

BahnPraxis B



Aktuell

Regelmäßige Fortbildung 2025 bei der DB Regio AG
FIT für Sicherungspersonale

Sicherung von Arbeiten neben dem Gleisbereich

Spezial

Sicherheitsbeauftragte – Akteure mit Tradition

Liebe Leserinnen und Leser,

wir hoffen, Sie sind gut in das neue Jahr gestartet. Mit der vorliegenden ersten *BahnPraxis B* für 2025 können wir Ihnen wieder ein umfangreiches Themenfeld zur Verfügung stellen, wobei in dieser Ausgabe der Schwerpunkt auf dem Thema Arbeitssicherheit liegt.

In unserem ersten Artikel werden die Themen und die Struktur der regelmäßigen Fortbildung für die Betriebspersonale der DB Regio AG für das neu begonnene Jahr beschrieben.

Im Anschluss daran stellen wir die Fortbildung des Sicherungspersonals bei Arbeiten im Bereich von Gleisen vor – ein zentrales Sicherheitsthema und somit seit jeher einer der Schwerpunkte der *BahnPraxis B*. Außerdem finden Sie zwei weitere Artikel zur Sicherung von Arbeiten neben dem Gleisbereich und zu Sicherheitsbeauftragten im Betrieb in dieser Ausgabe.

Gestatten Sie uns noch eine Anmerkung in eigener Sache: Sollten in „Ihrem“ Bereich Ausgaben der *BahnPraxis B* fehlen oder unzureichend verteilt werden, geben Sie uns einen Hinweis. Wir kümmern uns gerne darum.

Wir wünschen Ihnen eine spannende und lehrreiche Lektüre

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

Unser Titelbild



Schneepflug BR 751 unterwegs im Schwarzwald

Foto: DB AG/Christian Wolf

Inhaltsverzeichnis

- 3 Regelmäßige Fortbildung 2025 bei der DB Regio AG
- 8 FIT für Sicherungspersonale
- 11 Sicherung von Arbeiten neben dem Gleisbereich
- 16 Sicherheitsbeauftragte – Akteure mit Tradition

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



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.

Fortbildungsthemen für Betriebspersonale

Regelmäßige Fortbildung 2025 bei der DB Regio AG

Thomas Schmidt, Seniorreferent Qualifizierung Tf, DB Regio AG, Frankfurt am Main

Die jährliche regelmäßige Fortbildung der Betriebspersonale nach § 54 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bei der DB Regio AG dient dazu, bereits bekannte fachliche Inhalte aufzufrischen und Neuerungen zu schulen. Zu den Betriebspersonalen zählen Triebfahrzeugführer, Kundenbetreuer mit betrieblichen Aufgaben (also Zugführer/Zugschaffner), Rangierbegleiter sowie Zugvorbereiter, örtliche Aufsichten und Weichenwärter der DB Regio AG. Die zentral vorgegebenen Inhalte können und sollen noch um regionale Inhalte ergänzt werden, um in der regelmäßigen Fortbildung auch den regionalen Bezug sicherzustellen.



Abbildung 1: Vorstellung von Tf Lukas – er führt durch die Themen des RF 2025 für Tf

Generell wird in der regelmäßigen Fortbildung besonderer Wert auf eine teilnehmeraktivierende Vermittlung gesetzt. Dafür haben sich die an der Trainingsentwicklung beteiligten Kollegen eine „User-Journey“ ausgedacht, welche als „roter Faden“ anhand des Verlaufs einer Dienstschicht die festgelegten Themen für die regelmäßige Fortbildung

(RF) der Triebfahrzeugführer (Tf) unterhaltsam miteinander verbindet.

In diesem Artikel wollen wir Ihnen einen kurzen Überblick über die wichtigsten DB Regio-weit relevanten Themen geben.

Erkenntnisse aus Sicherheitsreports

Mögliche Ursachen für Signalverfehlungen





Quelle: DB Regio AG
DB Regio AG | Herausgeber: R.RRB 12 | Stand: 11.12.2024



Abbildung 2: Tf Lukas zeigt mögliche Ursachen für Signalverfehlungen

Themen für Triebfahrzeugführer mit ZB Kl. AB1 (Tf)

Zeit: 180 Minuten

Bahnbetrieb und Sicherheitskultur anhand einer Zugfahrt

Dieser Themenblock enthält die Unterthemen

- Erkenntnisse aus SPAD („Signal passed at danger“) bzw. Signalverfehlungen
- Bremsprobe durchführen und Bremszettel/Wagenliste erstellen
- Geschwindigkeiten während der Zugfahrt
- Fahrverhalten nach Ersatzsignalen (Anwendung der 400-m-Regel oder der 2.000-m-Regel)

Der (fiktive) Triebfahrzeugführer Lukas erlebt in seiner Dienstschicht verschiedene Situationen, welche er zusammen mit Kolleginnen und Kollegen meistert und sich selbst hin und wieder fragt, ob sein Handeln richtig ist.

So beschreibt er, wo die Sicherheitsreports der DB Regio AG in FASSI-Move zu finden sind, erfährt die Anzahl der Signalverfehlungen aus dem letzten Jahr und die möglichen Gründe für die gefährlichen Ereignisse. Die Veröffentlichung der Sicherheitsreports dient dazu, aus Fehlern zu lernen und daraus Maßnahmen zur Vorbeugung abzuleiten.

Nachdem Lukas den Auftrag erhalten hat, einen defekten Triebzug zu überführen, macht er sich Gedanken zur

Zugvorbereitung. Hier muss er dann die Entscheidung treffen, welche Art der Bremsprobe notwendig ist und wie diese auszuführen ist. Ebenso muss eine Wagenliste erstellt werden. Hier wird ein fiktiver Fall konstruiert und sowohl für einen lokbespannten Zug als auch für einen Triebzug geschildert. Die Schwierigkeit in der Trainingsentwicklung war, einen Fall zu konstruieren, welcher bundesweit angewendet werden kann, da die Vielfalt der Triebfahrzeuge mit spezifischen Bremsregeln zunimmt.

Im weiteren Verlauf der Zugfahrt werden nun die zulässigen Geschwindigkeiten thematisiert. Welche Geschwindigkeit gilt bei der Abfahrt des Zuges? Was bedeuten invers dargestellte Fahrplaneinträge? Welche Geschwindigkeiten gelten bei La-Einträgen? Alle diese Themen werden in Form eines Quiz unterhaltsam angesprochen.

Aber nicht nur das Wissen um die Geschwindigkeiten ist während der Zugfahrt wichtig, sondern auch die Signalisierung im Regel- und Störbetrieb und die eventuell dazugehörigen 400-m- oder 2.000-m-Regeln.

Rangieren

In diesem Themenbereich werden Vorfälle aufgearbeitet, welche sich in den vergangenen Jahren ereignet hatten oder z.B. bei Simulatortrainings aufgefallen waren. Es sind die Unterthemen:

- Geschwindigkeiten beim Rangieren
- Fahrwegbeobachtung
- Verhalten gegenüber Signalen oder wenn sich betriebliche „Gewohnheiten“ geändert haben



Abbildung 3: Beispiel einer bildlichen Darstellung einzelner Arbeitsschritte während der vollen Bremsprobe

In diesem Themenbereich geht es u.a. um richtige und falsche Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Oftmals führte in der Vergangenheit eine fehlerhafte Kommunikation zu ungewollten Ereignissen. Auch das Nichtbeachten von Signalen beim vermeintlich „einfachen“ Rangieren gehört dazu. Dazu wird eine Filmsequenz mit einer Rangierfahrt mit einem Triebzug eingespielt. Die Teilnehmenden im Unterricht beobachten die Szene und beurteilen dann, was nicht „gut gelaufen“ ist.

Energiesparende Fahrweise (ES)

Zum Ende seiner Dienstschicht trifft Tf Lukas seine Kollegin Aysun, welche als ES-Coach die Tf bei der Einsparung von Traktionsenergie unterstützen soll. Im Zuge steigender Energiepreise und Klimawandel hat das Thema bei der DB AG eine hohe Bedeutung. In diesem RF-Teil werden den Teilnehmenden die Verbräuche sowohl der E- als auch der Dieseltraktion vorgestellt und Vergleiche zu anderen Energieverbrauchern in Deutschland gezogen.

Viele Faktoren erschweren dem Tf in der täglichen Arbeit, energieeffizient zu handeln. Dies soll jedoch keine Ausrede sein, mögliche Einsparpotenziale zu nutzen.

Mächtig Betrieb – Neue Kommunikationsregeln Zeit: 45 Minuten

„Mächtig Betrieb“ ist ein konzernweites Programm seit dem Jahr 2023, welches in verschiedenen Ausbausteinen bereichsübergreifende Probleme offen anspricht und Lösungen erarbeitet.

Für die RF im Jahr 2025 wurde für die DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG und DB InfraGO AG wieder ein gemeinsames Thema ausgewählt und für Tf als auch für Fahrdienstleiter (Fdl) erarbeitet: Die neuen Kommunikationsregeln im Bahnbetrieb ab Fahrplanwechsel 2025.

Anhand eines einleitenden Films und eines daran anschließenden „Escape-Game“ werden die neuen Regeln, z.B. die Nennung von Zugnummern als Einzelziffern und die Anwendung des Internationalen Buchstabieralphabets bei der Übermittlung von schriftlichen Befehlen, spielerisch erläutert. Dieses Modul stellt jedoch nicht die vollumfängliche Schulung für die neuen Kommunikationsregeln dar, sondern dient als Überblick und Vorbereitung auf die kommenden Regelwerksänderungen im Dezember 2025. Für diese gibt es dann noch eine zusätzliche „Fortbildung bei Bedarf“, in der alle neuen Regeln, z.B. die neuen Befehlsvordrucke, umfassend geschult werden.

Praxistraining auf dem Triebfahrzeug (Tfz) Zeit: ca. 90 Minuten

Im Praxistraining auf dem Tfz sollen folgende Themen

- Beheben von PZB-Rechnerstörungen (verschiedenen Bauformen),
- Ausfüllen des PZB-Meldezettels,
- Verhalten nach Ansprechen der automatischen Stromabnehmersenkeinrichtung oder bei Hauptschalter-Auslösungen (nur bei E-Tfz),
- Anwendung VDE-Sicherheitsregeln bei der Störungssuche,

Geschwindigkeiten während der Zugfahrt



Fahrplan 70101		Mo: 23.12.24 13:28:05	
120	65,0	Bruckberg Hp	06:05:2
	61,2	Sbk 9763	06:01:4
140	59,0	Asig	
	58,3	Moosburg	05:59:3
	58,0	Esig	
120	57,2		
	56,8		
140	54,8		
130	54,0		
140	53,0		
	50,2		
	50,7		
	50,4		05:54:3
	49,4		
	45,4		05:52:1
	44,2		
	41,3		05:51:5
	41,0		
	40,7		05:49:3
	39,6		
	37,2		05:46:1

Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Marzling befährt Lukas einen Streckenabschnitt mit einem invers dargestellten Fahrplaneintrag.

Warum ist dieser Eintrag invers dargestellt?

- Weil der Geschwindigkeitswechsel nur für meine Baureihe gilt.
- Weil der Geschwindigkeitswechsel an der Strecke nicht signalisiert wird.
- Weil der Geschwindigkeitswechsel nur in den Nachtstunden (20 – 6 Uhr) gilt.
- Weil der Geschwindigkeitswechsel nicht für Lukas gilt. Es gilt weiterhin die Geschwindigkeit aus dem Streckenabschnitt davor.

Quelle: DB Regio AG

DB Regio AG | Herausgeber: R.RRB 12 | Stand: 11.12.2024



Abbildung 4: Aufgabenstellung in Form eines Quiz zu invers dargestellten Geschwindigkeiten im Fahrplan. Bei Anklicken der möglichen Lösungen werden diese entweder rot oder grün markiert, je nachdem ob die Antworten falsch oder richtig sind

- Abschleppen mit Hilfskupplungen (baureihenabhängig) und
 - Ändern des Bremszettels und der Wagenliste nach Störungen (baureihenabhängig)
- trainiert werden.

- Nutzung von Software und Hardware
- Passwortmanager
- Unterwegs Informationen und Geräte schützen

Zentrales E-Learning (Asynchrones Lernen) Zeit: ca. 11 Minuten

In diesem Jahr sind mehrere kurze Filme aus dem Bereich der digitalen Informationssicherheit zum Selbstlernen enthalten. Diese sind für alle Zielgruppen der Betriebspersonale verpflichtend. Die Themen sind:

- Sichere Passwörter
- Richtiges Verhalten bei IT-Sicherheitsvorfällen
- Sichere Arbeitsumgebung
- Social Engineering & Phishing

Weitere Filme oder Web Based Trainings (WBT) können als regionale Kurse aus der „Wissen kompakt“-Reihe zusammengestellt und den Tf zugewiesen werden.

Diese über 100 WBT stehen allen Tf für freiwilliges Selbstlernen in der DB Lernwelt zur Verfügung.

Themen für Triebfahrzeugführer mit ZB-Kl. A (Lrf) Zeit: ca. 90 Minuten

Diese Mitarbeitergruppe zählt nach dem Regelwerk zu den Tf, daher werden trotz abweichendem Einsatzgebiet gegenüber Streckentriebfahrzeugführern (Strecken-Tf) ähnliche Themen in der Fortbildung geschult.

Abbildung 5: Screenshot aus dem Film zum Thema „Rangieren“



Quelle: DB Regio AG

Somit finden sich hier die Themen „Rangieren“, „Energiesparende Fahrweise“ sowie „Mächtig Betrieb“, genau wie beim Strecken-Tf wieder. Die angekündigten Regelwerksaktualisierungen zum Dezember 2025 in „Mächtig Betrieb“ sind auch hier enthalten, da für diese Zielgruppe die neuen Kommunikationsregeln gelten.

Weiterhin werden auch für diese Zielgruppe die Videos zum Thema „Informationssicherheit“ in der DB Lernwelt bereitgestellt, welche die Teilnehmenden im Laufe des Jahres zusätzlich zum Präsenzunterricht als Selbstlerneinheit absolvieren müssen.

Fahrverhalten

Signal Zs 7

Fahrt ins Gegengleis	Fahrt ins Regelgleis
400 m-Regel beachten	Bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals - höchstens 2000 m
Auf Sicht fahren	Maximal 15 km/h
Bis Ende anschließender Weichenbereich	Bis zum nächsten Hauptsignal
Bis hinter die letzte Weiche oder andere durch ¶ gekennzeichnete Stelle	Bis Zugspitze am Signal vorbeigefahren ist

Quelle: DB Regio AG

DB Regio AG | Herausgeber: R.RRB 12 | Stand: 11.12.2024

63

Abbildung 6: Bei dieser Aufgabe zum Fahrverhalten bei Signal Zs 7 werden falsche und richtige Antworten farbig markiert. Die Signaldarstellung stammt aus der neuen Anwendung „Signal-o-Mat“

Auch für diese Zielgruppe können weitere WBT der „Wissen kompakt“-Reihe als regionale Kurse zugewiesen werden, welche generell für alle Tf für freiwilliges Selbstlernen in der DB Lernwelt zur Verfügung stehen.

Themen für KiN mit betrieblichen Aufgaben: Zs, ZugV, Rb und Zf

Zugführer und Zugschaffner sind Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) mit betrieblichen Zusatzqualifikationen. Daher benötigt diese Mitarbeitergruppe außer dem großen Themenspektrum der RF der KiN in den „kunden dienstlichen Themen“ noch weitere Fortbildungsthemen, z.B. aus dem Bahnbetrieb.

Jedoch kommen bei der DB Regio AG immer seltener Zugführer zum Einsatz, da i.d.R. die Zugführeraufgaben beim Tf liegen. Somit haben wir ab 2025 die RF für diese Zielgruppe neu konstruiert. Zugschaffner, Zugvorbereiter und Rangierbegleiter erhalten jeweils spezielle Unterlagen für die RF. Wenn ein Mitarbeitender noch die Zugführerqualifikation benötigt, sind alle drei genannten RF-Teile zu schulen.

Für die Zielgruppe der Zugschaffner ist das Thema „Zustimmung zur Abfahrt erkennen“ vorgesehen. Die Zielgruppe Zugvorbereiter frischt ihre Kenntnisse im „Erstellen von Wagenliste und Bremszettel“ auf und die Zielgruppe Rangierbegleiter hat als Rangierthemen das „Vorbereiten einer Rangierfahrt“ und „Fallbeispiele zu Unregelmäßigkeiten“ zu bearbeiten.

Zusätzlich haben auch alle KiN mit betrieblichen Aufgaben die Videos zum Thema „Informationssicherheit“ in der DB Lernwelt im Laufe des Jahres ergänzend zum Präsenzunterricht als Selbstlerneinheit zu absolvieren.

Themen für Weichenwärter und örtliche Aufsichten Zeit: ca. 45 Minuten

Bei diesen Mitarbeitenden werden die für ihren Einsatzbereich relevanten Themen aus den kommenden Regelwerksänderungen 2025 mit den neuen Kommunikationsregeln angesprochen. Ebenso müssen auch hier die Selbstlerneinheiten „Informationssicherheit“ aus der DB Lernwelt bearbeitet werden.

Diese Funktionsgruppen absolvieren ggf. noch weitere Fortbildungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit der DB InfraGO AG.

Fazit

Im Jahr 2025 werden wieder viele aktuelle und interessante Themen für unsere Mitarbeitenden vorgegeben. Eine Umsetzung dieser Themen ist nicht nur für unser Unternehmen DB Regio AG ein Gewinn, sondern auch für jeden Einzelnen von uns persönlich!



Regelmäßige Fortbildung 2025

FIT für Sicherungspersonale

Thomas Ott, DB InfraGO AG, Arbeits- und Brandschutzmanagement, Frankfurt am Main

Zwei Jahre „FIT für Sicherungspersonale“ im Zeichen der grundlegend überarbeiteten Rahmenrichtlinie 132.0118 zum Thema „Arbeiten im Gleisbereich“ liegen hinter uns – mit der Grundlageninformation zu den Änderungen in 2023 und der Vertiefung der sich aufgrund von Anfragen und Gesprächen als relevant herausgebildeten Themen in 2024 kann von einer erfolgreichen Vermittlung der grundlegenden Kenntnisse zu diesem wichtigen Regelwerk ausgegangen werden.

4. Sicherungsmaßnahmen 132.0118V11

4.3 Annäherungsstrecke



Was ist die Annäherungsstrecke?

Wird in Abhängigkeit der örtlich zulässigen Geschwindigkeit der Fahrten und der Sicherheitsfrist ermittelt. Als Beginn der Annäherungsstrecke bezeichnet man denjenigen Ort, an dem die Fahrt erkannt und eine Warnung erfolgen bzw. ein automatisches Warnsystem ausgelöst werden muss.



DB InfraGO | FIT Sicherheitsaufsicht 2025 | I.IVS 3 | 01.01.2025

Geschwindigkeit im Bereich der Arbeitsstelle km/h	Sicherheitsfrist	Örtlich zulässige Geschwindigkeit der Züge in km/h								
		5	200	160	140	120	100	90	80	70
nicht reduziert	10	560	450	390	340	280	250	230	200	
	15	840	670	590	500	420	380	340	300	
	20	1120	890	780	670	560	500	450	390	
	25	1390	1120	980	840	700	630	560	490	
	30	1670	1340	1170	1000	840	750	670	590	
	35	1950	1560	1370	1170	980	880	780	690	
	40	2230	1780	1560	1340	1120	1000	890	780	
	45	2500	2000	1750	1500	1250	1130	1000	880	

Quelle: DB InfraGO AG



Abbildung 1: Ermittlung der erforderlichen Annäherungsstrecke

Mit frischem Wind an die Basisthemen – in 2025 geht es um die Auffrischung der grundlegenden Themen der Sicherungsplanung für die einzelnen Funktionen.

Themen

Neben den Rückmeldungen der Bildungsträger, der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) und aus den Fachlinien der DB InfraGO AG sind wieder die systematisch aus dem Unfallgeschehen, den Baustellenkontrollen und aus dem regelmäßigen Austausch mit den Fachkräften für Arbeitssicherheit gewonnenen Erkenntnisse mit eingeflossen.

Beispiele für die Grundlagenthemen der Funktionen Sicherungsposten, Sicherheitsaufsicht, Sicherungsüberwacher und Selbstsicherer sind:

- Gefahren des Bahnbetriebs
- Gleis- und Gefahrenbereich
- Sperren von Gleisen
- Sicherungsmaßnahmen (im Sicherungsplan gemäß Vordruck 132.0118V10)
- Sicherungsmaßnahmen (im Sicherungsplan gemäß Vordruck 132.0118V11)
- Sicherungsplanung
- Einsatz von Sicherungsposten
- Aufgaben der Sicherungsüberwachung
- Elektronischer Befähigungsausweis

Entwicklung der Unterlagen

Die Unterlagen zur Schulung wurden in diesem Jahr durch das Arbeits- und Brandschutzmanagement der Zentrale der DB InfraGO AG komplett neu konzeptioniert und erstellt. Hierbei erfolgte auch eine Überarbeitung des Layouts.

Die im letzten Jahr eingeführten Fallbeispiele wurden aufgrund der positiven Rückmeldungen beibehalten und überarbeitet.

Hierzu wurden dieses Mal reale Sicherungspläne in anonymisierter Darstellung verwendet, um einen möglichst weitreichenden Praxisbezug zu gewährleisten.

Somit stehen den Trainierenden jetzt alle benötigten Werkzeuge für eine erfolgreiche Durchführung der FIT-Unterrichte „aus einem Guss“ zur Verfügung.

Train the Trainer (TTT)

Die Ausrichtung der in diesem Jahr insgesamt acht TTT-Maßnahmen – mit deren Hilfe die Trainierenden für die Durchführung der Unterrichte qualifiziert werden – durch das Arbeits- und Brandschutzmanagement der Zentrale der DB InfraGO AG im Jahr 2023, hatte sich gut bewährt und wurde unverändert beibehalten.

Abbildung 2: Ausschnitt aus der Lehrgliederung für den FIT Sicherheitsaufsicht zu den Themenbereichen „Gefahren aus dem Bahnbetrieb“ und „Gleis- und Gefahrenbereich“. Auch der Film „9 lebenswichtige Regeln für sicheres Verhalten im Gleisbau“, der in Kooperation von UVB und BG BAU mit fachlicher Unterstützung der DB InfraGO AG entstand, ist Teil des Unterrichts.

Kapitel-Nr.	Themen und Unterthemen, Lernziele	Trainerhinweise	Methoden	Medien	Dauer
		Arbeit genannt werden, es soll aber deutlich gemacht werden, dass bei Arbeiten im Gleisbereich auch die Gefahren aus der Arbeit präsent sind.			
	... aus der Arbeit für den Bahnbetrieb	Die TN kennen Gefahren, die aus ihrer Arbeit oder auf Baustellen den Bahnbetrieb gefährden können. Beispiel Tiefbauarbeiten: Einsturz des Gleisbettes in Rastatt am 12.08.2027 bei Untertunnelungsarbeiten. Link ist zu einem Zeitungsartikel in der Infobox vorhanden.	Fragend aktivierend	PP Folie 10	
	Die 9 lebenswichtigen Regeln im Gleisbau	Zeigen Sie den Animationsfilm, der in Zusammenarbeit zwischen der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg und UVB erstellt wurde; Dauer: 4 Minuten. Fragen Sie die TN, ob diese durch eine der zuvor genannten Gefahren gefährdet sind. Ziel dieser Abfrage ist, dass die TN erkennen, dass diese bei regelkonformen Verhalten nie gefährdet sind. Diese halten sich immer außerhalb des Gleisbereiches (im Sicherheitsraum) und nie im Gefahrenraum auf.	Film	PP Folie 11	
2	Gleis- & Gefahrenbereich				30 min
	Themenüberblick	Die TN müssen die Unterschiede sowie Gemeinsamkeiten der Begriffe wissen und in eigenen Worten wiedergeben können.		PP Folie 12	
2.1	Gefahrenbereich	Die TN sollen den Gefahrenbereich mit eigenen Worten erklären können und wissen, dass dieser z.B. in der DGVV Regel 101-024 den Begriff nachschlagen können. Hier muss deutlich gemacht werden, wo sich Beschäftigte aufzuhalten haben bzw. dürfen. Erläutern Sie den TN anhand der Grafik auf der Folie 12 den Gefahrenraum und die Lage des Sicherheitsraumes. Besprechen Sie anschließend mit den TN die 2 Beispiele (Folien 13 bis 15). Die TN sollen erkennen, wie groß der Gefahrenraum ist und ob im Beispiel ein Sicherheitsraum vorhanden ist bzw. welcher Gleisabstand benötigt wird, um einen Sicherheitsraum zu haben.	Fragend aktivierend	PP Folie 13-16 + 2 Beispiele	
2.2	Gleisbereich bzw. Gefahrenraum	Die TN sollen den Gleisbereich mit eigenen Worten erklären und wissen, wo Begriffserklärung nachgeschlagen werden können. <i>Hinweis:</i> Der Begriff „Gefahrenraum“ kommt aus der DIN EN 16704-1:2022-01 und entspricht dem Gleisbereich!	Fragend aktivierend	PP Folie 17/18 + Beispiel	
Stand: 01.01.2025		Dateiname: FIT Sicherheitsaufsicht 2025	OE: IJVS 3	Seite 3/10	

Quelle: DB InfraGO AG

Neben der Vorstellung der Unterlagen und der neuen Fallbeispiele wurden die Trainerinnen und Trainer auch mit weitergehenden Informationen über bevorstehende Regelwerksänderungen bei der Rahmenrichtlinie 132.0118 und die im Jahr 2025 geplanten Veränderungen im Bereich der Funktionsausbildungen für Sicherungspersonale informiert.

Bei diesen Terminen waren auch Vertreter der UVB bzw. BG BAU zugegen, um mit eigenen Beiträgen den Austausch zu unterstützen.

Wie bereits in den zurückliegenden Jahren konnten aus diesen Veranstaltungen auch Themen für die Fortbildungen des nächsten Jahres mitgenommen werden. Hier leistet der direkte Austausch mit den an den Fortbildungen beteiligten Trainerinnen und Trainern eine wertvolle Hilfe.

Durchführung

Weiterhin kann die Durchführung der FIT-Unterrichte sowohl in Präsenz als auch in virtueller Form erfolgen. Die Bildungsanbieter haben sich hierzu in den letzten Jahren entsprechend den eigenen Möglichkeiten und der Kundenwünsche ausgerichtet, so dass ein breites Angebot an Fortbildungen zur Verfügung steht. Hierzu hatten wir in unserem Artikel in der BahnPraxis B 6/2023 bereits ausführlich berichtet.

Weiterentwicklung bei den Funktionsausbildungen in 2025

Im Zuge der zuvor erwähnten Weiterentwicklung der Funktionsausbildungen im Jahr 2025 wird es auch eine für die FIT-Unterrichte wichtige Veränderung geben. Mit der Entwicklung einer um die Nutzung des Sicherungsplanheftes (132.0118V90) erweiterten Funktionsausbildung zum Selbstsicherer für Personale der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg wird es künftig hierzu auch einen entsprechenden FIT-Unterricht geben. Bisher war das ausschließlich von Beschäftigten der DB InfraGO AG genutzte Sicherungsplanheft nicht Gegenstand der Funktionsausbildung zum Selbstsicherer und somit auch nicht Thema in den dazugehörigen FIT-Unterrichten.

Fazit

Die Durchführung der FIT-Unterrichte im Jahr 2025 wird mit den neu erarbeiteten Unterlagen weiter verbessert. Die Basisthemen zur Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich können den Beschäftigten besser strukturiert und somit auch wirkungsvoller nahegebracht werden. Mit dem Schwerpunkt auf den Grundlagen der Gleisbaustellensicherung wird ein wichtiger Beitrag zur Festigung der Handlungssicherheit bei Sicherungspersonalen geleistet.



Sicherheit und Gesundheit

Sicherung von Arbeiten neben dem Gleisbereich

Dirk Bill, Unfallversicherung Bund und Bahn, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main, **Christoph Hauff**, Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU), Referat Tiefbau, Hannover, und **Ingo Härms**, Eisenbahn-Bundesamt, Technischer Arbeitsschutz, Bonn

Werden Arbeiten in einem Arbeitsgleis ausgeführt, ist die Notwendigkeit von Sicherungsmaßnahmen gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb – die gemäß der DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ gefordert werden – offensichtlich. Auch bei einem vorhandenem Nachbargleis ist die Notwendigkeit der Sicherung gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb des Nachbargleises klar. Dies fordern die Absätze 5 bis 8 des § 4 der DGUV Vorschrift 78 eindeutig.

Werden feldseitig Arbeiten neben einem Gleisbereich durchgeführt, kommt es immer wieder zu Unsicherheiten. Sind Sicherungsmaßnahmen gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb notwendig? Oder ist eine rot-weiße Kette auf der Grenze des Gleisbereichs ausreichend? Oder ist

außer der obligatorischen Einweisung vielleicht gar nichts zu tun?

Dieser Artikel soll dazu dienen, die Sicht der rechtlich relevanten Unfallverhütungsvorschriften und der dazugehörigen Regel darzustellen,

um die verschiedenen Situationen in der Praxis einordnen zu können.

Arbeiten neben dem Gleisbereich aus Sicht des Regelwerks

In § 1 der DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ ist deren Geltungsbereich festgelegt. Demnach gilt sie immer, wenn Arbeiten im Gleisbereich (z.B. Bau- und Instandhaltungsarbeiten an Gleisen) durchgeführt werden sowie bei Arbeiten, bei denen die Gefahr besteht, (auch) unbeabsichtigt in den Gleisbereich hineinzugeraten.

Bei der genannten Unfallverhütungsvorschrift (UVV) geht es immer um die Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb. Andere Gefährdungen, z.B. Gefährdungen, die aus dem Umgang mit Arbeitsmitteln resultieren und dadurch notwendige Schutzmaßnahmen, bleiben davon selbstverständlich unberührt.

Die DGUV Regel 101-024 „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ konkretisiert den Anwendungsbereich in Abschnitt 1.

Arbeiten im Gleisbereich und Arbeiten, bei denen die Gefahr besteht, in diesen hineinzugeraten, werden also im Procedere gleichgestellt. Der Unternehmer hat diese Arbeiten – und zwar die Arbeiten im Gleisbereich und auch die Arbeiten, bei denen die Gefahr besteht, in diesen hineinzugeraten – bei der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) unter Nennung der relevanten Angaben rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen (siehe § 3 Abs. 1 DGUV Vorschrift 78).

Die BzS des Bahnbetreibers (Infrastrukturbetreiber) stellt die Sicherungsanweisung auf (§ 4 Abs. 1 DGUV Vorschrift 78) und ordnet im Sicherungsplan – der Teil der Sicherungsanweisung ist – die entsprechend der Maßnahmenhierarchie höchstwertige Sicherungsmaßnahme an (§ 5 Abs. 1 DGUV Vorschrift 78 sowie Abschnitt 3.1 DGUV Regel 101-024).

Die Arbeiten dürfen durch den Unternehmer erst dann aufgenommen werden, wenn die Sicherheitsaufsicht durch die BzS bestimmt wurde (§ 4 Abs. 2 DGUV Vorschrift 78), die angeordneten Sicherungsmaßnahmen durchgeführt (§ 3 Abs. 1 DGUV Vorschrift 78) und der Unternehmer oder sein Beauftragter in die

Sicherungsmaßnahmen eingewiesen sind (§ 3 Abs. 2 DGUV Vorschrift 78).

Sicherungsmaßnahmen gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind nur solche Maßnahmen, die in § 5 Abs. 1 der DGUV Vorschrift 78 genannt und in Abschnitt 3.1 der DGUV Regel 101-024 konkretisiert sind.

Folgendes kann bis zu diesem Punkt festgestellt werden:

- Arbeiten neben dem Gleisbereich, bei denen die Gefahr des Hineingeratens in den Gleisbereich besteht, sind – hinsichtlich der Anzeige der Arbeiten und der Notwendigkeit der Anordnung einer Sicherungsmaßnahme gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb – den Arbeiten im Gleisbereich gleichgestellt.
- Der Unternehmer hat Arbeiten neben dem Gleisbereich, bei denen die Gefahr des Hineingeratens in den Gleisbereich besteht, ebenso wie Arbeiten im Gleisbereich bei der BzS anzuzeigen. Danach ordnet die BzS die Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb an und sorgt für deren Umsetzung. Erst dann und nach erfolgter Einweisung des Unternehmers bzw. der durch ihn beauftragten Person durch die BzS darf mit den Arbeiten begonnen werden.
- Sicherungsmaßnahmen sind nur solche Maßnahmen, die in der DGUV Vorschrift 78 genannt und in der DGUV Regel 101-024 konkretisiert sind.
- Sicherungsmaßnahmen, die die Gefahr des Hineingeratens in den Gleisbereich berücksichtigen, müssen ständig wirksam sein, wie z.B. eine FA (Feste Absperrung) oder ein ATWS (Automatic Track Warning System). Eine fallweise einzurichtende Sicherungsmaßnahme wie die Uv-Sperrung (Sperrung zum Schutz von Personen) ist nicht ständig wirksam und kann daher das Hineingeraten nicht jederzeit berücksichtigen, da dieses nicht vorhergesehen werden kann. Eine Uv-Sperrung ist nur dann geeignet, wenn sie für die Dauer der Arbeiten ununterbrochen eingerichtet ist.
- Es ist grundsätzlich die Aufgabe des Unternehmers, im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zu ermitteln, ob bei Arbeiten neben



Foto: UVB

dem Gleisbereich mit dem Hineingeraten in den Gleisbereich zu rechnen ist. Ist mit dem Hineingeraten zu rechnen oder ist dies nicht auszuschließen, sind die Arbeiten bei der BzS anzuzeigen. Weder der Bahnbetreiber noch der Hauptauftraggeber, sondern der arbeitsausführende Unternehmer trägt dafür die Verantwortung.

Die Unfallversicherungsträger und das Eisenbahn-Bundesamt haben sich zu den Fragen des Hineingeratens in den Gleisbereich mehrfach positioniert und den Unternehmern entsprechende Orientierungshilfen (z.B. UVB-Fachinformation 9302 „Gefährdungsbeurteilung auf der Feldseite von Gleisen“) an die Hand gegeben.

In der genannten UVB-Fachinformation sind die Kriterien aufgeführt, die bei der Ermittlung der Frage des Hineingeratens in den Gleisbereich zu berücksichtigen sind, u.a. der Mindestabstand zum Gleisbereich, örtliche Gegebenheiten, einzusetzende Arbeitsmittel und durchzuführende Arbeiten.

Hinweise zu häufig verwendeten Begriffen

Nach der rechtlichen Klarstellung und Einordnung der verschiedenen Arbeiten werden im Folgenden einige, in diesem Zusammenhang immer wieder verwendete, Begriffe beleuchtet und eingeordnet:

Schutzmaßnahmen

Der Begriff „Schutzmaßnahmen“ wird im Allgemeinen benutzt, um Maßnahmen zur Abwendung von gesundheitlichen Gefahren, Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu beschreiben. Er wird jedoch weder in der DGUV Vorschrift 78 noch der DGUV Regel 101-024 erwähnt. In Zusammenhang mit der Abwendung der Gefahren aus dem Bahnbetrieb wird in den vorgenannten Regelwerken der Begriff „Sicherungsmaßnahmen“ verwendet.

Abbildung 1: Arbeiten neben dem Gleisbereich mit der Gefahr, in diesen hineinzugeraten!



Link zur UVB-Fachinformation 9302 „Gefährdungsbeurteilung auf der Feldseite von Gleisen“

Sichtbare Abgrenzung

Eine „sichtbare Abgrenzung“ ist, egal, wo sie angebracht wird, keine eigenständige Sicherungsmaßnahme gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb und somit selbstverständlich auch keine eigenständige Sicherungsmaßnahme gegen das Hineingeraten in den Gleisbereich (siehe Nr. 5.9 DGUV Regel 101-024). Sie kann und darf in einem Sicherungsplan nicht als eigenständige Sicherungsmaßnahme gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb angeordnet werden. Mit einer sichtbaren Abgrenzung können z.B. – zusätzlich zur Sicherungsmaßnahme – Bereiche gekennzeichnet werden, in denen Beschäftigte (Versicherte) gefährdet sein können.

Als „sichtbare Abgrenzung“ wird bei Arbeiten im Gleisbereich eine rot-weiße Kette verwendet. Ein sogenanntes „Flutterband“ ist für die Verwendung im und am Gleisbereich ungeeignet. Wegen des geringen Gewichtes eines Flutterbandes kann dieses unter Umständen aufgrund der Windkräfte umherflattern, so dass die gewünschte Wirkung – also die Abgrenzung – nicht mehr eindeutig ist.

Werden Arbeiten neben dem Gleis ausgeführt, bei denen die Gefahr des Hineingeratens besteht und ist als einzige Maßnahme eine sichtbare Abgrenzung vorhanden, ist dies nicht nur ein Verstoß gegen die DGUV Vorschrift 78, sondern es besteht unmittelbar Gefahr für

Leben und Gesundheit der Beschäftigten, die dort arbeiten.

Einweisung/Unterweisung

Oft wird bei Arbeiten neben dem Gleisbereich argumentiert, die Beschäftigten wurden eingewiesen oder unterwiesen, den ggf. mit einer rot-weißen Kette gekennzeichneten Gleisbereich nicht zu betreten („Betreten verboten“). Dieser Argumentation liegen jedoch einige Fehlannahmen und Irrtümer zugrunde:

- Eine Einweisung steht immer im Zusammenhang mit Gefahren aus dem Bahnbetrieb und den entsprechenden Sicherungsmaßnahmen gegen diese (Nr. 3.3.9 DGUV Regel 101-024). Sie ist obligatorisch durchzuführen.
- Eine Unterweisung hinsichtlich der Gefährdungen aus der Arbeit und den vorgesehenen Maßnahmen zu ihrer Verhütung (§ 4 DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“) ist ein integraler Bestandteil des Arbeitsschutzes und ersetzt ebenfalls keine Sicherungsmaßnahmen gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb.
- Weder mit einer Einweisung noch mit einer Unterweisung kann ein Hineingeraten in den Gleisbereich unterbunden oder „gesichert“ werden. Beim Hineingeraten geht es um versehentliches Verhalten (Fehlverhalten), verursacht z.B. durch Unachtsamkeit, volle Konzentration auf die Arbeit (Arbeit steht im Fokus) oder unbeabsichtigte Bewegungen, das zu einem Hineingeraten in den Gleisbereich führen kann. Davor schützen weder eine sichtbare Abgrenzung wie eine Kette noch eine Einweisung oder Unterweisung.

Sicherheitsraum

Oft wird der Sicherheitsraum als das Abstandsmaß herangezogen, das für ein sicheres Arbeiten neben dem Gleisbereich eingehalten werden muss. Das ist jedoch nicht korrekt. Es gilt Folgendes:

- Sicherheitsräume sind nach der Durchführungsanweisung (DA) zu § 6 Abs. 1 DGUV Vorschrift 78 „Bereiche neben den Gleisen, in die Beschäftigte vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können.“ Werden also Arbeiten im Gleisbereich von nicht gesperrten Gleisen ausgeführt und muss der Gleisbereich geräumt werden, suchen die Beschäftigten den Sicherheitsraum auf.

Fehlverhalten

Fehlverhalten beschreibt menschliches Verhalten, das auf Fehlern, Fehleinschätzungen, Irrtum und Vergessen beruht. Fehlverhalten darf nicht mit Vorsatz oder Absicht im Sinne einer Missachtung der Vorgaben verwechselt werden.

Einweisungen, Unterweisungen, Unterschriften und Ermahnungen können auf Fehlverhalten aufmerksam machen oder ein Bewusstsein dafür schaffen. Sie können dieses aber niemals sicher verhindern.

Werden bei Arbeiten im Gleisbereich – oder wenn die Gefahr besteht, in diesen auch durch Fehlverhalten hineinzugeraten – keine Sicherungsmaßnahmen gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb durchgeführt oder wirken diese nicht, „bezahlen“ Beschäftigte ihre Fehler, Fehleinschätzungen, Irrtümer und Vergessen oftmals mit schweren und tödlichen Verletzungen. Dies ist unter keinen Umständen hinnehmbar, ebenso wenig wie die Bagatellisierung von Fehlverhalten.



Foto: UAG

Daher wird der Sicherheitsraum auch als Ausweichmöglichkeit bezeichnet.

- Beim Aufsuchen des Sicherheitsraums werden in diesem keine Arbeiten ausgeführt. Die Beschäftigten haben beim Aufenthalt im Sicherheitsraum einen sicheren Standort und können sich dort voll auf die Beobachtung der Fahrt konzentrieren. Es handelt sich also um einen Aufenthalt in einem sicheren Raum. Die Beschäftigten stellen die Arbeit ein, bewegen sich weg von der Gefahr in den Sicherheitsraum und konzentrieren sich auf die herannahende Fahrt.
- Bei Arbeiten neben dem Gleisbereich liegt die Konzentration hingegen vollkommen auf der Arbeit; weder die Gefahr im Gleisbereich noch die Einhaltung des richtigen Abstands zu diesem liegen im Fokus der Beschäftigten.
- Die Intention des Sicherheitsraums und die Anforderungen an diesen, die in der DGUV Vorschrift 78 festgelegt sind, sind nicht vergleichbar mit den Anforderungen, die ein Hineingeraten in den Gleisbereich verhindern sollen. Den Sicherheitsraum als Maß für den erforderlichen Abstand zum Gleisbereich

heranzuziehen, ist wie der „Vergleich von Äpfeln mit Birnen“ – faktisch falsch und daher völlig ungeeignet.

Zusammenfassung

Arbeiten, die unmittelbar an der Grenze des Gleisbereiches ohne Sicherungsmaßnahmen gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb durchgeführt werden, stellen immer einen Verstoß gegen geltendes Recht dar und gefährden das Leben und die Gesundheit der Beschäftigten in erheblichem Maße. Einweisungen oder Unterweisungen, eine rot-weiße Kette o.ä. können Fehlverhalten und somit ein Hineingeraten in den Gleisbereich nicht verhindern bzw. ausschließen.

Dies untermauern auch die tödlichen Unfälle bei Arbeiten neben dem Gleisbereich nicht gesperrter Gleise ohne wirksame Sicherungsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb.

Abbildung 2:
Arbeiten im
Gleisbereich



Foto: DB AG/Max Lautenschläger

Personen im Arbeitsschutz

Sicherheitsbeauftragte – Akteure mit Tradition

Stefan Bernhardt, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region West, Standort Essen

Es gibt viele Beauftragte in den Unternehmen und Betrieben. Wir kennen z.B. Brandschutzbeauftragte, Gefahrstoffbeauftragte, Gleichstellungsbeauftragte und Datenschutzbeauftragte. Was steckt hinter dem Akteur oder der Rolle „Sicherheitsbeauftragte“ und welche Aufgaben in Unternehmen sind hiermit verbunden?

Die Ursprünge von Sicherheitsbeauftragten gehen bis in das Jahr 1919 zurück. Hintergrund war, dass im Jahre 1917 insgesamt 7.904 Beschäftigte tödliche Arbeitsunfälle erlitten haben (Quelle: DGUV-Artikel: „Kein bisschen angestaubt: Sicherheitsbeauftragte werden heute gebraucht wie vor 100 Jahren“ (www.dguv.de). Im Jahr 2023 waren es insgesamt 381 Beschäftigte (Quelle: DGUV-Statistiken für die Praxis 2023).

Um diese hohe Zahl an tödlichen Arbeitsunfällen zu reduzieren, wurden die Stellen der „Unfallvertrauensmänner“ geschaffen, welche seinerzeit durch die Belegschaft der jeweiligen Betriebe mittels Wahlen ernannt wurden.

Die Aufgaben der „Unfallvertrauensmänner“ waren denen der heutigen Sicherheitsbeauftragten nicht ungleich. Sie waren verpflichtet, Mängel zu melden, Schutzeinrichtungen zu prüfen und andere Beschäftigte im Unternehmen für den Arbeitsschutz zu sensibilisieren – eine „nicht ganz unwichtige Rolle“. Bis in die 1950er Jahre blieb der Begriff „Unfallvertrauensmann“ bestehen, bis er in der ehemaligen DDR in „Arbeitsschutzobmann“ umbenannt wurde.

Die Aufgaben blieben jedoch gleich. Auf Seiten der westlichen Bundesländer blieb die alte Bezeichnung sogar bis ins Jahr 1963 bestehen und wurde erst im Rahmen der Überarbeitung der Sozialversicherung in die heute bekannte Bezeichnung „Sicherheitsbeauftragte“ geändert.

Der große Unterschied ist jedoch, dass Sicherheitsbeauftragte nicht mehr von den Arbeitnehmern gewählt werden, sondern von der Unternehmensleitung ernannt werden. Stand 2019 waren in Deutschland circa 617.000 Sicherheitsbeauftragte in den Unternehmen und Betrieben im Einsatz.

Anzahl der Sicherheitsbeauftragten

Ohne Vorschriften und Regelwerke geht es leider nicht. Aber wie bei nahezu allen Regelungen im Arbeitsschutz basiert auch die Rolle von Sicherheitsbeauftragten auf einer gesetzlichen Grundlage. In diesem Falle ist es das Sozialgesetzbuch – Siebtes Buch (SGB VII). Hier wird im § 22 Folgendes ausgeführt: „In Unternehmen

mit regelmäßig mehr als 20 Beschäftigten hat der Unternehmer unter Beteiligung des Betriebs- oder Personalrats Sicherheitsbeauftragte unter Berücksichtigung der im Unternehmen für die Beschäftigten bestehenden Unfall- und Gesundheitsgefahren und der Zahl der Beschäftigten zu bestellen.“

Somit stellt sich die Frage: Wie viele Sicherheitsbeauftragte müssen in einem Unternehmen oder in einem Betrieb tätig sein bzw. bestellt werden?

In der geltenden DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ wird keine konkrete Anzahl der in einem Betrieb benötigten Sicherheitsbeauftragten genannt. Hier ist die Unternehmensleitung in der Pflicht, die Anzahl der Sicherheitsbeauftragten anhand folgender Kriterien eigenständig zu bestimmen:

- Im Unternehmen bestehende Unfall- und Gesundheitsgefahren
- Räumliche Nähe der zuständigen Sicherheitsbeauftragten zu den Beschäftigten
- Zeitliche Nähe der zuständigen Sicherheitsbeauftragten zu den Beschäftigten
- Fachliche Nähe der zuständigen Sicherheitsbeauftragten zu den Beschäftigten
- Anzahl der Beschäftigten

Aufgaben der Sicherheitsbeauftragten

Sicherheitsbeauftragte werden oftmals als „Kollegin oder Kollege unter Kollegen“ bezeichnet. Das trifft die Aufgabe von Sicherheitsbeauftragten ganz gut, denn alle nehmen diese Rolle und diese Aufgaben neben ihren normalen Arbeitsaufgaben als Ehrenamt wahr. Zur Umsetzung der Aufgaben wird empfohlen, Beschäftigte einzusetzen, die von den Kolleginnen und Kollegen akzeptiert sind, ein gewisses Ansehen genießen und auch gewissenhaft ihre Arbeitsaufgaben erledigen. Kurzum, das Vertrauen seitens der Beschäftigten und der Unternehmensleitung muss vorhanden sein.

Sicherheitsbeauftragte sollen die Unternehmensleitung bei der Umsetzung der Aufgaben zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit (Arbeitsschutz/Arbeitsicherheit) im Unternehmen bzw. im Betrieb

unterstützen. Explizit bedeutet dies, dass insbesondere auf das richtige Nutzen der vorgeschriebenen Schutzeinrichtungen sowie das richtige Verwenden der persönlichen Schutzausrüstungen (PSA) zu achten ist. Bei Bedarf sind die Kolleginnen und Kollegen auf festgestellte Mängel oder falsches Verhalten hinzuweisen. Weiterhin sollen Sicherheitsbeauftragte mögliche Defekte sowie potenzielle Unfallgefahren an die Unternehmensleitung und Vorgesetzte melden.

Verantwortung und Weisungsrecht

Hierbei ist besonders zu erwähnen, dass Sicherheitsbeauftragte kein Weisungsrecht gegenüber anderen Beschäftigten haben und keine Verantwortung bezüglich der Umsetzung

der Arbeitsschutzpflichten tragen. Die Verantwortung für die bestimmungsgemäße und sicherheitsgerechte Ausführung der Arbeiten in einem Unternehmen obliegen der Unternehmensleitung sowie den Personen, denen die Unternehmerpflichten übertragen wurden (i.d.R. in schriftlicher Form). Im Umkehrschluss bedeutet dies aber, dass an Führungskräfte nicht die Rolle und die Aufgaben eines Sicherheitsbeauftragten übertragen werden soll. Führungskräfte haben i.d.R. auch Budgetverantwortung – dieses würde den umzusetzenden Aufgaben bezüglich Sicherheit und Gesundheit widersprechen.

Zusammenarbeit mit anderen Akteuren

Sicherheitsbeauftragte sind kein Ersatz für eine Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) oder einen Betriebsarzt. Sowohl Betriebsärzte als auch Fachkräfte für Arbeitssicherheit müssen für ihre Tätigkeit eine entsprechende Qualifikation erlangen bzw. diese nachweisen.

Sicherheitsbeauftragte sollen eng mit den beiden Akteuren „Betriebsarzt“ und „Fachkraft für Arbeitssicherheit“ zusammenarbeiten bzw. -wirken. Dies geschieht unter anderem im Arbeitsschutzausschuss (ASA), in welchem der Sicherheitsbeauftragte Mitglied ist – siehe auch § 11 Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG).

Die Aufgaben von Sicherheitsbeauftragten sind ebenfalls in der DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ aufgeführt, welche in der dazugehörigen DGUV Regel 100-001 konkretisiert und erläutert werden.

Rechte

Natürlich haben Sicherheitsbeauftragte außer den vorstehenden Aufgaben, also ihren Pflichten, auch umfassende Rechte, die ihnen seitens der Unternehmensleitung zu gewähren sind:

- Erforderliche Zeit zur Wahrnehmung der Aufgaben
- Teilnahme an Begehungen, Untersuchungen von Unfällen und Berufskrankheiten
- Information über die Erkenntnisse zu Untersuchungen von Unfällen

DGUV Information 211-042

The image shows the cover of a DGUV information sheet. At the top right is the DGUV logo (Deutscher Gesetzlicher Unfallversicherung Spitzenverband). Below it, the number '211-042' is displayed in a blue circle. A blue banner across the middle contains the text 'DGUV Information 211-042'. The central image depicts a man in a light grey blazer standing and pointing at a presentation board in a meeting room, while several other people are seated around a table, listening. At the bottom, a dark blue banner contains the title 'Sicherheitsbeauftragte' in white. The date 'März 2017' is printed in the bottom left corner.

- Zusammenarbeit mit der Fachkraft für Arbeitssicherheit und dem Betriebsarzt
- Teilnahme an den Sitzungen des Arbeitsschutzausschusses
- Teilnahme an Aus- und Fortbildungsmaßnahmen
- Verbesserungsvorschläge und Hinweise zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten einzureichen
- Keine Benachteiligung aufgrund der Tätigkeit als Sicherheitsbeauftragte

Qualifikation / Aus- und Fortbildung

Anders als die Fachkraft für Arbeitssicherheit benötigen Sicherheitsbeauftragte keine besondere berufliche Qualifikation, um für diese Tätigkeit bestellt zu werden. Die Unternehmensleitung ist jedoch gut beraten, wenn sie einen Beschäftigten zum Sicherheitsbeauftragten bestellt, der folgende Kriterien erfüllt:

- Zuverlässigkeit
- Erfahrung
- Sicherheitsbewusstsein
- Kollegiales Verhalten
- Akzeptanz bei den Kollegen
- Kommunikationsfähigkeit

Diese Kriterien sind jedoch keine Vorgabe, sondern stellen lediglich eine Empfehlung dar. Wichtig ist, dass Sicherheitsbeauftragte unter Einbeziehung des Betriebs- oder Personalrates bestellt werden. Nach der Bestellung sind Sicherheitsbeauftragte den anderen Beschäftigten bekanntzugeben. Dies kann bei den jährlichen Unterweisungen, Betriebsversammlungen oder auch durch einen Aushang erfolgen.

Um die Aufgaben erfüllen zu können, müssen Sicherheitsbeauftragte keine Ausbildung oder Prüfung ablegen. Jedoch müssen sie an einer entsprechenden Fortbildung, beispielsweise bei der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), teilgenommen haben, um die benötigten Kenntnisse zur Erfüllung der Aufgaben umfassend zu erlangen. Damit anschließend nichts in Vergessenheit gerät bzw. mit neuem Wissen aufgefrischt wird, empfiehlt die UVB eine Wiederholung des Seminars in einem Zeitraum zwischen vier und fünf Jahren.

Im Jahr 2025 bietet die UVB insgesamt 83 Seminare mit 1.604 Seminarplätzen an. Diese werden entweder online (2-tägig) angeboten oder an einem Seminarort (3-tägig) durchgeführt. Ergänzend zu diesen Seminaren bietet die UVB weitere Fachseminare an, in welchen Sicherheitsbeauftragte ihr fachspezifisches Wissen vertiefen können. Die Kosten für die Teilnahme an den Seminaren (Fahrtkosten, Übernachtung und Verpflegung) werden von der UVB übernommen.

Fazit

Sicherheitsbeauftragte sind ehrenamtlich tätig, tragen keine Verantwortung und haben keine Weisungsbefugnis. Trotzdem haben sie eine wichtige Aufgabe innerhalb eines Unternehmens oder Betriebes zu erfüllen. Sie sind das „Auge des Arbeitsschutzes im Betrieb“ und weisen Kolleginnen und Kollegen auf das richtige Nutzen von Schutzeinrichtungen sowie das richtige Verwenden von PSA hin. Festgestellte Mängel melden sie an die Unternehmensleitung bzw. an die unmittelbaren Vorgesetzten.

Zur Erfüllung der Aufgaben brauchen sie die volle Unterstützung der Vorgesetzten und die Akzeptanz der Beschäftigten vor Ort. Wichtig ist, dass diese Tätigkeit nicht als „Petze“ bzw. „Anschwärzer“ gegenüber anderen Beschäftigten angesehen wird. Sicherheitsbeauftragte sind wichtige Akteure, durch die schnell und problemlos Unfallgefahren auch bei Ihnen im Betrieb entdeckt und Unfälle oder Beinaheunfälle verhindert werden können.

Informationsquellen zum Sicherheitsbeauftragten

Im Mediacenter der UVB unter:
<https://www.uv-bund-bahn.de/service-und-medien/mediacenter/>

Unter „Medien“ Stichwortsuche:

- DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“
- DGUV Regel 100-001 „Grundsätze der Prävention“
- DGUV Information 211-042 „Sicherheitsbeauftragte“

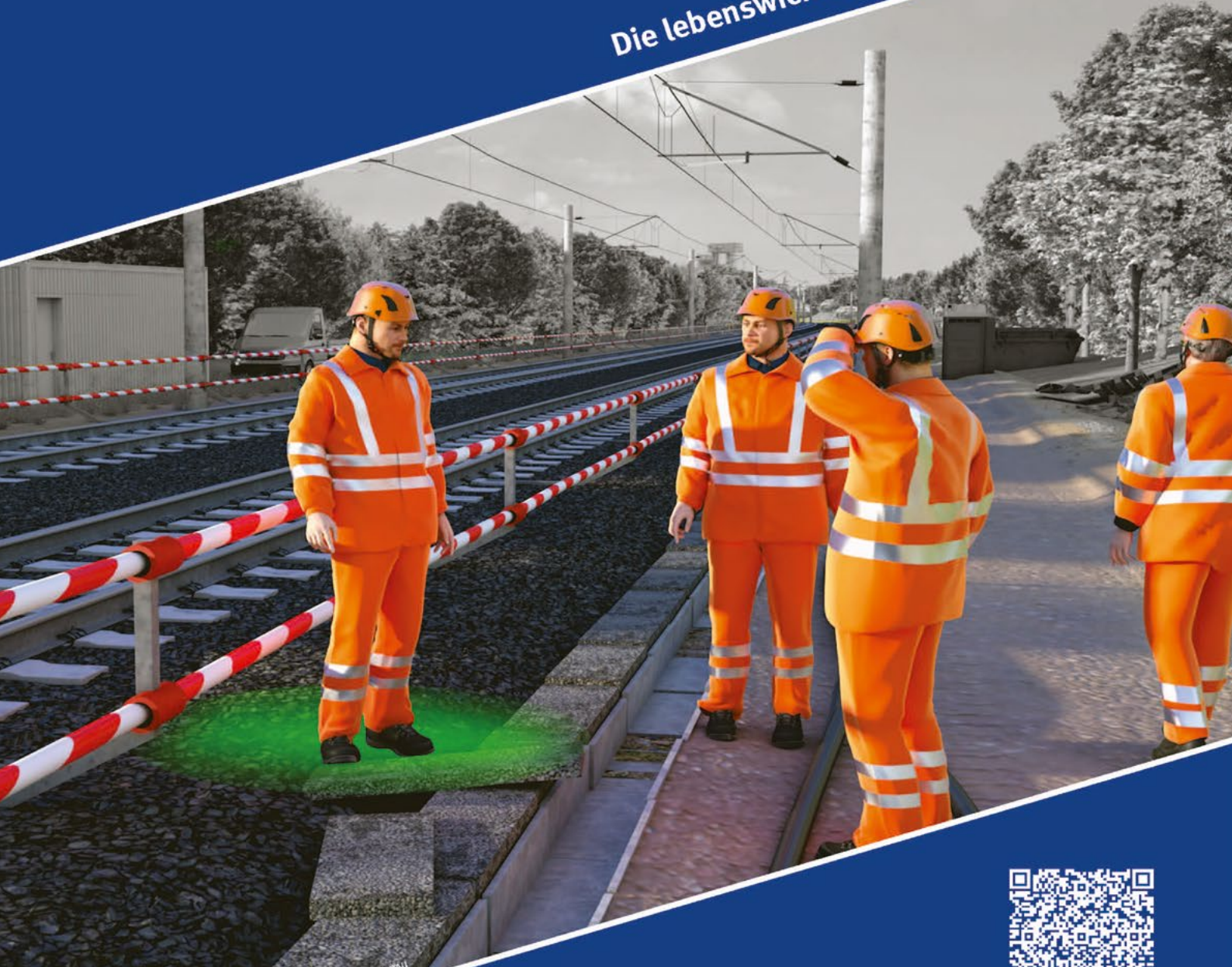




Unfallversicherung
Bund und Bahn

**GEMEINSAM
SICHER!**

Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau



Die lebenswichtigen
Regeln gibt es auch digital.

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

Bildnachweis: H.ZWEI 5 Werbeagentur GmbH - BG BAW / In Kooperation mit der BG BAW