude, beim Erkunden von

Rechtsgrundlagen und Lösen von Quizaufgaben am Tablet. Nach dem Abschluss der Lerneinheit fließt der elektronische Nachweis über die Wiederholungsunterweisung direkt in die Personalakte. Somit ist auch der frühere „Papierkram“ Geschichte.

Abbildung 2: Startbildschirm für das WBT RID

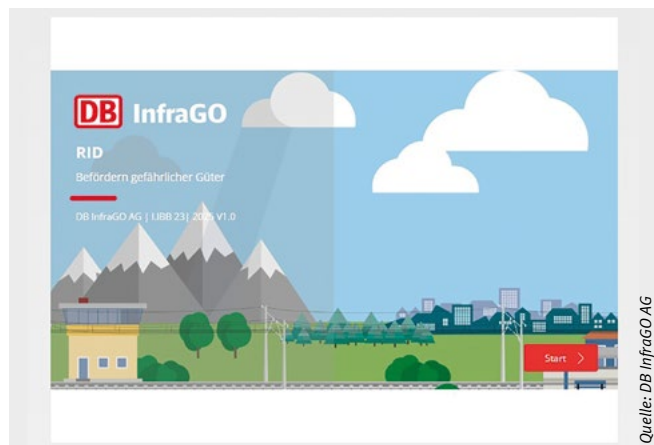


Abbildung 3: Lerninhalte im WBT für RID – sMA-Gefahrgut



Handlungssicherheit durch Praxistraining

„Simulationstraining für Spurplan, Gleisbild und Mechanik“

Für die Trainings mit Stellwerkssimulationen für mechanische Stellwerke, elektromechanische Stellwerke, Gleisbildstellwerke (GS II 64b), Spurplanstellwerke (SpDrS 60) wurden die Themen „Grundlagen und Maßnahmen beim Sperren von Gleisen sicher durchführen“ und „Umgang mit Unregelmäßigkeiten und Störungen an Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) entwickelt. Bei beiden Trainingseinheiten steht die praxisbezogene Fallbearbeitung im Fokus.

Das läuft in den Netzlehranlagen wie im Realbetrieb. Bedienung des Stellwerks und Durchführung der Kommunikation an der Simulation. Das Führen von originalen betrieblichen Unterlagen. Da kann man schon mal ins Schwitzen kommen. Bei beiden Themen werden auch nochmal die Basics aufgefrischt und im Zusammenwirken die Handlungssicherheit gefestigt.

Für das Praxistraining Elektronisches Stellwerk (ESTW) im Jahr 2025 wurden die folgenden Themen entwickelt, welche einen bunten Bogen durch das Störgeschehen sowie auch Neuerungen aus dem Regelwerk aufgreifen.

Im Einzelnen wurden durch Unterrichtende Anfang 2024 folgende Themen vorgeschlagen und auch in der Trainingsentwicklung umgesetzt:

- Mängel am Oberbau / Personen am/im Gleis
- Streckenblockstörung in Kombination mit Störungen an der Zugnummernmeldeanlage (ZN-Anlage)
- vorübergehendes Sichern von Weichen (inkl. neue Befehle)
- Ein- / Ausfahrt von Zügen in Gleise ohne Ziel- / Startsignal inkl. Befehle neu
- Maßnahmen bei Stellwerksausfall / Verbindungsausfall BZ–UZ (Fdl BZ)
- Störungen an den Gleisfreimeldeanlagen mit Exkurs zum Thema Sanden inkl. Befehle neu (Fdl Fläche)

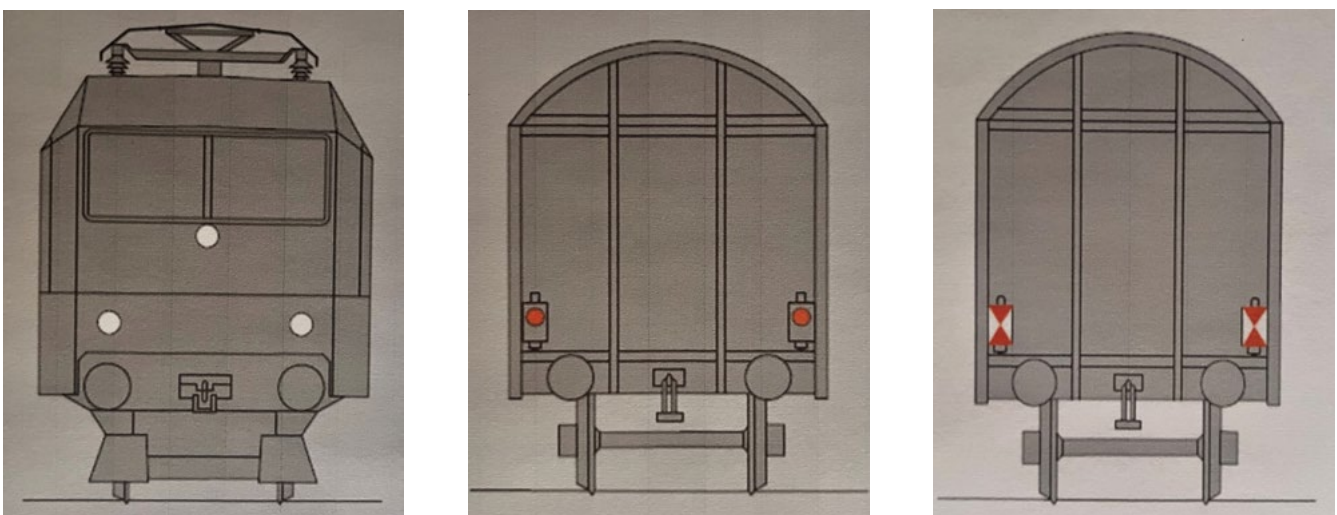
Mit dem Thema Streckenblockstörung in Kombination mit einer Störung an der ZN-Anlage wird ein Thema aus dem FIT 2024 nochmal aufgegriffen. In der Kombination Stellwerksstörung und zeitgleich entstandenen Fehlnummern gab es in der Vergangenheit Situationen, die zu gefährlichen Ereignissen führten. In dem Training soll daher eine Sensibilisierung zum Themenkomplex tatsächlicher Standort des Zuges und der Anzeige von Zugnummern in der ZN-Anlage erfolgen.

In den Fallbeispielen des zweiten Halbjahres wird als Lernschleife auf das Ausfüllen von schriftlichen Befehlen mit dem neuen ab 12-2025 gültigen Vordruck eingegangen.

Erstmals im Praxistraining ESTW wird das Thema Mängel am Oberbau behandelt, um die gültigen neuen Regelungen nach Ril 408.0641 2 in einem praktischen Kontext anzuwenden (Tabelle 3 auf Seite 8).

Abbildung 4: Signale am Zug

(Quelle: DB InfraGO AG)



Zusätzlich haben wir für die Fdl, die mit dem Zugsicherungssystem ETCS Level 2 in ihrem Stellbereich arbeiten, die folgenden Trainingsinhalte entwickelt:

- Betriebliche Maßnahmen bei Störungen in ETCS-Bereichen anwenden:
Fahrtwechsel, Funkausfall, Levelwechsel nicht stattgefunden, Fahrterlaubnis erloschen/eingekürzt
- Betriebliche Maßnahmen bei Störungen in ETCS-Bereichen anwenden:
Restriktionen planen, vorbereiten, eingeben

Auch hier werden im ersten Thema die neuen Befehle behandelt, die sich aus der Änderung des Vordrucks zu 12-2025 ergeben.

Schrankenwärter und Bahnübergangsposten

Auch bei den Schrankenwärttern spielen die Änderungen des Regelwerkes und der Kommunikation eine maßgebliche Rolle. Wie zuvor bereits zum Thema RID beschrieben, kommen die Schrankenwärter ebenfalls in den Genuss, die Auffrischung teils mittels WBT am Tablet zu erledigen.

Des Weiteren wird die Zugbeobachtung in Erinnerung gerufen. Sitzt die Ladung, sind Türen offen oder sonstige Unregelmäßigkeiten zu erkennen und wie sieht es aus mit den Signalen am Zug (Abbildung 4)?

FIT-Entwicklung

In unseren Trainingsentwicklungsteams sind Fachexperten der Betriebszentralen und der Netzleitzentrale, Fachbeauftragte Betrieb, Leiter Betriebsbezirk und Fachtrainer, denen die Fortbildung der Kollegen am Herzen liegt. Sie bringen ihr Wissen und ihre Erfahrungen ein und haben damit auch in diesem Jahr bei der Entwicklung für einen praxisnahen und interessanten FIT für 2025 gesorgt.

Unser Ziel ist es, dass der FIT sowohl interessant als auch für die tägliche Arbeit unserer Mitarbeiter im Bahnbetrieb wertvoll ist. Das „Trainingsentwicklungsteam SimuFIT“ hat mit viel Herzblut spannende und praxisnahe Trainingssequenzen für das kommende Jahr erstellt. Die Fdl können sich schon heute darauf freuen.

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 mitteilen.

Themen für Schrankenwärter
Änderungen/Neuerungen im Regelwerk anwenden (P)
Züge beobachten und insbesondere bei Abweichungen richtig handeln (A)
RID – Regeln beim Befördern gefährlicher Güter anwenden (P)
Regeln der betrieblichen Kommunikation anwenden (P)
Maßnahmen bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten / Unfällen (A)

Themen für Bahnübergangsposten
Änderungen/Neuerungen im Regelwerk anwenden (P)
Züge beobachten und insbesondere bei Abweichungen richtig handeln (P)
RID – Regeln beim Befördern gefährlicher Güter anwenden (P)
Regeln der betrieblichen Kommunikation anwenden (P)
Maßnahmen bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten / Unfällen (A)

Tabelle 4: Übersicht der Themen für Schrankenwärter und Bahnübergangsposten

(Quelle: DB InfraGO AG)

Themen für Helfer im Bahnbetrieb
Änderung/Neuerung im Regelwerk anwenden (P)
Sicherheit bei Tätigkeiten am/im Gleisbereich (P)
Einsatz als Flankenschutzposten / Gleisfreimeldeposten / Zugschlussmeldeposten (P)

Tabelle 5: Helfer im Bahnbetrieb

(Quelle: DB InfraGO AG)



Abbildung 5: Helfer im Bahnbetrieb als Flankenschutzposten



Foto: DB AG/Dominic Dupont

Regelmäßige Fortbildung

Training mit Ergebnisfeststellung 2025

Muhammed Kocaarslan, Experttrainer Bahnbetrieb, DB InfraGO AG Zentrale, Frankfurt am Main

Die DB InfraGO AG hat das Training mit Ergebnisfeststellung für 2025 umfassend weiterentwickelt, um die Feststellungen der Handlungssicherheit für Fahrdienstleiter noch übersichtlicher und praxisnäher zu gestalten. Dabei wurden neue Inhalte und Formate eingeführt, die gezielt auf die Anforderungen im Berufsalltag vorbereiten sollen. In diesem Beitrag erfahren Sie, welche Änderungen das TmE 2025 mit sich bringt und wie es künftig praxisgerechter und anwenderfreundlicher gestaltet sein wird.

Das Training mit Ergebnisfeststellung (TmE) ist seit seiner Einführung im Jahr 2000 ein wesentliches Instrument zur Fortbildung und zur Feststellung der Handlungssicherheit von Fdl. Alle zwei Jahre müssen Fahrdienstleiter (Fdl) an einem TmE teilnehmen, das eine Bewertung ihrer Kenntnisse und Fertigkeiten umfasst.

Damit wird sichergestellt, dass alle Beschäftigten über das erforderliche Fachwissen verfügen und handlungssicher sind.

TmE-Prüfungsformate

Das TmE wird je nach Stellwerksbauform unterschiedlich durchgeführt. Für mechanische und elektro-mechanische Stellwerke, Druckstellenstellwerke der Bauform S2 (Dr S2), Gleisbildstellwerke der Bauform GS II oder GS III (GS II / GS III), Spurplan-Druckstellenstellwerke (Sp Dr) erfolgt das TmE in Papierform. Für Elektronische Stellwerke der Zugsicherungstechnik von Scheidt & Bachmann 2000 (ESTW ZSB 2000) wird das TmE ebenfalls in Papierform



Abbildung 1:
Das neue
Erscheinungsbild
des TmE 2025

durchgeführt. Im Gegensatz dazu findet das TmE für die elektronischen Stellwerke (ESTW) von Siemens und Thales am Simulator statt.

Die TmE-Richtlinie und erlaubte Hilfsmittel

Fdl wird empfohlen, sich mit der Richtlinie (Ril) 046.2002A02 „Training mit Ergebnisfeststellung für Fahr-dienstleiter“ vertraut zu machen. Diese Ril bietet umfassende Informationen zu den wichtigen Regelungen und Vorgaben, die für das TmE relevant sind.

Folgende Hilfsmittel dürfen während des TmE verwendet werden:

- Ril 408 „Fahrdienstvorschrift“
- Thalamus (digitale Ril 408 „Fahrdienstvorschrift“)

Neuerungen im TmE

Das TmE 2025 führt umfangreiche Neuerungen ein, die sowohl die Struktur als auch die Inhalte der Unterlagen betreffen. Ziel dieser Anpassungen ist es, das TmE praxisgerechter, übersichtlicher und einheitlicher zu gestalten. Im Folgenden werden die wesentlichen Änderungen erläutert:

Neugestaltung der Aufgaben

Obwohl die Themenbereiche wie Fahrwegprüfung, Räumungsprüfung, Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) und das Führen betrieblicher Unterlagen beibehalten werden, sind die Aufgabenstellungen grundlegend überarbeitet

worden. Diese Neugestaltung hat zum Ziel, das TmE anwenderfreundlicher und praxisnäher zu gestalten, um die tatsächlichen Anforderungen des Berufsalltags besser abzubilden. Die Aufgaben bei der Fahrwegprüfung, Räumungsprüfung und PZB setzen sich wie folgt zusammen:

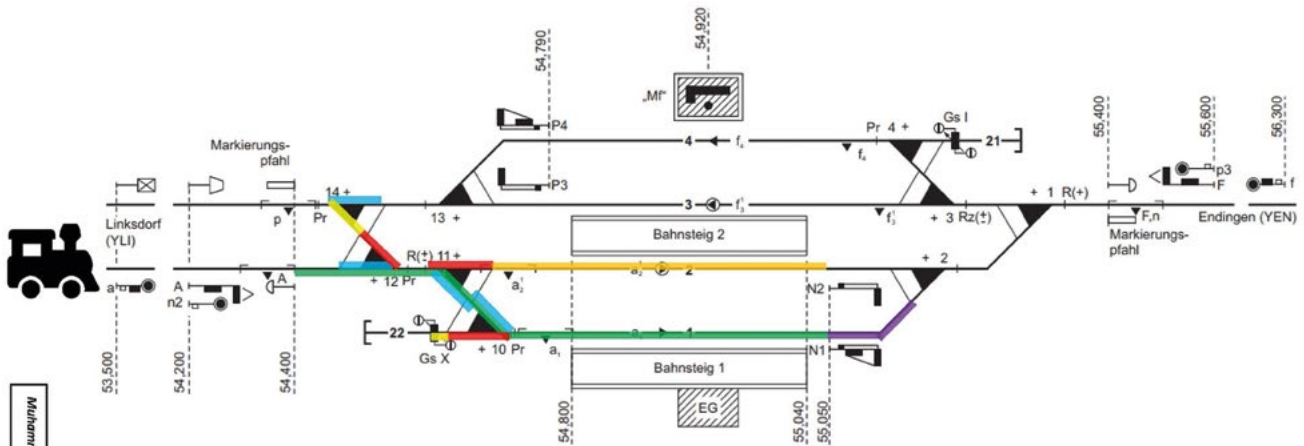
- Fragen 1 bis 3: Allgemeine Fragen zu den jeweiligen Themen.
- Fragen 4 bis 7: Situationsbezogene Fragen, die sich auf ein spezifisches Fallbeispiel beziehen.
- Aufgabe 8: Eine offene Aufgabenstellung, die das Führen einer betrieblichen Unterlage erfordert.

Standardisierte Simulationsbahnhöfe

Die Einführung einheitlicher Simulationsbahnhöfe im TmE 2025 gewährleistet, dass die Feststellungen der Handlungssicherheit in konsistenten und vertrauten Umgebungen durchgeführt werden. Dies fördert den Wiedererkennungseffekt für die Fdl und minimiert die Notwendigkeit, sich an unbekannte Bedingungen anzupassen, wodurch unnötiger Stress reduziert wird. Darüber hinaus wird jeder Stellwerksbauform ein spezifischer Bahnhof zugeordnet. Diese Maßnahme ermöglicht es den Fdl, sich intensiv mit ihrem Übungsbahnhof auseinanderzusetzen, was zu einem vertieften Verständnis der örtlichen Gegebenheiten und Besonderheiten beiträgt.

- Bahnhof Mittelstadt (mechanisch, elektromechanisch und GS II / GS III Stellwerke).
- Bahnhof Rechtsheim (Dr S2 Stellwerke). Derzeit keine Simulation für diese Bauform verfügbar.

Bahnhof Mittelstadt (YMS)



Muhammed Kocarslan, Experttrainer Bahnbetrieb

Durchrutschwege				
Zugstraße	Gleis Nr.	freihalten		Länge m
		von	bis	
f_3^1	3	Signal P3	Spitze der Weiche 14	250
f_4	4	Signal P4	Grenzzeichen Weiche 13	100

Durchrutschwege				
Zugstraße	Gleis Nr.	freihalten		Länge m
		von	bis	
a_2^1	2	Signal N2	Spitze der Weiche 1	250
a_1	1	Signal N1	Grenzzeichen Weiche 2	150

Die 7 Punkte der Fahrwegprüfung bei der Einfahrt vom Esig A bis zum Asig N1 im Bf Mittelstadt



1. Richtige Stellung

- Fahrweg Weichen: Weiche 12 (zur Fahrt nach links), Weiche 11 (zur Fahrt nach rechts), Weiche 10 (zur Fahrt nach rechts)
- D-Weg Weichen:
- Flankenschutzrichtungen: Weiche 14 (zur Fahrt nach links), Gleissperre X in aufgelegte Stellung

2. Fahrweg frei von Fahrzeugen

- Bei Einfahrten beginnt der zu prüfende Teil des Fahrwegs (keine Gleisfreimeldeanlage vorhanden) am Ra 10, wo diese nicht vorhanden ist an der Einfahrweiche.
- vom Signal Ra10 bis zum Asig N1.

3. D-Weg frei von Fahrzeugen

- D-Wege sind im Bebu geregelt.
- vom Asig N1 bis zum Grenzzeichen der Weiche 2.

4. Einmündende Gleisabschnitte frei von Fahrzeugen

- An Fahrweg Weichen und D-Weg Weichen von der Spitzen der Weichen bis zu den jeweiligen Grenzzeichen der Weichen.
- Weiche 12, Weiche 11 und Weiche 10.

5. Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen

- Vom Grenzzeichen der Fahrweg Weichen und vom Grenzzeichen der D-Weg Weichen bis zur nächsten Flankenschutzrichtung.
- vom Grenzzeichen der Weiche 12 bis zur Spitze (abzweigender Strang) der Weiche 14.
- vom Grenzzeichen der Weiche 10 bis zur Gleissperre X.

6. Rangierverbote müssen beachtet werden

- Rangierverbote bzw. Abstellverbote sind im Bebu geregelt.
- Rangierverbot laut Bebu in Gleis 2 zwischen dem Grenzzeichen der Weiche 11 und Asig N2.

7. Bahnübergänge müssen gesichert sein, wenn es im Betriebsstellenbuch vorgeschrieben ist

Flankenschutzrichtungen nach 482.0022

- **Direkter Flankenschutz** wird durch Weichen in abweiser Stellung (Schutzweichen) und aufgelegte Gleissperren gegeben.
- **Indirekt** wird Flankenschutz durch Halt zeigende Haupt-, Rangier- und Sperrsignale gegeben.
- **Mittelbarer Flankenschutz** beinhaltet betriebliche Maßnahmen wie Rangier- und Abstellverbote.

DB InfraGO AG Zentrale (LIBB 24), Fahrwegprüfung, BahnPraxis B, Version 1.0, 20.11.2024



Quelle: DB InfraGO AG

Quelle: DB InfraGO AG Zentrale (LIBB 24), Fahrwegprüfung, BahnPraxis B, Version 1.0, 20.11.2024

Abbildung 2: Im Fokus stehen die sieben Punkte der Fahrwegprüfung bei der Einfahrt vom Esig A bis zum Asig N1 im Bf Mittelstadt

- Bahnhof Kleinstadt (Sp Dr Stellwerke).
- Bahnhof Diez (ESTW ZSB 2000 Stellwerke).
- Bahnhof Bruchfelden (ESTW Stellwerke von Siemens und Thales).

Klare Bewertungsstrukturen

Im Rahmen des TmE 2025 wurde ein besonderes Augenmerk auf die Transparenz der Bewertungsmethoden gelegt, um den Fdl ein klares Verständnis des Feststellungsprozesses zu vermitteln. Derzeit erstellen die Experte-trainer Bahnbetrieb der Zentrale der DB InfraGO AG ein Erklärvideo, das die verschiedenen Aspekte des TmE, einschließlich der Bewertungsmethodik, anschaulich und verständlich darstellt. Dieses Video soll den Fdl die Bewertungsgrundlagen näherbringen und im Vorfeld mehr Klarheit und Sicherheit bezüglich des Feststellungsprozesses schaffen.

Optimierung der Unterlagen

Für das TmE 2025 wurden diverse Anpassungen vorgenommen, um die Praxisnähe und Effektivität bei der Feststellung der Handlungssicherheit der Fdl zu verbessern. Eine zentrale Änderung betrifft den Signallageplan, der nun übersichtlicher im DIN-A4-Format auf der letzten Seite statt verkleinert auf dem Deckblatt platziert ist. Dies erleichtert den Fdl einen schnellen Zugriff auf relevante Informationen. Zudem wird in den situativen Fragen das Stellwerk aus der Simulation abgebildet, was die Praxisnähe noch deutlicher unterstreicht.

Zusätzliche Unterstützungsangebote der Zentrale

Um die Fdl bestmöglich auf das TmE 2025 vorzubereiten, bietet die Zentrale verschiedene Unterstützungsangebote an, die freiwillig genutzt werden können.

Freiwilliges WBT-Angebot

Im Jahr 2025 wird ein freiwilliges Web-Based Training (WBT) in der DB-Lernwelt angeboten, das sich auf das TmE 2025 und die ab 2026 geplante Überwachung am Simulator konzentriert. Fdl haben die Möglichkeit, sich intensiv mit ihrem Übungsbahnhof und dessen Besonderheiten auseinanderzusetzen. Jeder Übungsbahnhof wird mit etwa zehn interaktiven Schaltflächen ausgestattet, die schriftliche sowie gesprochene Informationen zu den örtlichen Besonderheiten bereitstellen.

Dieses Training wird Fdl gezielt bei der Vorbereitung auf das TmE sowie bei der Überwachung am Simulator unterstützen und dabei ihr Selbstvertrauen stärken und die Handlungssicherheit fördern.

Erklärvideo zur Durchführung des TmE 2025

Wie bereits erwähnt, wird Ende 2024 ein informatives Video veröffentlicht, das ausführlich die Durchführung und die Rahmenbedingungen des TmE 2025 erläutert.

Dieses Video dient Fdl als Leitfaden zur neuen Struktur des TmE und bietet detaillierte Informationen zu den spezifischen Anforderungen und Abläufen. Es wird über verschiedene Kanäle, einschließlich der DB-Lernwelt und DB-Planet, zugänglich sein.

Die DB InfraGO AG hat mit dem TmE 2025 die Unterlagen für Fdl umfassend weiterentwickelt. Durch neue Inhalte und Formate sowie eine Neugestaltung der Aufgaben wird die Praxisnähe signifikant erhöht. Standardisierte Simulationsbahnhöfe und transparente Bewertungsmethoden ermöglichen eine gezielte Vorbereitung auf das TmE.

Bekanntgabe der Themen für das TmE 2025

Für das TmE 2025 gelten die folgenden Themen:

Fahrwegprüfung

Räumungsprüfung

PZB

Führen betrieblicher Unterlagen

Zusätzlich werden die Themen aus 2024 im Jahr 2025 weiterhin verwendet:

Abriegeln von Gleisen im ESTW

Durchführen von Fahrten bei nicht eingeschalteter Oberleitung und Einsatz von Mehrkraft-Tfz

Quelle: DB InfraGO AG

Um die Sicherheit und Effizienz im Bahnbetrieb zu gewährleisten, ist es entscheidend, die Grundsätze der Fahrwegprüfung gemäß Ril 408.0231 „Züge fahren – Fahrweg prüfen“ sowie die verschiedenen Arten der Flankenschutzeinrichtungen nach Ril 482.0022 „Stellwerksbedienung, Allgemein, Flankenschutz“ zu beherrschen. Zu diesem Zweck haben wir ein Merkblatt für den Bahnhof Mittelstadt (mechanisches Stellwerk ohne Gleisfreimeldeanlage) erstellt, das Ihnen Informationen und praktische Hinweise bietet (Abbildung 2).

Im Fokus stehen die sieben Punkte der Fahrwegprüfung bei der Einfahrt vom Esig A bis zum Asig N1 im Bf Mittelstadt.

Thalamus
(digitale Ril 408.01-06, nur für
Beschäftigte des DB-Konzerns)

[https://thalamus.app.db.de/
thalamus](https://thalamus.app.db.de/thalamus)





Qualifizierung der Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle

Neue Funktionen im Betrieb der DB InfraGO AG (Teil 2)

Michael Wenzel, Fachexperte Kompetenzmanagement, DB InfraGO AG, Frankfurt am Main

Im ersten Teil dieses Artikels (erschieden in der *BahnPraxis B 5/2024*) wurden bereits das „Kompetenzbasierte Auswahlverfahren im Betrieb der DB InfraGO AG“ (Ril 046.2578) sowie die „Qualifizierung der Leiter Betriebsbezirk und Leiter Steuerung Betrieb“ (Ril 046.2585) beschrieben. Im zweiten Teil dieses Artikels folgt nun die Beschreibung der „Qualifizierung der Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle im Betrieb der DB InfraGO AG“ (Ril 046.2586). Zum Abschluss wird noch kurz auf die Fortbildung für die drei genannten Funktionen eingegangen.

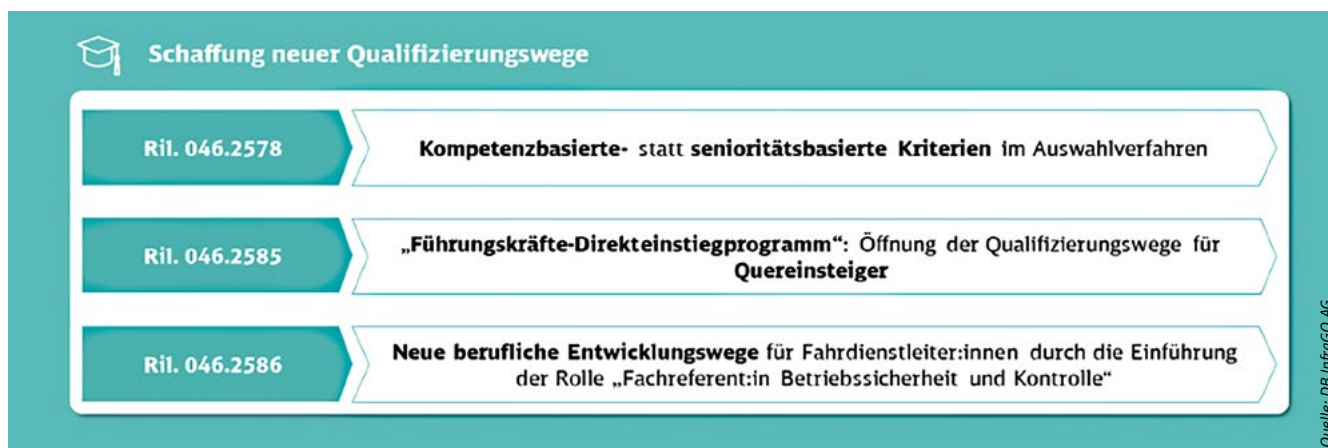


Abbildung 3: Schaffung neuer Qualifizierungswege

Wie die Rollen „Leiter Betriebsbezirk“ und „Leiter Steuerung Betrieb“ wurde auch die Funktion „Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrolle“ neu eingeführt. Die Betriebsüberwachung und damit die Durchführung der Betriebskontrollen wird von diesen durchgeführt.

Qualifizierung der Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle

Die „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ sind Experten in der Anwendung des betrieblichen Regelwerkes. Sie verfügen über ein vertieftes und aktuelles betriebliches Fachwissen sowie umfangreiche Kenntnisse im Verbundsystem Eisenbahn, welche diese durch den eigenverantwortlichen Einsatz als Fahrdienstleiter (Fdl) auf einem komplexen Stellwerk erworben haben.

In der Zusammenarbeit mit dem „Leiter Steuerung Betrieb“ und dem „Leiter Betriebsbezirk“ agiert der „Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrolle“ lösungsorientiert und tritt kommunikationsstark auf. Durch seine Berufserfahrung als Fdl kann dieser Fehlerursachen nachvollziehen und Maßnahmen zur Verbesserung ableiten.

Zu den weiteren Aufgaben des „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ gehören u.a.:

- Durchführung der Betriebskontrollen und Pflichtlehrgespräche bei Stellwerkspersonal und entsprechende Dokumentation
- Durchführung direkter Rückmeldeggespräche mit Mitarbeitenden nach Kontrollen
- und systematische Auswertung der Kontrollen und Ableitung und Empfehlung entsprechender Maßnahmen

- Durchführung von Ergebnisgesprächen und Abgabe von Berichten an „Leiter Steuerung Betrieb“ und „Leiter Betriebsbezirk“

Die Ril 046.2586 regelt die Qualifizierung der „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“. Konkret wird der Qualifizierungsweg von den Voraussetzungen über die Funktionsausbildung, die Praxiseinführung und bis hin zur Prüfung zum „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ beschrieben.

Der Zugang zur Funktion „Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrolle“ ist mit folgender Vorbildung möglich:

- Fachwirt für den Bahnbetrieb (oder vergleichbare Qualifikation wie Wirtschaftsingenieur Eisenbahnwesen oder Staatlich geprüfter Techniker – Fachrichtung Verkehrstechnik, Schwerpunkt Eisenbahnbetrieb) und jeweils mindestens viermonatige Berufspraxis als Fahrdienstleiter oder
- Erfolgreich absolvierte Funktionsausbildung zum „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“

Weiterhin gilt für sämtliche Zugangswege, dass die Tauglichkeit und Eignung gemäß DB-Handbuch 10700 und ein Führerschein Klasse B (= PKW-Führerschein) vorhanden sein müssen.

Die Grundlagen für den Einsatz als „Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrolle“ werden durch die Vorbildung der zuvor aufgeführten Qualifizierung erlangt. Die Funktionsausbildung zum „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ richtet sich dabei an Fdl (Zugangsweg über die Berufs- bzw. Funktionsausbildung), welche erfolgreich am „Kompetenzbasierten Auswahlverfahren“ (DB-Richtlinie



046.2578, beschrieben in Teil 1 dieses Artikel in der Ausgabe 5/2024 der BahnPraxis B) teilgenommen haben.

Ausbildungsinhalte der Funktionsausbildung zum „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ sind u.a.:

- Überwachung im Betrieb
- Planung des Betriebs
- Arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen / Arbeitszeitrecht / Führung
- Arbeitsschutz und Unfallverhütung
- Funktionsausbildung zum Bahnerdungsberechtigten (gem. Ril 046.2301)
- Funktionsausbildung zum Notfallmanager (gem. Ril 046.2123)

Die Funktionsausbildung zum „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ dauert insgesamt 55 Tage und schließt mit einer schriftlichen Prüfung ab.

Vor dem selbstständigen und eigenverantwortlichen Einsatz ist, unabhängig vom Zugangsweg, die Praxiseinführung für „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ zu durchlaufen, die rund 60 Tage dauert. Wesentliche Ausbildungsinhalte sind:

- Durchführung Betrieb
- Menschliche und organisatorische Faktoren in der Überwachung
- Kommunikation und Zusammenarbeit
- Fachliche Aufgaben als Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrolle

Die Befähigung zum Einsatz als „Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrolle“ ist vor einem selbstständigen und eigenverantwortlichen Einsatz im Rahmen einer mündlichen und praktischen Prüfung nachzuweisen.

Mit erfolgreich abgelegter Prüfung zum „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ wird die Befähigung gemäß § 47 (1) Nr. 2 EBO als Betriebskontrollleur nachgewiesen.

Fortbildung für „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“, „Leiter Betriebsbezirk“ und „Leiter Steuerung Betrieb“

Grundsätzlich besteht für „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ sowie die in der Ausgabe 5/2024 der BahnPraxis B beschriebenen Funktionen „Leiter Betriebsbezirk“, und „Leiter Steuerung Betrieb“ die Verpflichtung ihre Kenntnisse selbstständig in geeigneter Weise auf aktuellem Stand zu erhalten (z.B. Selbststudium). Darüber hinaus erfolgt jährlich eine Fortbildung in Seminarform, welche durch Expert Trainer Bahnbetrieb der DB InfraGO AG Zentrale durchgeführt wird und mit einer Lern-erfolgskontrolle abschließt. Diese Fortbildung ist identisch für alle drei neu eingeführten Funktionen.

Themenschwerpunkt im Rahmen der erstmaligen Fortbildung der genannten Funktionen in 2024 ist „Das neue Sicherheitsmanagementsystem im Betrieb kennen und rollenspezifisch anwenden“, unter anderem mit folgenden Vertiefungen:

- Arbeitsplatzbezogene, dokumentenbasierte und personenbezogene Kontrolle
- Sicherheitsgespräche
- Spezifische Aufgaben und Verantwortung der Rollen im Kontext Überwachung
- Individuelle und systematische Maßnahmenableitung
- Ursachenermittlung bei den menschlichen und organisatorischen Faktoren



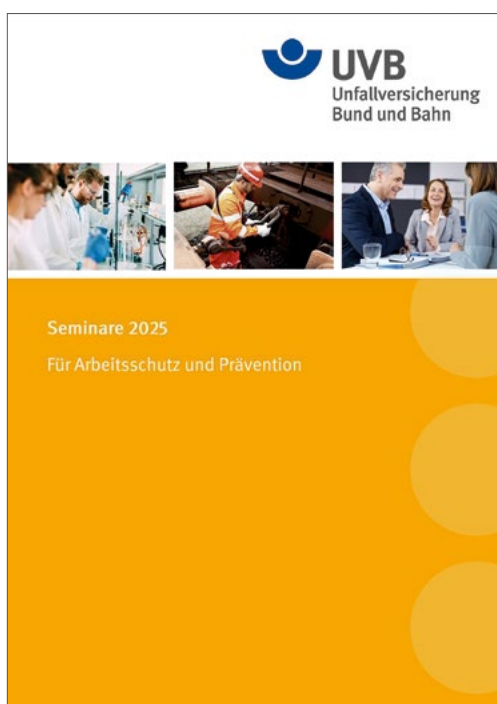
Seminare 2025 der UVB

Neue Tagungsstätten, neue Seminare und mehr Inhalt

Dipl.-Ing. (FH) Dietmar Schurig, M.Sc., Aufsichtsperson und Leiter des Referates „Qualifizierung“, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Berlin

Seit diesem Jahr sind im Referat „Qualifizierung“ auch das Fahrsicherheitstraining und die Erste-Hilfe-Ausbildung organisatorisch angesiedelt. Mit dem Seminarprogramm der UVB werden jährlich rund 200 Seminare für rund 4.000 Teilnehmende angeboten.

Abbildung 1:
Seminare
2025 der
UVB



Das Seminarprogramm 2025 bietet Ihnen wieder Bewährtes und Neues. Die auffälligste Neuerung dürften die neuen Tagungsstätten sein, in denen wir in den kommenden vier Jahren zusätzlich Seminare anbieten. Grund dafür ist das Ergebnis einer durchgeführten Ausschreibung.

Neues bei den Bildungs- und Tagungsstätten

Die erste neue Tagungsstätte ist das Hotel Markgraf in Kloster Lehnin bei Potsdam/Berlin. Das vielseitige, familiär geführte, große Hotel bietet ausreichend Platz und geeignete Räumlichkeiten für eine effektive und effiziente Seminaredurchführung, aber auch einen Wellnessbereich und natürlich die idyllische Umgebung des Ortes rund um das Kloster.

Die zweite neue Tagungsstätte ist das K6 Seminarhotel in Halberstadt im Harz. Dieser Ort bietet einen großen Campus mit vielen Seminarräumen. Es ist ein idealer Standort zur Durchführung von Qualifizierungsmaßnahmen, ganz analog unseren bewährten Bildungsstätten in Dresden (IAG

= Institut für Arbeit und Gesundheit) sowie in Rotenburg a.d. Fulda (BKK Akademie), die auch weiterhin für unsere Seminardurchführung genutzt werden. Die Freizeitmöglichkeiten werden insbesondere sport- und fitnessorientierte Teilnehmende begeistern, denn dafür bietet der Standort sowohl Indoor als auch Outdoor sehr viele Angebote.

Für Führungskräfte werden neben den bekannten Standorten in Berlin und Kassel künftig auch im NH Hotel in Erlangen Seminare angeboten. Insgesamt bleibt die UVB mit ihren Bildungs- und Tagungsstätten bundesweit verteilt gut aufgestellt.

Neues bei den Seminaren

Ein in den letzten Jahren nicht angebotener „Klassiker“ ist nun wieder mit neuer Konzeption, mit neuen Dozierenden und mit vielen Praxisanteilen in unserem Programm: das Oberleitungsseminar.

Wieder da und neu: Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen

Das Seminar thematisiert die besonderen Gefahren, die mit Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen verbunden sind, insbesondere bei mechanischen Tätigkeiten im Umfeld von Hochspannungsanlagen. Ziel des Seminars ist, die Teilnehmenden durch praxisnahe Vorführungen im Bereich der Hochspannungstechnik für diese Risiken zu sensibilisieren. Gleichzeitig soll es dazu beitragen, das Wissen der Teilnehmenden über sicheres Arbeiten an und in der Nähe von Oberleitungsanlagen zu erweitern und zu vertiefen. Zur Zielgruppe gehören:

- Oberleitungsmonteurinnen und -monteure,
- Beschäftigte, die neu bei Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen zum Einsatz kommen sollen,

Abbildung 2: Hotel Markgraf in Kloster Lehnin bei Potsdam



- Elektrofachkräfte,
- aber auch Führungskräfte, Sicherheitsbeauftragte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit sowie Betriebs- und Personalräte.

Das Pilotseminar wird voraussichtlich im September 2025 in Dresden durchgeführt.

Auch wieder in 2025: Arbeiten im Bereich von Straßen

Bei Arbeiten im Grenzbereich zum Straßenverkehr ist das Unfallrisiko für Beschäftigte um ein Vielfaches höher als bei anderen Arbeitsplätzen. Das Seminar vermittelt auf der Basis der Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR A5.2) „Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr – Straßenbaustellen“ und weiterer rechtlichen Grundlagen die notwendigen Kenntnisse, um Gefährdungen rechtzeitig zu erkennen und die Arbeitsbereiche sicher zu gestalten. Für Mitarbeitende der Bauaufsichten aus den Betrieben, die im Bereich von Straßen arbeiten, werden sowohl die Sicherungsmaßnahmen an Baustellen als auch deren Kontrolltätigkeiten thematisiert.

Dieses Seminar ist zum zweiten Mal in unserem Portfolio. Konnten Sie in 2024 noch nicht teilnehmen? Die nächste Gelegenheit dazu haben Sie voraussichtlich im August 2025 in Halberstadt.

Drei statt zwei Tage und mehr Inhalt: Sichere Einsatzfahrt

Unser bewährtes Seminar haben wir nun um einen Part „rechtliche Grundlagen“ ergänzt und den Zeitumfang

Abbildung 3: Campus des K6 Seminarhotels in Halberstadt



dadurch von zwei auf drei Tage erweitert. In diesem Seminar lernen Sie die Besonderheiten von Einsatzfahrten mit und ohne Sonderrechte sowie mit Sondersignalen kennen. In einem Fahrsimulator üben Sie mithilfe spezieller Trainingsprogramme das sichere Verhalten im Straßenverkehr während des Einsatzes mit Sondersignalen. Darüber hinaus bietet das Seminar die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch und zum Kennenlernen unterschiedlicher Perspektiven. Zur Zielgruppe gehören:

- Fahrerinnen und Fahrer von Einsatzfahrzeugen, z.B. beim Deutschen Roten Kreuz, der Bundespolizei oder dem Technischen Hilfswerk
- Notfallmanagerinnen und -manager der DB InfraGO AG
- Notdienste der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG
- Betriebsfeuerwehren der DB AG

Im Jahr 2025 bieten wir dieses Seminar drei Mal in Dresden an.

Deutlich häufiger: Seminare für Sicherheitsbeauftragte

Die Zahl der angebotenen Seminare zur Qualifizierung zur/zum Sicherheitsbeauftragten ist deutlich von 65 auf 82 Seminare angehoben worden. Sie werden sowohl in Essen, Halberstadt, Kloster Lehnin, Wilhelmshaven als auch online angeboten.

Ausblick: Neues Online-Angebot (WBT)

Es ist noch etwas zu früh, um Details zu verraten. Wir sind jedoch zuversichtlich, Ihnen in einer der nächsten BahnPraxis-Ausgaben unser neues Format des Web Based Trainings (WBT) vorstellen zu können. Lassen Sie sich überraschen!

Bewährte „Eisenbahn-Klassiker“

Eisenbahnbetrieb und Arbeiten im Bereich von Gleisen – wo ist da der Unterschied?

Das Seminar Eisenbahnbetrieb informiert über die notwendigen Anforderungen beim Ausführen der eisenbahnbetriebsspezifischen Tätigkeiten neben und zwischen Gleisen unter besonderer Berücksichtigung der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ (DGUV Vorschrift 72).

Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung müssen dafür typische Fragestellungen durchdacht werden. Ist der Verkehrsweg oder der Arbeitsplatz breit genug? Bestehen Gefährdungen durch Einbauten? Reicht der Gleismittenabstand oder der seitliche Sicherheitsabstand in Arbeitsstätten aus? Wie ist es mit der Beleuchtung von Arbeitsstätten und Verkehrswegen?

Lösungen müssen bereits bei der Planung der Eisenbahninfrastruktur und der Arbeitsstätten berücksichtigt werden. Unter den Teilnehmenden sind deshalb neben Beschäftigten aus dem Eisenbahnbetrieb u.a. Planungsingenieurinnen und -ingenieure für die Eisenbahninfrastruktur gern gesehen.

Beim Seminar Arbeiten im Bereich von Gleisen geht es um Tätigkeiten, die zur Errichtung, Instandhaltung, Änderung und Beseitigung von Bahn- und anderen Anlagen im Gleisbereich durchgeführt werden, unter besonderer Berücksichtigung der Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (DGUV Vorschrift 78). Dazu gehören auch damit zusammenhängende Arbeiten.

Im Seminar werden insbesondere Sicherungsmaßnahmen behandelt. Werden die Arbeiten im Gleisbereich durchgeführt oder besteht die Gefahr, in diesen beim Ausführen der Arbeiten hineinzugeraten? Welche technischen und organisatorischen Sicherungsmaßnahmen sind möglich? Wer legt die notwendigen Sicherungsmaßnahmen fest? Genügen Sicherungsposten? Wie lang ist die Annäherungsstrecke und was ist das überhaupt? Muss das Gleis gesperrt werden? Solche und viele andere Fragen werden im Seminar thematisiert.

Der Unternehmer und die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle des Eisenbahninfrastrukturbetreibers haben für dieses Thema besondere Aufgaben im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung.

Hinweis: Die Teilnehmenden sollten bereits über erste Erfahrungen mit Arbeiten im Bereich von Gleisen verfügen.

Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung und Teilnahme!

Das Seminarprogramm für 2025 wurde Ende Oktober dieses Jahres online gestellt. Anmelden können Sie sich wie gewohnt unter:
<https://seminare.uv-bund-bahn.de>

Die UVB ist davon überzeugt, gemeinsam mit Ihnen wieder ein spannendes und abwechslungsreiches Seminarjahr durchführen zu können. Unser Angebot ist für Versicherte der UVB komplett kostenfrei und wir erstatten Ihnen auch die Reisekosten.





Dunkelheit, Regen, Schnee und Eis

Straßenverkehrssicherheit in der „kalten Jahreszeit“

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

Es wird spürbar kälter und die Tage werden „kürzer“, dickere und längere Kleidung wird getragen, um sich der herbstlichen bzw. winterlichen Jahreszeit anzupassen. Dies gilt auch im Straßenverkehr, egal ob als Fußgänger, Zweiradfahrender oder motorisierter Fahrzeugführender – immer eine besondere Situation, der man sich anpassen muss.



Foto: UVB/B. Plechata/R. Liebermann

Abbildung 1: Teilweise geräumte Verkehrswege im ÖPNV

Anpassungen an die herbstliche bzw. winterliche Jahreszeit müssen auf allen Wegen, ob innerbetrieblich oder im öffentlichen Straßenverkehr, auf dem Weg zur Arbeit oder bei Dienstfahrten mit einkalkuliert werden. Ziel muss es sein, Arbeits-, Wege- bzw. Dienstwegeunfälle zu vermeiden. Die regelmäßige Sensibilisierung aller Beteiligten für die vorhandenen Vorschriften, Regelungen und Maßnahmen sowie deren Einhalten erhöhen die Sicherheit im Straßenverkehr wesentlich.

Vermeidung von Stress und Zeitdruck

Täglich sollte eine Mobilitätsplanung durchgeführt werden, um keinen Zeitdruck aufzubauen. Stresssituationen, um den arbeitsrechtlichen Vertragserfüllungen nachzukommen, sollten durch flexible Arbeitszeitmodelle ergänzt werden.

Bei Schneeglätte, Glatteis und schlechten Sichtverhältnissen sollten Außentermine verschoben oder – wenn möglich – auf Online-Besprechungen ausgewichen werden. Ist dies nicht möglich, sind ausschließlich wintertaugliche Fahrzeuge oder der Öffentliche Personennahverkehr

(ÖPNV) zu nutzen. Jeder Verkehrsteilnehmende muss nach dem Vertrauensgrundsatz § 1 (1) der Straßenverkehrs-Ordnung handeln „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht...“. Der Grundsatz sollte nicht nur im Straßenverkehr, sondern auch im innerbetrieblichen Verkehr berücksichtigt werden.

Die Mobilitätswahl

Ob zu Fuß, mit dem ÖPNV, dem eigenen Pkw oder dem Dienstwagen, alles erfordert eine angemessene Berücksichtigung der Straßenverhältnisse, z.B. bei Dunkelheit, Regen, Schnee und Eis.

Fuß- und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Bekleidung muss hell, warm und trocken sein, um sich nicht zu unterkühlen und um eine gute Erkennbarkeit zu gewährleisten. Der Handel bietet eine große Auswahl reflektierender Bekleidung an, die praktisch und schick zu gleich ist. Was spricht dagegen, eine Warnweste über der Winterjacke zur besseren Sichtbarkeit zu tragen?



Abbildung 2: Alpine-Symbol – Bergpiktogramm mit Schneeflocke bei Winterreifen

Abbildung 3: In Kraftfahrzeugen ist entsprechende Winterausrüstung mitzuführen



Foto: UVB/B. Plechata/R. Liebermann

Einen Schwerpunkt bildet das Schuhmaterial, z.B. Winterschuhe, welches mindestens waserabweisend sein sollte. Ebenso wichtig ist eine rutschhemmende Sohle für ein guten und sicheren Halt.

Geöffnete Regenschirme dürfen die Sicht im bzw. auf den Verkehr nicht beeinträchtigen oder andere Verkehrsteilnehmer verletzen.

Nutzen Sie – soweit möglich – gestreute, rutschsichere und beleuchtete Verkehrswege, um Stolper- und Sturzunfälle zu verhindern. Das Rennen zum Bus oder zur Bahn ist zu vermeiden. Die Nutzung von Handys beim Gehen darf nicht zu einer Ablenkung führen.

Zeitpuffer sind einzuplanen für den Fall, dass der Bus oder die Bahn nicht rechtzeitig erreicht werden oder die Verkehrsmittel witterungsbedingt ausfallen (Abbildung 1).

Benutzen von Kraftfahrzeugen

Ist es unbedingt erforderlich, ein Kraftfahrzeug zu benutzen, muss dieses zwingend „winter-tauglich“ sein. Um sicher ans Ziel zu kommen, hier ein paar grundlegende Tipps:

- Das Fahrzeug muss vor Fahrtantritt schnee- und eisfrei sein.
- Bei Dieselfahrzeugen muss „Winterdiesel“ vertankt sein.
- Die Winterreifenpflicht vom 1. November bis 31. März bei winterlichen Straßenverhältnissen ist zu beachten (Glatteis, Schneeglätte und -matsch, Eis- und Reifglätte). Ab Oktober 2024 sind Allwetterreifen nur noch mit dem Alpine-Symbol – einem Bergpiktogramm mit Schneeflocke – als winter-tauglich eingestuft (Abbildung 2).
- Die Beleuchtungsanlage ist zu prüfen und die Wischqualität der Scheibenwischer muss kontrolliert werden.
- Der Radar und die Sensoren der Assistenzsysteme müssen schnee- und eisfrei sein.
- Die Assistenzsysteme dürfen nicht abgeschaltet sein.
- Der Frostschutz für die Scheibenwaschanlage ist zu kontrollieren und aufzufüllen.
- Eine Abdeckfolie für die Frontscheibe verhindert das Einfrieren und Anfrieren der Scheibenwischer an die Windschutzscheibe.
- Kühlerfrostschutz und Starterbatterie sowie das Fahrzeug selbst sind in einer Fachwerkstatt auf Winter-tauglichkeit überprüfen zu lassen.

- Sonnenbrille, Taschenlampe, Wolldecke, ggf. Schneeketten sowie ein Warnblinklicht, Abschleppseil, Handschuhe, Schneebeesen, Eiskratzer (Defroster-Spray), Türschlossöl, Schaufel und ein Starthilfekabel sind mitzuführen (Abbildung 3).
- Bei längeren Fahrten ist an Essen und Trinken sowie an das vorherige Volltanken zu denken.

Eine rechtzeitige Planung der Fahrt ist vor Fahr-antritt festzulegen. Wettervorhersagen sind zeit-nah zu berücksichtigen und nach alternativen Routen ist ggf. zu suchen.

Auch Fahrgemeinschaften sind eine Alterna-tive, da sich die Fahrzeugführer beim Fahren abwechseln können. Wichtig ist: Die körperliche und geistige Eignung des Fahrzeugführers darf nicht durch Medikamente, Drogen, Alko-hol und Müdigkeit oder eine Erkrankung beein-trächtigt sein. Dies gilt nicht nur bei winter-lichen Straßenverhältnissen.

Gefährliche Tageszeiten und Orte zum Fahren bzw. Reisen:

- In den Abend- und Dämmerungsstunden, wenn der Winterdienst nicht mehr oder mor-gens noch nicht im Einsatz ist.
- Nachts, besonders in See- oder Flussnähe oder in Waldbereichen, aufgrund hoher Luft-feuchtigkeit - verbunden mit glatten Straßen.
- Auf Brücken, Kuppen von Bergen, auf Alleen und Nebenstraßen oder in Kurven muss mit Nebelbildung sowie mit Eis- und Reifglätte gerechnet werden.

Benutzen von Balance-Fahrzeugen

Bei Balance-Fahrzeugen, z.B. Fahrrad, E-Bike, E-Scooter oder Motorrad, gilt der Grundsatz, diese bei winterlichen Straßenverhältnissen aufgrund der Sturz- und hohen Verletzungsge-fahr möglichst stehen zu lassen und auf sichere Verkehrsmittel auszuweichen. Ist dies nicht möglich, sind folgende Punkte zu berücksichti-gen:

- Das Zweirad muss technisch betriebs- und verkehrssicher und damit wintertauglich sein. Besonderer Schwerpunkt ist eine zweckent-sprechende Winter-Bereifung und eine funkti-onierende Beleuchtungsanlage.
- Der Zweiradfahrende sollte zu seiner eigenen Sicherheit von Kopf bis Fuß auffällige, helle Funktionsbekleidung und zusätzlich einen Fahrradhelm tragen (Abbildungen 4 und 5).



Foto: UVB/B. Plechata/R. Liebermann

Abbildungen 4 und 5: Für eine gute Erkennbarkeit als Radfahrer ist gut sichtbare Funktionskleidung zu tragen



Foto: UVB/B. Plechata/R. Liebermann



Foto: UVB/B. Plechata/R. Liebermann

Abbildung 6: Innerbetriebliche Verkehrswege, insbesondere Treppen, müssen für eine sichere Nutzung schneefrei gehalten werden

Tabelle:
Versicherungsfälle
2023 der UVB (Aus-
zug)

	Arbeitsunfälle	Wegeunfälle
angezeigt:	36.717	8.763
meldepflichtig:	11.381	3.662
tödlich:	6	5

(Quelle: Geschäftsbericht
UVB 2023)

- Die Ladungssicherung von Gepäck muss so erfolgen, dass ein Herunterfallen auszuschließen ist und dass das Zweirad immer ein stabiles Fahrverhalten aufweist.
- Was für ein Kraftfahrzeug zu beachten ist, gilt auch für das Zweirad: Ein regelmäßiger Wintercheck in der Fachwerkstatt macht das Zweirad und somit auch das Fahren sicherer.
- Das Fahren sollte immer auf sicheren, schneegeräumten und gestreuten Radwegen ohne Zeitdruck und Hektik erfolgen.
- Sind die Straßenverhältnisse unklar, ist es besser abzustiegen und das Rad zu schieben, bis die Verkehrssituation wieder übersichtlich ist.

Seminarangebote der UVB zur Verkehrssicherheit

Sicher arbeiten

- Verkehrscoach für die Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit als Führungsaufgabe
- Sichere Einsatzfahrt
- Ladungssicherung
- Arbeiten im Bereich von Straßen
(www.seminare.uv-bund-bahn.de)

Kostengeförderte Praxis-Trainings

- Fahrsicherheitstraining KFZ
- Fahrsicherheitstraining Fahrrad
(www.seminare.uv-bund-bahn.de)



Betriebliche Verkehrssicherheit

Eine Verkehrssicherungspflicht durch den Arbeitgeber oder Unternehmer (insbesondere bei Publikumsverkehr) besteht auch auf dem Betriebsgelände. Verkehrswege für den Fahrzeug- und Fußverkehr sind durch technische und/oder organisatorische Schutzmaßnahmen stolper- und sturzsicher auszuführen. Festlegungen hierzu sind in der Gefährdungsbeurteilung zu treffen. Ob diese Schutzmaßnahmen

z.B. durch Überdachungen oder einen frühzeitigen, geplanten Räum- und Streudienst erfolgen, hängt von der jeweiligen örtlichen und betrieblichen Situation ab. Hier gilt, dass die Beschäftigten eine Unterstützungspflicht (siehe §§ 15, 16 DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“) zur Vermeidung von Arbeitsunfällen haben und sich so verhalten müssen, dass sie sich selbst und Dritte nicht gefährden (Abbildung 6).

Bereich und in ihrem Betrieb zu verbessern. Durch ein gesundes Maß an Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme auf allen Wegen ist das Ziel – unfallfrei anzukommen – realisierbar.

Durch betriebliche Akteure, z.B. Fachkraft für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte oder Verkehrscoach, kann sich die Unternehmensleitung darüber beraten lassen, welche besonderen Schutzmaßnahmen für die „kalte Jahreszeit“ sinnvoll und notwendig sind. Die UVB bietet mit ihren zuständigen Aufsichtspersonen bei Bedarf ebenfalls Beratungen an.

Fazit

Kommen Sie sicher durch den Winter! Mit diesen praxisbewährten Hinweisen sollten Sie gut durch die „kalte Jahreszeit“ kommen, egal welche Mobilität Sie nutzen. Sie können durch Ihr Verhalten dazu beitragen, Arbeits-, Dienst- und Wegeunfälle zu verhindern oder zu minimieren.

Wirken Sie positiv mit. Durch eine vorbildwirkende, vorausschauende, gut geplante und sichere Fahrweise kann Jeder und Jede mit- helfen, die Verkehrssicherheit im öffentlichen

Informationsquellen zur Verkehrssicherheit

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) bietet für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit zu zahlreichen Themen (Fußverkehr, Fahrrad, Güterkraftfahrzeuge, Pedelec, Technik usw.) entsprechende Publikationen an. Die Programme wie „Ladungssicherung“, „Sicher mobil“, „Deine Wege“ und Kampagnen, z.B. „Hör auf dein E-Scooter“ oder die jährlichen Schwerpunktaktionen mit den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern sind auf der Webseite des DVR für alle Interessierten einsehbar. (www.dvr.de)



GUROM – Mobilität sicher gestalten

Das kostenlose Online-Instrument „GUROM“ zur Gefährdungsanalyse kann von Privatpersonen, Beschäftigten sowie von Betrieben gleichermaßen genutzt werden, um mobilitätsbezogene Gefährdungen zu analysieren. Ziel ist es, geeignete präventive Maßnahmen zu individuellen und betriebsbedingten Gefährdungen zu erhalten. (www.gurom.de)





UVB

Unfallversicherung
Bund und Bahn

**GEMEINSAM
SICHER!**

Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau



Die lebenswichtigen
Regeln gibt es auch digital.

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

Bildnachweis: H-ZWEI S Werbeagentur GmbH - BG BAU / In Kooperation mit der BGR BAU