

# BahnPraxis B



## Aktuell

Artikel 4 zur Serie „Neuherausgabe der Fahrdienstvorschrift“  
Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb der DB InfraGO AG  
Überwachung am Simulator 2026

## Spezial

DGUV Regel 100-001 „Grundsätze der Prävention“ aktualisiert

## Liebe Leserinnen und Leser,

in dieser Ausgabe setzen wir unsere Reihe zur Änderung bzw. Neuherausgabe der Fahrdienstvorschrift fort. Der Schwerpunkt liegt diesmal auf den neuen Regeln in der Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter. Eine der auffälligsten Änderungen betrifft das Buchstabieren: Um die Regelungen europaweit im Sinne der Interoperabilität zu harmonisieren, wird hier auf das englischsprachige NATO-Alphabet umgestellt.

Außerdem berichten wir, wie in der letzten Jahren, über die Themen der Regelmäßigen Fortbildung für die Mitarbeiter im Betrieb der DB InfraGO AG für das folgende Jahr: So werden die Themen für den FIT der Disponenten und Netzkoordinatoren, des Stellwerkspersonals, der Schrankenwärter, der Bahnübergangsposten und den Helfern im Bahnbetrieb vorgestellt.

Ein weiterer Beitrag befasst sich mit der „Überwachung am Simulator“, einem Bestandteil des neuen Überwachungskreislaufes der DB InfraGO AG. Sie wird ab 2026 eingeführt und ersetzt das bisherige Training mit Ergebnisfeststellung. Die Überwachung am Simulator soll die Feststellung der Handlungssicherheit praxisnäher, transparenter und zielgerichteter gestalten, auch für Fahrdienstleiter, die auf „Altstellwerken“ zum Einsatz kommen.

Die letzte Ausgabe 2025 rundet ein Beitrag der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) ab, in dem die wichtigsten Änderungen der DGUV Regel 100-001 „Grundsätze der Prävention“ vorgestellt werden.

Mit dieser Ausgabe beschließen wir das Jahr 2025 und wünschen unseren Leserinnen und Lesern gesegnete Feiertage und alles Gute für das neue Jahr 2026.

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 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 Cargo Ellok der Baureihe 185 in winterlicher Landschaft von Nordhessen.

Foto: DB AG/Wolfgang Klee

## Inhaltsverzeichnis

- 3 Artikel 4 zur Serie „Neuherausgabe der Fahrdienstvorschrift“
- 8 Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb der DB InfraGO AG
- 12 Überwachung am Simulator 2026
- 17 DGUV Regel 100-001 „Grundsätze der Prävention“ aktualisiert

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





Artikel-Serie „Neuherausgabe der Fahrdienstvorschrift“

## Artikel 4 – Neue Kommunikationsregeln

**Julian Huth**, Teamleiter Fachautoren Fahrdienstvorschrift der DB InfraGO AG,  
Frankfurt am Main

Im Dezember dieses Jahres feiert die aktuelle Fahrdienstvorschrift (FV) ihren 10-jährigen Geburtstag. Wir nehmen dies zum Anlass, um sie einer grundlegenden Überarbeitung zu unterziehen. Zum 14. Dezember 2025 erlangt diese Neuherausgabe ihre Gültigkeit.

Warum gibt es nun eine Neuherausgabe der FV? Nachdem der Schwerpunkt der letzten Neuherausgabe im Jahr 2015 auf der Aufteilung in Regeln für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) lag, steht nun diese für ein einheitliches Europa. Die Umsetzung der einheitlichen Regeln für Europa bestimmen im Wesentlichen die Neuherausgabe, aber es sind noch Änderungen im Detail hinzugekommen: DB eigene Überlegungen zur Vereinheitlichung, besseren Les- und Merkbarkeit sowie neuen Strukturierung der Regelungstexte wurden in einigen Richtlinien umgesetzt.

Im Laufe des Jahres werden mehrere Artikel in der BahnPraxis B die Änderungen im Detail beschreiben und Hintergrundinformationen geben:

- Artikel 1: Anforderungen der TSI und Grundsatzrichtlinien (BahnPraxis B 3-2025)
- Artikel 2: Gestaltungsvorgaben (BahnPraxis B 4-2025)
- Artikel 3: Neuer Befehl (BahnPraxis B 5-2025)
- Artikel 4: Neue Kommunikationsregeln
- Artikel 5: Wie geht es in den kommenden Jahren weiter?

## Zitat

*Ein Vakuum, geschaffen durch fehlende Kommunikation, füllt sich in kürzester Zeit mit falschen Darstellungen, Gerüchten, Geschwätz und Gift*  
Cyril Northcote Parkinson

Sicher hat jeder einmal als Kind „Stille Post“ gespielt. Immer gab es viel Freude über den vollkommen entstellten Begriff, am Ende der Mund-Ohren-Mund-Kette. Was im Spiel für Spaß sorgt, führt zu großer Gefahr, wenn ein tonnenschweres Fahrzeug auf mündliche Anweisung bewegt oder an Maschinen gearbeitet werden soll.

Cyril Northcote Parkinson (1909–1993) war ein britischer Historiker und Publizist. Parkinson war ein kritischer Beobachter von Bürokratie und Ineffizienz. Die von ihm formulierten Gesetze zur Verwaltungs- und Wirtschaftslehre (sog. „Parkinsonsches Gesetze“) sind eine satirische Betrachtung, die aufzeigt, wie Organisationen und Einzelpersonen dazu neigen, Zeit und Geld nicht optimal zu nutzen.

Hierzu ein Beispiel: Geselle und Auszubildender arbeiten an einem Auto. Der Geselle ist mit den Händen im Motorraum, der Auszubildende sitzt im Wagen. Auf den Ruf „Start ma“ vom Gesellen, lässt der Auszubildende den Motor an. Der Ruf „Stopp ma“ fordert ihn zum Ausschalten auf. Der Geselle stellt am Riementrieb des Motors etwas ein, ruft dem Auszubildenden „Start ma“ zu, guckt, ob der Motor besser läuft, ruft „Stopp ma“ und greift wieder in den Riementrieb. Das geht gut, bis zu dem Moment, in dem er, zur Verdeutlichung, dass er nochmal an den Riementrieb muss, „Stopp ma“ sagt. Der Auszubildende, bisher gewohnt, dass immer „Stopp ma“ und „Start ma“ im Wechsel kommt, denkt, dass er eh weiß, was er tun muss, und durch die phonetische Ähnlichkeit fällt ihm der Fehler erst durch die Schreie des Gesellen auf. Die Finger hat er alle behalten, aber mit dicken Narben.

Das Kinderspiel zeigt, dass die mündliche Weitergabe von Inhalten prinzipiell fehleranfällig ist. Das Beispiel aus der Werkstatt verdeutlicht wiederum, dass eine phonetische Ähnlichkeit und das Erwarten einer bestimmten Aussage eine zusätzliche Fehlerquelle sein können.

Aus diesen Gründen haben wir bei der Eisenbahn stringente Vorgaben für die betriebliche Kommunikation. Die Technische Spezifikation für die Interoperabilität „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (TSI OPE) bringt jetzt zusätzlich noch einen europäischen Standard hinzu. Da diese Regelungen zu den Grundlagen des Bahnbetriebs gehören und auch maßgeblich das Systemverständnis der Mitarbeiter im Bahnbetrieb prägen, wurden die Verfahrensregeln zur Kommunikation in einer neuen Grundsatzrichtlinie der 408, die neue Richtlinie 408.0056, vereint.

## Was schreibt die TSI OPE?

Die TSI OPE schreibt an verschiedenen Stellen über die zu verwendenden Kommunikationsverfahren und -weisen (Abbildung 1). Zunächst werden grundsätzliche Vorgaben gemacht:

- Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) legt seine Betriebsprache(n) fest (örtlich abgegrenzt können das auch mehrere sein; siehe z.B. Belgien, Schweiz).
- Sicherheitsrelevante Kommunikation zwischen Mitarbeitern des EIU und Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

müssen in dieser Betriebssprache geführt werden.

- Es gibt eine Anlage zur TSI OPE, die konkrete Vorgaben zur Art und Weise der Kommunikation enthält.
- Das EIU muss zudem festlegen, in welcher Betriebssprache seine eigenen Mitarbeiter untereinander die innerbetriebliche Kommunikation führen müssen.
- Auf Grenzstrecken dürfen auch zwei Betriebsprachen parallel festgelegt werden.

Die TSI OPE macht an vielen weiteren Stellen Vorgaben rund um das Thema Kommunikation (z.B. auch für den Ausfall der Kommunikationsmedien); die meisten finden sich in der Anlage C. Hier sind auch die Vorgaben für die anstehenden Änderungen der Kommunikation bei der DB InfraGO AG enthalten.

### DB – FV 408.0056

Für die neue Richtlinie 408.0056 sind aus verschiedenen Richtlinien die Inhalte an eine Stelle zusammengedrückt. Die Inhalte der Ril 408.0202 und 408.2202 wurden komplett übernommen (die Ril 408.0202/408.2202 entfallen zukünftig). Die Verfahrensanteile aus der Richtlinienfamilie 481 wurden zum größten Teil dort entfernt und ebenfalls an die Grundsatzrichtlinie 408.0056 übergeben. Die TSI OPE steuert noch die internationale Buchstabiertafel, das ziffernweise Aussprechen von Zahlen und weitere Kommunikationsvorgaben bei.

Andere Inhalte sind gänzlich neu, wie zum Beispiel feste Wortlaute für die Befehlsübermittlung. Um beispielsweise ein Diktat zum Aufholen eines Schreibrückstands kurz zu unterbrechen, sind die folgenden Formeln anzuwenden (Abbildung 2).

Die Ril 408.0056 haben wir nach unseren neuen Gestaltungsvorgaben verfasst. Mehr zu den neuen Gestaltungsvorgaben ist im Artikel 3 in der BahnPraxis B 4/2025 zu lesen.

Eine Neuerung, die mit der TSI OPE aus Europa kam, ist die neue Meldung von Triebfahrzeugführern (Tf) und Fahrdienstleitern (Fdl) am Beginn der Kommunikation. Für den Fdl macht es nun einen Unterschied, ob er einen Tf ruft oder von einem gerufen wird. Neu für den Tf ist, dass er sich immer auch mit seinem Standort melden muss. Wie das während der Fahrt geht? Hier kann die Meldung nur eine Relation und

**4.2.1.5. Sicherheitsrelevante Kommunikation zwischen Zugpersonal, sonstigem Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Zugfahrten zulassendem Personal**

Zur sicherheitsrelevanten Kommunikation zwischen Zugpersonal, sonstigem Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen (gemäß Anlage G) und Zugfahrten zulassendem Personal sind die Betriebssprachen (gemäß Anlage J) des Infrastrukturbetreibers auf der betreffenden Strecke zu verwenden.

Die Grundsätze der sicherheitsrelevanten Kommunikation zwischen dem Zugpersonal und dem mit der Zulassung von Zugfahrten beauftragten Personal sind in Anlage C enthalten.

Gemäß der Richtlinie 2012/34/EU ist der Infrastrukturbetreiber verantwortlich für die Veröffentlichung der Betriebssprachen, die von seinem Personal im täglichen Betrieb zu verwenden sind.

Falls die örtliche Praxis jedoch eine zweite Sprache erfordert, ist der Infrastrukturbetreiber dafür verantwortlich, die geografischen Grenzen für deren Gebrauch festzulegen.

Abbildung 1: Auszug aus der TSI OPE 2023

Quelle DB InfraGO AG

|                                   |  |          |
|-----------------------------------|--|----------|
| Aufträge und Meldungen pausieren  | - Den Sender auffordern die Übermittlung zu pausieren. | „Stopp“  |
| Aufträge und Meldungen fortsetzen | - Den Sender auffordern die Übermittlung fortzusetzen. | „Weiter“ |

Abbildung 2: Auszug aus Ril 408.0056

Quelle DB InfraGO AG

**2.2 Identifikation von Fdl und Tf**

Fdl meldet sich:  
 „Hier ist ... [Bezeichnung des Arbeitsplatzes]“

Fdl spricht Zug an:  
 „Zug ... [Zugnummer], hier ist ... [Bezeichnung des Arbeitsplatzes]“

Tf meldet sich:  
 „Hier ist Zug ... [Zugnummer] ... [Standort des Zuges]“

Abbildung 3: Auszug aus Ril 408.0056

Quelle DB InfraGO AG

kein Punkt sein. Das könnte z.B. „Hier Zug Vier Sieben Eins Eins, zwischen Kleinstadt und Erle“ sein (Abbildung 3).

Es gibt eine weitere Änderung, welche aber nicht durch die TSI OPE veranlasst wurde, sondern als Erkenntnis aus der Untersuchung gefährlicher Ereignisse resultiert. Als beitragender Faktor solcher Ereignisse wurde wiederholt festgestellt, dass der Fdl einem Zug irrtümlich einen falschen Standort zugeordnet hat. Oftmals hätte sich die Abfolge dieser Ereignisse anders gestaltet, wenn bei einem unplausiblen Standort der Zugverkehr in diesem Bereich zunächst zum Halten gebracht und erst

**2.3 Plausibilitätsprüfung Standort des Zuges**

Es muss geprüft werden, ob der gemeldete Standort des Zuges mit der Gleis- und Streckenbelegung plausibel ist.

Ist das Ergebnis nicht plausibel, sind durch den Fdl weitere Maßnahmen zu treffen; z. B.

- Standort gemeinsam mit dem Tf ermitteln (z. B. anhand von Signal- und Weichenbezeichnungen)
- Maßnahmen bei Gefahr
- Standortabgleich mit allen Zügen im Zuständigkeitsbereich

Abbildung 4: Auszug aus Ril 408.0056

Quelle DB InfraGO AG

| Buchstabe | Wort     | Hinweise zur Aussprache |                |
|-----------|----------|-------------------------|----------------|
| A         | Alpha    | ælfɑ                    | AL FAH         |
| B         | Bravo    | bʁɑːvo                  | BRAH VOH       |
| C         | Charlie  | tʃɑːli                  | SCHAAR LIE     |
| D         | Delta    | deltɑ                   | DELL TAH       |
| E         | Echo     | ɛko                     | ECK OH         |
| F         | Foxtrot  | fɔkstʁɔt                | FOCKS TROTT    |
| G         | Golf     | ɡɔlf                    | GOLF           |
| H         | Hotel    | hoːtɛl                  | HOH TELL       |
| I         | India    | ɪndiɑ                   | IN DIE AH      |
| J         | Juliet   | dʒuːliːɛt               | DSCHU LIE JETT |
| K         | Kilo     | kiːlo                   | KIE LOH        |
| L         | Lima     | liːmɑ                   | LIE MAH        |
| M         | Mike     | maɪk                    | MAIK           |
| N         | November | noːvɛmbɐ                | NOO WEM BER    |
| O         | Oscar    | ɔska                    | OSS KAH        |
| P         | Papa     | papa                    | PAH PAH        |
| Q         | Quebec   | keːbɛk                  | KE BECK        |
| R         | Romeo    | ʁoːmiːo                 | ROH MEH OH     |
| S         | Sierra   | siːɛʁɑ                  | SIE JÄH RAH    |
| T         | Tango    | tæŋɡo                   | TÄNG GOH       |
| U         | Uniform  | juːnifoːm               | JUNNI FORM     |
| V         | Victor   | vɪkta                   | WICK TOR       |
| W         | Whisky   | wɪski                   | WISS KIE       |
| X         | X-Ray    | ɛksˌrɛɪ                 | ECKS RÄI       |
| Y         | Yankee   | jæŋki                   | JÄNG KIE       |
| Z         | Zulu     | zuːluː                  | SUH LUH        |
| Ä         | Ärger    |                         |                |
| Ö         | Öse      |                         |                |
| Ü         | Übel     |                         |                |
| ß         | Eszett   |                         |                |

Abbildung 5: Auszug aus der Ril 408.0056

Quelle DB InfraGO AG

weitergeführt würde, wenn alle Zugnummern zu den Standorten der Züge passten. Genau diese Vorgaben finden sich nun als zusätzliche Sicherheitsbarriere in der Ril 408.0056 (Abbildung 4).

### Buchstabiertafel

Grundsätzlich ist die Verwendung der internationalen Buchstabiertafel, das sogenannte NATO-Alphabet, nicht neu. Seit vielen Jahren ist diese Buchstabiertafel Bestandteil der Richtlinienfamilie 481. Sie durfte also immer schon genutzt werden. Ab 14. Dezember 2025 muss sie verbindlich genutzt werden. Die nationale Buchstabiertafel verliert dann ihre Gültigkeit. Gleichzeitig gibt es neue Regeln für ihre Verwendung. Für die Bezeichnung von Weichen, Signalen und der eindeutigen Kennung von Befehlen gilt „Bravo“ statt „Berta“. Gleiches gilt für das Buchstabieren von Wörtern oder Ortsnamen, sofern sie buchstabiert werden müssen, weil sie schwer auszusprechen sind oder falsch verstanden werden könnten. Beim Buchstabieren muss also immer die internationale Buchstabiertafel genutzt werden (Abbildung 5).

Da der eigene Name bei der Befehlsübermittlung nicht mehr diktiert werden muss, fällt in der Praxis der häufigste Anwendungsfall des Buchstabierens weg.

Heißt jetzt auch die LÜ Anton, LÜ Alpha? Nein, die LÜ-Sendungen sind Eigennamen und behalten ihre Bezeichnungen. Eine weitere wichtige Frage ist die nach den Umlauten. Um im deutschsprachigen Raum einheitlich zu sein, wurden die Bezeichnungen aus Österreich (Ärger, Öse, Übel) übernommen. Zusätzlich gibt es in Deutschland noch „Eszett“ für ein „ß“. Die Kollegen aus der Schweiz haben nur die internationale Buchstabiertafel eingeführt, Umlaute und Eszett haben sie nicht aufgenommen.

### „Zahlen bitte!“

Gast: „Herr Ober, zahlen bitte!“ Ober: „Vierundzwanzig, Siebzehn!“ Erzählt man den Witz im Betriebsdienst nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025, muss die Antwort des Kellners lauten „Zwo Vier, Eins Sieben“. Die Regeln der TSI OPE sind im Umgang mit Zahlen einfach. Zahlen sind ziffernweise auszusprechen.

Wie im Beispiel weiter oben wird aus dem Zug Siebenundvierzig-Elf, der Zug

Vier-Sieben-Eins-Eins. Für den Aussprechenden eine Übungssache, für den Aufnehmenden eine Erleichterung beim Aufschreiben, da Zahlendreher vermieden werden. Zusätzlicher Vorteil für die Tf, die durch Länder fahren, in denen nicht ihre Muttersprache als Betriebssprache gesprochen wird (also mit dem Mindestsprachkompetenzlevel B1 unterwegs sind): Sie müssen weniger Zahlen lernen. Wie die französische Sprache eindrucksvoll beweist, können Zahlen für „Nicht-Muttersprachler“ schnell zu einer Matheaufgabe und damit völlig falsch verstanden werden; „soixante-dix“ für „Siebzig“ (wörtlich sinngemäß „60+10“), „quatre-vingts“ für „Achtzig“ (wörtlich sinngemäß „4 mal 20“) und „quatre-vingt-dix“ für „Neunzig“ (wörtlich sinngemäß „4 mal 20+10“). Unter Stress kann dann bei der Zugnummer „1080“ auch ein „10420“ verstanden werden.



## Der Tag im Mai

Eine weitere Neuerung in der Kommunikation ist der Wechsel von „Betriebsgefahr“ zu „Mayday“ im Nothaltauftrag. Der Wortlaut des Nothaltauftrags ist aber weiterhin ausschließlich in der Ril 408.0581/408.2581 enthalten.

Für den Notruf innerhalb von GSM-R hätte „Mayday“ nicht zwingend verwendet werden müssen. Die TSI OPE lässt die Verwendung frei, wenn es eine technische Notruf-Funktion bei einer Funkverbindung gibt. Für alle Bereiche, die nicht mit GSM-R ausgerüstet sind sowie im Fall eines GSM-R Ausfalles und der Nutzung der Rückfallebene über P-GSM, wäre „Mayday“ aber Pflicht gewesen. Die Überlegung war also, zwei Wortlaute zu haben oder auch für den Nothaltauftrag über GSM-R „Mayday“ einzuführen. Das Verwenden von zwei unterschiedlichen Wortlauten hätte niemand glücklich gemacht

und im ungünstigsten Fall eine gefährliche Situation noch verschlimmert. Mit dem Wissen, dass die deutschen Behörden und die deutsche Schifffahrt bereits „Mayday“ benutzt sowie, dass praktisch jeder den Begriff aus Filmen oder dem Fernsehen kennt, hat die Wahl nicht schwer gemacht.

In einer der nächsten Ausgaben der *BahnPraxis B* erscheint der letzte Artikel zur Neuherausgabe der FV.

Download der neuen FV ist möglich auf der Internetseite der DB InfraGO AG und DB-intern über die Konzernregelwerkdatenbank



„Mayday“ wird als Notruf in der Luft- und Seefahrt verwendet – ab dem 14. Dezember 2025 gilt dies auch für den Bahnverkehr

## Mayday

Es klingt englisch, ist aber ein Kunstwort. Es wird dem französischen Funkoffizier Frederick Stanley Mockford (1897–1962) zugeschrieben. Dieser wurde gebeten, ein Wort zu finden, dass im internationalen Flugverkehr eine Notsituation ausdrückt. Angelegt an die französischen Ausdrücke „Venez m’aider!, Kommt mir helfen!“ und „M’aidez!, Helft mir!“ wurde „Mayday“ geboren. Unter anderem wegen der in vielen Sprachen gleich klingenden Lautfolge hat sich im Laufe der Jahre Mayday auf der ganzen Welt als Notsignal im Sprechfunk etabliert. Auch die deutschen Behörden und Feuerwehren benutzen Mayday als Notruf.

Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Mayday\\_\(Notruf\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Mayday_(Notruf))



Foto: DB AG/Volker Emerleben

Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb der DB InfraGO AG

## **FIT Bahnbetrieb 2026 für Disponenten/Netzkoordinatoren, Stellwerkspersonale, Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Helfer im Bahnbetrieb**

Sandra Albrecht, DB InfraGO AG, Fachliche Qualifizierung Betrieb, Frankfurt am Main

Wie in den vergangenen Jahren auch, werden in der letzten Ausgabe der *BahnPraxis B* 2025 die Themen für den FIT Bahnbetrieb der Disponenten und Netzkoordinatoren, des Stellwerkspersonals, der Schrankenwärter, der Bahnübergangsposten und den Helfern im Bahnbetrieb für das kommende Jahr vorgestellt.

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

### FIT Themenkatalog 2026

In den folgenden Tabellen sind die Themen für den Fortbildungsunterricht 2026 je Funktion aufgeführt. Wie gewohnt, wird in Pflicht- sowie Angebotsthemen unterschieden.

„Langweilig“, „Zeitverschwendung“ oder „Brauch ich nicht“ – so oder so ähnlich hörte es sich an, wenn vom klassischen FIT-Unterricht die Rede war. Doch das muss nicht sein – ab 2026 wird der FIT für Fahrdienstleiter (Fdl) und Weichenwärter (Ww) noch moderner, interaktiver und praxisorientierter.

So wird das FIT-Stunden-Soll für alle Fdl auf drei Unterrichtstage vereinheitlicht, wovon zwei Tage – unabhängig von der Technik – in Präsenz absolviert werden. Außerdem geht der Fokus weg vom „sturen“ Theorie-Unterricht hin zum Fokus Simulationstraining. Und damit auch jeder in den Genuss kommt, wird an den entsprechenden Stellwerkssimulationen (mechanisches Stellwerk, elektromechanisches Stellwerk, Gleisbildstellwerk, Spurplanstellwerk, ESTW) in kleinen Gruppen trainiert.

Darüber hinaus wird es ab 2026 einen digitalen Lerntag geben, d.h. Lernen an einem selbstgewählten Lernort. Neben den „Pflichtthemen“ stehen zudem mindestens zwei Unterrichtseinheiten „Lernen freiwilliger Inhalte“ für die persönliche Weiterbildung bzw. individuelle Weiterentwicklung zur Verfügung.

### FIT Netzdisposition 2026

Es ist wieder so weit: Der FIT Netzdisposition 2026 ist vorbereitet und steht in den Startlöchern. Neben der jährlichen Awareness-Schulung für Anwender des dispositiven Leitsystems hält der FIT 2026 noch weitere Pflichtthemen bereit. Den Disponenten soll die Bedeutung von betrieblichen Meldungen und Aufträgen dargestellt werden. Die Zugkollision in Dieburg dient hier als Beispiel, das entsprechend aufgearbeitet wird.

Ein weiteres Pflicht-Thema sind die Änderungen der Ril 420.9001, so dass Mitarbeitende in der Disposition die Kodierungen der Zusatzverspätungen sicher anwenden können. Auch den weiteren Änderungen der Ril 420 wird Rechnung getragen (z.B. Ril 420.0530 – Anpassung zu Dispositionsregeln für tunnelreiche Schnellfahrstrecken, u.a.).

#### Themen für Disponenten / Netzkoordinatoren

|  |
|--|
| Bedeutung von betrieblichen Meldungen und Aufträgen (P)  |
| Jahresaktuelle Awareness-Unterweisung für das dispositive Leitsystem (P)   |
| Ril 420.9001, Kodierung der Zusatzverspätung sicher anwenden können (P)  |
| Änderungen der Ril 420 sicher anwenden können (P)  |
| Sicheres und einheitliches Anwenden der Prozesse, Kategorisierung abgestellter Züge/Wagen nach Kritikalität (P)  |
| Dispoziele und -regeln nach Ril 420.0501 verstehen (P)   |
| Neuerungen in Betrieb Live (A)   |
| Liegegebliebener Zug (LiZu) (A)  |
| RnS, Trassen mit sehr hoher Priorität (A)  |
| Besonderheiten bei der Durchführung von Mehrkraft-Tfz, in Verbindung mit Umleitungen und Streckenwechsel (Umleitungen unter erleichterten Bedingungen) (A) |
| Digitales Notfallmanagement (DiNo) – Änderungen bei NFLS und Nmg (A)   |

Tabelle 1: Übersicht der Themen für Disponenten und Netzkoordinatoren (P= Pflichtthema/A= Angebotsthema) (Quelle: DB InfraGO AG)

Einen eigenen Themenblock bekommt im Jahr 2026 das Verfahren aus der Ril 420.0509 „Räumung von Zügen auf Betriebsführungsgleisen“. Hier ist ein einheitliches und sicheres Verständnis und Vorgehen zum Dispositionshebel das Ziel. Ebenso werden die Dispositionsziele und -regeln nach Ril 420.0501 in einem eigenen Themenblock geschult und vertieft werden.

Zu den Pflichtthemen gesellen sich 2026 noch folgende Angebotsthemen:

„Betrieb Live“ hat ein Update mit einigen neuen Funktionen bekommen. Dazu wird es einen Unterricht geben. Was ist das „LiZu-Tool“ und wie gehe ich damit um? Alle Fragen hierzu werden mit dem diesjährigen Angebotsthema abgedeckt.

Verantwortlichkeiten, Bedeutung, Grundlagen und Regelwerke rund um das Thema „RnS“ (Reisen nach Schutzbedarf) und Trassen mit sehr hoher Priorität werden in einer Unterrichtseinheit angeboten.

Und zuletzt wird mit Darstellung der einheitlichen Regeln in Verbindung mit Praxisbeispielen, das Thema „Mehrkraft-Triebfahrzeug“ seinen Platz im Unterricht finden.

| Themen für Fahrdienstleiter / ESTW- Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiter auf Blockstellen und Zugmelder / Zugleiter (Präsenz)   |
|--|
| Neue Befehle regelkonform ausfertigen und diktieren (P)  |
| Maßnahmen bei abgeschalteter Oberleitung in Wechselwirkung zum Ebsü-Plan umsetzen (P) (für Fdl auf elektrifizierten Strecken)  |
| Fahrwegprüfung / Fahrstraßenzustände erkennen und entsprechende Sicherungsmaßnahmen durchführen (A)  |
| Meldungen zu Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Zügen unterscheiden und entsprechende Maßnahmen durchführen (P)  |
| Mächtig Betrieb – Erkennen und minimieren von zentralen Kommunikationsfehlern (NTS*) (P)<br>*NTS = Non-Technical Skills gem. EU-Verordnung 2018/762 Anhang II 4.2            |
| Maßnahmen beim Rangieren mit Besonderheiten anwenden (P)   |
| Regelungen für das Freisein von Gleisen feststellen im Falle von Arbeiten, Störungen sicher anwenden (P)   |
| Unregelmäßigkeiten an Signalen kennen und erforderliche betriebliche Maßnahmen einleiten (A)   |
| Betriebliche Maßnahmen bei einem Verbindungsausfall BZ UZ kennen und den Stufen der Rückfallebenen zuordnen (P) (für Fdl der BZ im WBT-Format in Präsenz mit Lernbegleitung) |
| Anzeigengeführte Zugfahrten durchführen (P) (für Fdl LZB bzw. ETCS)  |
| Zuglaufmeldungen durchführen (P) (für Zugleiter)   |

Tabelle 2: Übersicht der Themen für Stellwerkspersonal im FIT in Präsenz (P= Pflichtthema / A= Angebotsthema) (Quelle: DB InfraGO AG)

| Themen für Fahrdienstleiter / ESTW- Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiter auf Blockstellen und Zugmelder / Zugleiter (am Lerntag) |
|---|
| Änderung/ Neuerungen Regelwerk verstehen (P)  |
| Regeln zum Führen des Arbeits- und Störungsbuchs anwenden (P)   |
| Starkes Netz – Betrieblich sicher unterwegs (P)   |
| Wiederholung und Festigung ausgewählter Themen aus dem Präsenztage (P)  |

Tabelle 3: Übersicht der Themen für Stellwerkspersonal am FIT Lerntag (P= Pflichtthema) (Quelle: DB InfraGO AG)

## FIT Stellwerkspersonale 2026

Für das Jahr 2026 sind insgesamt sechs Pflichtthemen für alle Fdl, Zugleiter und Zugmelder im FIT-Unterricht in Präsenz vorgesehen. Darüber hinaus gibt es drei Pflichtthemen, welche sich jeweils an Fdl in den Betriebszentralen, Fdl mit LZB und/oder ETCS und Zugleiter richten. Hier eine kleine Übersicht der Themen:

Das Thema „Neue Befehle regelkonform ausfertigen und diktieren“ nimmt auch im Jahr 2026 eine besondere Größe ein. Im Fokus stehen hierbei die Erfahrungen der Teilnehmenden mit den neuen Befehlen. Es werden noch einmal die Grundsätze beim Ausfüllen und Diktieren erarbeitet und die Anwendung geübt.

Bei diesem brisanten Thema vertiefen die Teilnehmenden die zu treffenden Maßnahmen bei ausgeschalteter Oberleitung und können diese im Zusammenhang mit der Fahrwegprüfung anwenden. Nach einem Brainstorming über die Nachbearbeitung einer Zugfahrt in einen spannungslosen Abschnitt wird sich dem Anbringen von Merkinweisen und Sperren sowie den Inhalten der Fahrwegprüfung gewidmet.

Anhand verschiedener Fallbeispiele sollen die Teilnehmenden erkennen, warum und in welcher Form Handlungsbedarf besteht. Zudem wird durch Simulationen das Vorgehen auf Fahrdienstleiter- und Triebfahrzeugführer-Seite geübt.

Genauso wie in den letzten Jahren wurde auch wieder das Thema Kommunikation für den FIT 2026 im Schnittstellenverständnis Triebfahrzeugführer – Fahrdienstleiter erarbeitet. Unter dem Motto „Mächtig Betrieb“ sollen das gegenseitige Verständnis geschärft und im Zuge der vielen Veränderungen, die derzeit auf beiden Seiten einwirken, die Qualitätskriterien der Kommunikation verstanden und angewendet werden. Dadurch wird die Sicherheit im Bahnbetrieb erhöht.

Am Lerntag kann von den Mitarbeitenden selbst entschieden werden, wo die Pflichtthemen bearbeitet werden: zuhause oder, wenn dieser zur Verfügung gestellt werden kann, in einem Unterrichtsraum. Was lediglich benötigt wird, ist das digitale Endgerät (DEG) mit Zugang zur DB Lernwelt. Hier stehen die Kurse dann am Lerntag für die Mitarbeitenden bereit.

Eines der Pflichtthemen in jedem Jahr ist das Thema „Änderungen/Neuerungen im betrieblichen Regelwerk verstehen“. Im Jahr 2026 liegt der Fokus hier auf den Änderungen, welche mit der Aktualisierung A01 zur Richtlinienfamilie 408 mit Gültigkeit 12/2026 in Kraft treten. Es geht dabei um Mehrkraft-Triebfahrzeuge und um die neuen Regelungen zur Durchführung von Sperrfahrten auf

der freien Strecke. Ein weiteres Pflichtthema beschäftigt sich mit dem korrekten Führen des Arbeits- und Störungsbuchs. Es ist wichtig, fehlerhafte Einträge zu erkennen. Wenn die Pflichtthemen absolviert sind, bleibt noch Zeit, sich mit Themen zu beschäftigen, die interessieren und die man vertiefen möchte. Viel Spaß beim selbstständigen Lernen.

Auch bei den Ww wird im FIT 2026 ein besonderes Augenmerk auf das Thema „Kommunikation“ gelegt. Zu oft werden Kommunikationsregeln zwischen Ww und Tf nicht eingehalten und dadurch mitunter gefährliche Ereignisse begünstigt. Unter dem Motto „Mächtig Betrieb“ soll das gegenseitige Verständnis geschärft werden. Außerdem wird das Thema „Rangieren mit Besonderheiten“ behandelt, z.B. das Rangieren auf dem Einfahr- oder Ausfahr-gleis, Fahrweg einstellen ohne Rangierstraßen oder das Rangieren bei ausgeschalteter Oberleitung. Zwei weitere Themen für den FIT in Präsenz können der Tabelle entnommen werden, ebenso die Pflichtthemen für den digitalen Lerntag.

### FIT Schrankenwärter und Bahnübergangsposten 2026

Kommunikation ist auch bei den Schrankenwärtern und Bahnübergangsposten das zentrale Thema. So wird bei den Änderungen im Regelwerk vorrangig auf die Änderungen in der TSI OPE zum Notruf eingegangen und die Verwendung der neuen Kommunikationsregeln (Buchstabiertafel) geübt. Darüber hinaus werden anhand von anonymisierten BÜ-Unfallberichten gefährliche Ereignisse aufgearbeitet. Und im praktischen Teil üben die Teilnehmenden dann im Rollenspiel (oder alternativ, wenn vorhanden, mit VR-Brille) das Sichern eines Bahnübergangs.

### FIT-Entwicklung

Die Unterlagen für den FIT werden von Praktikern für Praktiker erstellt. Dem Expertenteam FIT Bahnbetrieb liegt die Fortbildung der Kolleginnen und Kollegen am Herzen – daher bringen diese ihr Wissen und ihre Erfahrungen mit ein und haben damit auch in diesem Jahr bei der Entwicklung für einen praxisnahen und interessanten FIT für 2026 gesorgt. Ziel ist, dass der FIT sowohl interessant als auch für die tägliche Arbeit unserer Mitarbeitenden im Bahnbetrieb wertvoll ist.

Wie bereits in der Vergangenheit nehmen wir gerne Ihre Hinweise und Anregungen zum FIT Bahnbetrieb entgegen. Diese können Sie uns mitteilen unter [sandra.albrecht@deutschebahn.com](mailto:sandra.albrecht@deutschebahn.com).

| Themen für Weichenwärter (Präsenz)  |
|---|
| Mächtig Betrieb – Erkennen und minimieren von zentralen Kommunikationsfehlern (NTS*) (P)<br>*NTS = Non-Technical Skills gem. EU-Verordnung 2018/762 Anhang II 4.2 |
| Maßnahmen beim Rangieren mit Besonderheiten anwenden (P)  |
| Regelungen für das Freisein von Gleisen feststellen im Falle von Arbeiten, Störungen sicher anwenden (P)  |
| Unregelmäßigkeiten an Signalen kennen und erforderliche betriebliche Maßnahmen einleiten (A)  |

Tabelle 4: Übersicht der Themen für Weichenwärter im FIT in Präsenz (P= Pflichtthema / A= Angebotsthema) (Quelle: DB InfraGO AG)

| Themen für Weichenwärter (am Lerntag)                                  |
|--|
| Änderung / Neuerungen Regelwerk verstehen (P)                          |
| Regeln zum Führen des Arbeits- und Störungsbuchs anwenden (P)          |
| Starkes Netz – Betrieblich sicher unterwegs (P)                        |
| Wiederholung und Festigung ausgewählter Themen aus dem Präsenztage (P) |

Tabelle 5: Übersicht der Themen für Weichenwärter am FIT Lerntag (P= Pflichtthema) (Quelle: DB InfraGO AG)

| Themen für Schrankenwärter / Bahnübergangsposten  |
|---|
| Änderungen im Regelwerk anwenden (P)  |
| Aufarbeitung gefährlicher Ereignisse (P) Mächtig Betrieb – Erkennen und minimieren von zentralen Kommunikationsfehlern (NTS*) (P) *NTS = Non-Technical Skills gem. EU-Verordnung 2018/762 Anhang II 4.2 |
| Praktisches sichern Bahnübergang (P)  |

Tabelle 6: Übersicht der Themen für Schrankenwärter und Bahnübergangsposten (P= Pflichtthema) (Quelle: DB InfraGO AG)

| Themen für Helfer im Bahnbetrieb  |
|---|
| Änderung im Regelwerk anwenden (P)  |
| Mächtig Betrieb – Erkennen und minimieren von zentralen Kommunikationsfehlern (NTS*) (P)<br>*NTS = Non-Technical Skills gem. EU-Verordnung 2018/762 Anhang II 4.2 |
| Praktisches Üben Tätigkeiten Helfer im Bahnbetrieb (P)  |

Tabelle 7: Übersicht der Themen für Helfer im Bahnbetrieb (P= Pflichtthema) (Quelle: DB InfraGO AG)



Foto: Muhammed Kocaarslan

Pilotierung der Überwachung am Simulator im Netz Freiburg – ein Fahrdienstleiter während der Simulation gemeinsam mit dem Trainer

Regelmäßige Fortbildung

## Überwachung am Simulator 2026

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

Die DB InfraGO AG führt ab 2026 die Überwachung am Simulator ein und ersetzt damit das bisherige Training mit Ergebnisfeststellung. Ziel ist es, die Handlungssicherheit der Fahrdienstleiter praxisnäher, moderner und lernorientierter festzustellen. In einer vertrauensvollen Lernumgebung werden betriebliche Situationen realitätsnah simuliert, beobachtet und gemeinsam ausgewertet – nicht als Prüfung, sondern als Teil der kontinuierlichen Fortbildung.

Mit Einführung der Überwachung am Simulator (ÜaS) entwickelt die DB InfraGO AG die bisherige Form der Überwachung konsequent weiter. Im Mittelpunkt steht nicht die Bewertung, sondern das Lernen im simulierten Regel- und Störungsbetrieb. Die ÜaS soll die Feststellung der Handlungssicherheit praxisnäher, transparenter und zielgerichteter gestalten. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Betriebssicherheit und Kompetenzentwicklung.

### Pilotierung erfolgreich gestartet

Die ÜaS ist ausdrücklich keine Prüfung. Die Fahrdienstleiter (Fdl) bearbeiten realitätsnahe Betriebsszenarien in einer sicheren und vertrauensvollen Umgebung. Die Trainer begleiten die Simulation, geben in den Auswertegesprächen ein Feedback und unterstützen somit die Fdl. Im Mittelpunkt steht die Förderung von Handlungskompetenz, Kommunikation und dem sicheren Führen betrieblicher Unterlagen – im Sinne einer zeitgemäßen Lernkultur.

### Standardisierte Simulationsbahnhöfe

Ein wesentlicher Bestandteil der ÜaS 2026 ist die Einführung einheitlicher Simulationsbahnhöfe. Sie gewährleisten eine bundesweit vergleichbare, standardisierte Feststellung der Handlungssicherheit.

Ab 2026 stehen in der DB-Lernwelt zu jedem Simulationsbahnhof Web-Based-Trainings (WBT) zur Verfügung. Damit können sich die Fdl freiwillig in digitaler Form auf ihre Überwachung vorbereiten und ihren Simulationsbahnhof kennenlernen. Die WBT enthalten Signallageplan und Übersichtsplan mit Schaltanweisung sowie fachliche Erklärungen.

### Szenarienbasierte Überwachung (beschreibbares Bildmaterial)

Für Stellwerksbauformen, die nicht als Simulation verfügbar sind, kommt die szenarienbasierte Überwachung zum Einsatz. Sie nutzt beschreibbares Bildmaterial („Laminator“) als Arbeitsgrundlage und ermöglicht so eine praxisnahe Feststellung der Handlungssicherheit auch ohne digitale Simulation.

Die Fdl arbeiten exakt an identischen Szenarien in der Simulation und zeichnen ihre Handlungen z.B. auf dem Whiteboard auf.

| Simulationsüberwachung                                      |  |                      |
|---|--|----------------------|
| Stellwerkstechnik   | Simulationstechnik                           | Simulationsbahnhof   |
| 1 Mechanisch – Einheit Mw                                   | VRStw 2D Simulation                          | Mittelstadt          |
| 2 Elektromechanisch – E43                                   | VRStw 2D Simulation                          | Mittelstadt          |
| 3 Relais – GS II Sp 64b                                     | VRStw 2D Simulation                          | Mittelstadt          |
| 4 Relais – Sp Dr S60  | PRESIM Simulation                            | Kleinstadt           |
| 5 ESTW – Siemens  | PRESIM Simulation                            | Bruchfelden          |
| 6 ESTW – Thales ISA   | PRESIM Simulation                            | Bruchfelden          |
| 7 ESTW – Thales HIS   | PRESIM Simulation                            | Bruchfelden          |
| 8 ESTW – ZSB 2000   | PRESIM Simulation                            | Diezen               |
| 9 ESTW – ILBS   | PRESIM Simulation                            | Bruchfelden          |
| Szenarienbasierte Überwachung (beschreibbares Bildmaterial) |  |                      |
| 10 Relais – Dr S2   | Abbildung der Stellwerksbauform              | Rechtsheim           |
| 11 Relais – Sp Dr L30                                       | Abbildung der Stellwerksbauform              | Rechtsheim           |
| 12 Stw Technik nach Bedarf                                  | Individuelle Abbildung der Stellwerksbauform | nach Wahl des Netzes |

Tabelle 1: Zuordnung der Stellwerksbauformen zu den Simulationsbahnhöfen (ÜaS 2026)

(Quelle: Muhammed Kocaarslan)

Außerdem gibt es alternativ zum beschreibbaren Bildmaterial Simulationen auf Basis einer interaktiven PowerPoint-Anwendung – den digitalen Laminator. Dieser erlaubt die Darstellung aller betrieblichen Zustände – vom Regelbetrieb bis zur Störung.

### Von der Zuordnung bis zur praxisnahen Durchführung der Überwachung

Die Zuordnung der Fdl zu den jeweiligen Stellwerksbauformen erfolgt durch den zuständigen Leiter Betriebsbezirk (LBB) über die in Panoptes hinterlegten Stammdaten. Diese Daten

Abbildung 1: WBT in der DB-Lernwelt – digitale Einweisungen auf die Simulationsbahnhöfe





Abbildung 2: Digitaler Laminator – interaktive Darstellung der Stellwerkstechnik im Pilotnetz Freiburg

geben Aufschluss über die regelmäßig bediente Stellwerkstechnik sowie Besonderheiten wie Streckenblock, Bahnübergänge und bilden die Grundlage für die Auswahl der passenden Simulationsumgebung.

Im Rahmen der Überwachung am Simulator sorgt der Trainer dafür, dass die Durchführung so praxisnah wie möglich an den örtlichen Gegebenheiten des Arbeitsplatzes des Fdl ausgerichtet ist. Ist eine baugleiche Simulationsanlage nicht verfügbar, wird eine vergleichbare Stellwerksbauform genutzt. In solchen Fällen unterstützt der Trainer bei Bedarf die Bedienung der Simulation.

Die fachliche Verantwortung bleibt dabei klar: Die Fdl müssen ihr betriebsdienstliches

Fachwissen nach der Richtlinie (Ril) 408 sowie die in der ÜaS festgelegten Schwerpunkte – Kommunikation und das Führen betrieblicher Unterlagen – sicher beherrschen und anwenden können.

### Ablauf der Überwachung am Simulator nach Ril 412.9111

Die ÜaS folgt einem einheitlichen Ablauf, bestehend aus Kontroll-, Übungs- und Aufbau-Simulation. So entsteht ein nachvollziehbarer und lernförderlicher Prozess zur Feststellung der Handlungssicherheit. Fachliche Hinweise und Details finden Fdl in der internen Konzernregelwerksdatenbank (KRWD) unter Ril 412.9111.

Während der Überwachung dürfen die Fdl selbstverständlich die zugelassenen betrieblichen Hilfsmittel verwenden, um die Simulation praxisnah durchzuführen. Hierzu gehören insbesondere:

- Ril 408 "Fahrdienstvorschrift" sowie weitere relevante Regelwerke (z.B. Ril 482)
- Thalamus, die digitale Fassung der Ril 408

Diese Hilfsmittel sollen den realen Arbeitsalltag abbilden und helfen, Entscheidungen sicher und regelkonform zu treffen.

### Kontroll-Simulation

*(Dauer ca. 45 Minuten + 15 Minuten Auswertung)*

Zu Beginn werden die betrieblichen Unterlagen ausgelegt. Das Thema der ÜaS wird nicht vom Trainer festgelegt, sondern per Zufallsprinzip durch den Fdl ausgelost. Der Fdl zieht dabei eine von drei Themenkarten und erfährt somit vor Beginn der Überwachung, welches Thema er während der ÜaS bearbeiten wird. Für das Jahr 2026 stehen folgende Themen zur Auswahl: Fahrwegprüfung, Räumungsprüfung und Oberleitung.

Die Simulation startet stets im Regelbetrieb. Der Trainer beobachtet das Handeln, die betriebliche Kommunikation sowie das Führen betrieblicher Unterlagen und hält alle wesentlichen Feststellungen – einschließlich positiver Beobachtungen und Lobe – direkt in Panoptes fest. Treten während des Ablaufs Situationen auf, in denen die Betriebssicherheit nicht vollständig gewährleistet ist, wird die Simulation abgebrochen und nach dem Auswertegespräch im Anschluss mit der Aufbau-Simulation

fortgesetzt. Das Ergebnis einer abgebrochenen Kontroll-Simulation wird weder dokumentiert noch dem LBB mitgeteilt.

Nach Abschluss oder Beendigung erfolgt die gemeinsame Auswertung. Bewertet werden beobachtete Handlungen, die Kommunikation und die Dokumentation betrieblicher Unterlagen. Die Bewertung erfolgt nach den in der Ril 412.9111 definierten Gewichtungen:

- Ohne Beanstandung: regelwerkskonform, vollständig und richtig.
- Geringe Abweichung (gA): Regelwerksvorgaben wurden nicht eingehalten, die Wahrscheinlichkeit eines gefährlichen Ereignisses war jedoch nicht gegeben.
- Handlungsbedarf (HB): Abweichungen, die in Kombination mit weiteren Abweichungen zu einem gefährlichen Ereignis hätten führen können, oder wiederholte gleichartige geringfügige Abweichungen.
- Unverzögerlicher Handlungsbedarf (UHB): Die Betriebssicherheit war zu dem Zeitpunkt nicht in vollem Umfang gewährleistet, zu dem Entscheidung und sicheres Handeln erforderlich gewesen wären.

Wird beim Fdl ein HB oder UHB festgestellt, folgt eine Aufbau-Simulation, deren Ergebnis für die Beurteilung maßgeblich ist. In diesem Fall wird ausschließlich das Ergebnis der Aufbau-Simulation in Panoptes dokumentiert.

### Übungs-Simulation

(Dauer ca. 30 Minuten + 15 Minuten Auswertung)

Die Übungs-Simulation ist verpflichtend für alle Fdl, die in der Kontroll-Simulation handlungssicher waren – also ohne Beanstandung oder mit geringen Abweichungen bewertet wurden. Sie bietet die Möglichkeit, bestimmte Themen gemeinsam mit dem Trainer zu vertiefen oder praxisnah zu wiederholen. Der Trainer begleitet die Simulation – im Fokus steht das selbstgesteuerte Lernen durch Praxis und der fachliche Austausch im geschützten Lernumfeld.

Am Ende der Übungs-Simulation findet ein Auswertungsgespräch statt, in dem der Trainer ein qualitatives Feedback gibt, Stärken hervorhebt und Lernimpulse für den weiteren Praxisalltag vermittelt – ohne Bewertung oder Eintragung in Panoptes.

### Aufbau-Simulation

(Dauer ca. 30 Minuten + 15 Minuten Auswertung)

Die Aufbau-Simulation dient der gezielten Vertiefung nach einem festgestellten HB oder UHB in der Kontroll-Simulation. Der Fdl erhält dabei verbindlich dasselbe Thema, das bereits in der Kontroll-Simulation behandelt wurde (z.B. Fahrwegprüfung, Räumungsprüfung oder Oberleitung), jedoch mit einer anderen betrieblichen Ausgangslage und Störung.

Abbildung 3: Themenkarten zur ÜaS 2026 – die Themen werden per Losverfahren gezogen



Foto: Muhammed Kocarslan

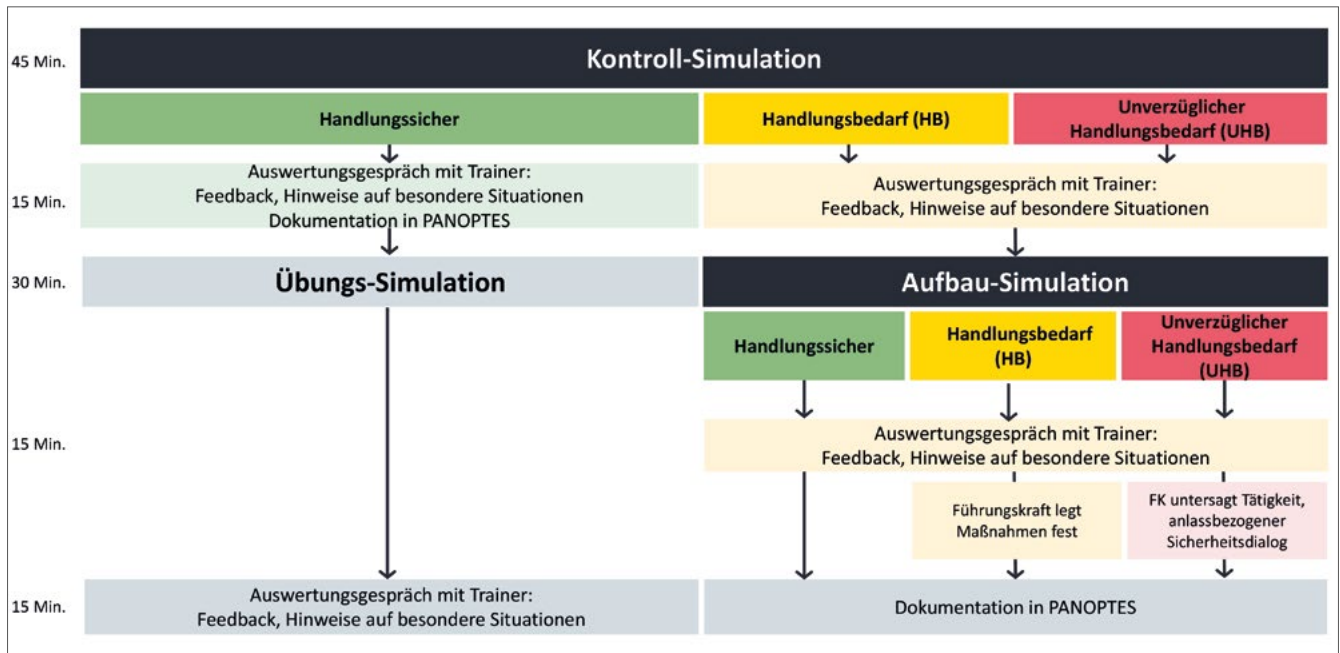


Abbildung 4: Ablauf der Überwachung am Simulator nach Ril 412.9111 – von der Kontroll- bis zur Aufbau-Simulation

Quelle: Muhammed Kocaarslan

### Ein Beispiel

Hatte der Fdl in der Kontroll-Simulation das Thema Räumungsprüfung mit der Störung „Besetztanzeige“ kommt in der Aufbau-Simulation erneut das Thema Räumungsprüfung zur Anwendung – diesmal jedoch beispielsweise mit einer Störung am Festlegemelder des Zentralblocks.

Das Vorgehen nach Ril 408.0622 bleibt dabei inhaltlich identisch. Dadurch kann überwacht werden, ob der Fdl das Verfahren sicher beherrscht, regelwerkskonform anwendet und das Gelernte auf neue Situationen überträgt – was den angestrebten Lerneffekt messbar macht.

### Informationsangebote und Kommunikation

Zur Einführung der ÜaS wird Mitte November 2025 ein neues Erklärvideo auf DB-Planet

„Kommunikation Betrieb“ veröffentlicht. Dieses Video erläutert Ziele, Ablauf und Unterschiede zur bisherigen TmE-Systematik – ähnlich wie das Erklärvideo zum TmE 2025. So erhalten alle Fdl einen Überblick über die Neuerungen und die praktische Durchführung der ÜaS.

### Fazit

Mit der ÜaS führt die DB InfraGO AG eine neue Ära in der Fortbildung und Überwachung ein. Unregelmäßigkeiten und Abweichungen vom Regelbetrieb, auch in Zusammenhang mit Baugeschehen, können praxisnah geübt werden, wodurch Handlungssicherheit, Kommunikation und Dokumentation gezielt gestärkt werden.

Die ÜaS leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Betriebssicherheit und zur Qualitätssicherung im Bahnbetrieb.

### Bekanntgabe der Themen für die ÜaS 2026

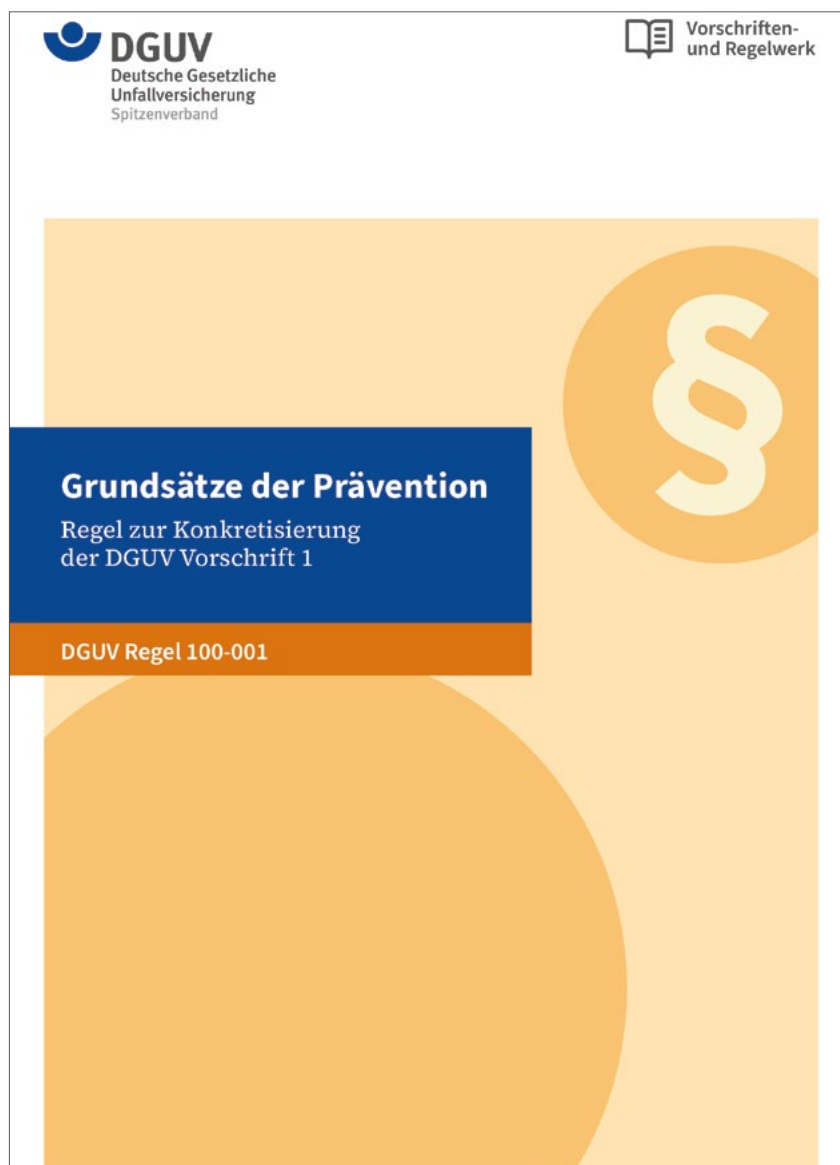
Für die ÜaS 2026 gelten die folgenden Themen:

- Fahrwegprüfung
- Räumungsprüfung
- Oberleitung

Thalamus (digitale Ril 408.01-06)

Link: <https://thalamus.app.db.de/thalamus>





Sicherheit und Gesundheit

## DGUV Regel 100-001 „Grundsätze der Prävention“ aktualisiert

Dipl.-Ing. (FH) Christoph Rützel M.Sc., Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Referent im Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main

Die DGUV Regel 100-001 ist eine wichtige Regel, welche die DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ konkretisiert und erläutert. Mit der neuen Ausgabe von Juni 2025 gibt es einige Änderungen zur bisherigen Fassung von Mai 2014.



Abbildung 1: Unterweisung der Beschäftigten durch den Vorgesetzten

Ziel der Überarbeitung war es, eine aktuelle, zeitgemäße und praxisnahe Regel zu erstellen, die ausgewogen auf alle Branchen, Betriebsgrößen und Versichertengruppen anwendbar ist. Gleichzeitig konnte der Umfang reduziert und die Lesbarkeit verbessert werden.

Im Folgenden werden wesentliche Änderungen aus der neuen Ausgabe vorgestellt.

### Beurteilung der Arbeitsbedingungen – Gefährdungsbeurteilung

Das Kapitel 2.2 zur Gefährdungsbeurteilung wurde komplett neu gefasst – hierzu einige Änderungspunkte:

#### Begriff „Arbeit“

Der Begriff „Arbeit“ wird nun einfacher und kürzer gefasst: Unter „Arbeit“ im Sinne dieser Regelung ist dabei jegliche versicherte Tätigkeit zu verstehen.

#### Prozessschritte der Gefährdungsbeurteilung

Enthalten ist jetzt eine Auflistung der sieben Prozessschritte zur Durchführung der

Gefährdungsbeurteilung, die in der DGUV Regel näher erläutert werden:

1. Festlegen von Arbeitsbereichen und Tätigkeiten
2. Ermitteln der Gefährdungen
3. Bewerten der Gefährdungen
4. Festlegen konkreter Arbeitsschutzmaßnahmen
5. Durchführen der Maßnahmen
6. Überprüfen der Wirksamkeit der Maßnahmen
7. Fortschreiben der Gefährdungsbeurteilung

Diese Prozessschritte haben sich als sinnvoll erwiesen, bauen aufeinander auf und unterstützen eine systematische sowie strukturierte Vorgehensweise.

### Unterstützung bei der Gefährdungsbeurteilung

Für die Hilfestellung bei der Gefährdungsbeurteilung sind nun fachkundige Personen benannt. Zudem wurden als Handlungshilfe für die Gefährdungsbeurteilung „Online-Hilfen“ ergänzt.

### Unterweisung der Versicherten

Eine Überarbeitung ist in weiten Teilen des Kapitels 2.3 zur Unterweisung der Versicherten (Beschäftigten) erfolgt.

### Gesamtverantwortung bleibt beim Unternehmer

Folgende Ergänzung wurde aufgenommen: Wie andere Pflichten hinsichtlich Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit kann der Unternehmer auch die Pflicht zur Unterweisung auf andere Personen übertragen – er behält aber in jedem Fall die Gesamtverantwortung.

### Erforderliche Weisungsbefugnis

Hier wird explizit darauf hingewiesen, dass für die Durchführung von Unterweisungen eine entsprechende „Weisungsbefugnis“ erforderlich ist. Ergänzt wurde, an wen die Pflicht zur Unterweisung der Beschäftigten üblicherweise zu übertragen ist, d.h. an den unmittelbar betrieblichen Vorgesetzten, z.B. die Abteilungsleitung, die Meister und Meisterinnen, die Schicht- oder Maschinenführung oder die Teamleitung. Dies ist sinnvoll, da diese jeweils in ihrem Verantwortungsbereich „vor Ort“ sind, das Verhalten der ihnen unterstellten Beschäftigten beobachten können und erforderlichenfalls korrigieren müssen.

DGUV Regeln stellen bereichs-, arbeitsverfahrens- oder arbeitsplatzbezogene Inhalte zusammen. Sie erläutern, mit welchen konkreten Präventionsmaßnahmen Pflichten zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren erfüllt werden können.

## Unterstützung bei der Unterweisung

Neu aufgenommen wurde, wer bei der Unterweisung unterstützen bzw. beraten und mitwirken kann. Hier werden Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte bzw. Betriebsärztinnen und Sicherheitsbeauftragte genannt. Explizit aufgenommen wurde auch der Hinweis, dass diese Personen die Unterweisungen nicht eigenverantwortlich durchführen können, da ihnen hierfür die erforderliche „Weisungsbefugnis“ fehlt.

## Wirksamkeit der Unterweisung

In der DGUV Regel wird nun darauf hingewiesen, dass sich die für die Unterweisungen verantwortlichen Personen davon überzeugen müssen, dass die Beschäftigten die Inhalte der Unterweisungen verstanden haben und die Maßnahmen umsetzen können. Die Wirksamkeit der Unterweisungen ist durch die Vorgesetzten zu überprüfen.

## Dokumentation der Unterweisung

Hier wurde aufgenommen, dass die DGUV Vorschrift 1 weder eine bestimmte Form der Dokumentation noch eine Unterschrift der unterweisenden Person oder der Unterwiesenen vorsieht. Erwähnt wird hierzu, dass einige staatliche Vorschriften jedoch ausdrücklich eine schriftliche Dokumentation oder eine Unterschrift fordern. Unabhängig davon erleichtert eine Unterschrift der Unterwiesenen den Nachweis, dass die entsprechenden Personen unterwiesen wurden.

## Pflichtenübertragung

Das Kapitel 2.12 zur Pflichtenübertragung wurde komplett überarbeitet und sprachlich eindeutiger gefasst.

## Verantwortung und Pflichtenübertragung

Hier wurde klargestellt, dass Führungskräfte bereits aufgrund ihrer Stellung im Betrieb und im Rahmen ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs Verantwortung für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit übernehmen.

Eine gesonderte Übertragung der mit der Stellung ohnehin verbundenen Pflichten ist daher nicht erforderlich, kann aber zur Klarstellung der Aufgaben und Pflichten beitragen. Eine gesonderte Übertragung ist nur für solche Unternehmerpflichten erforderlich, die über die ohnehin obliegenden Pflichten hinausgehen.



Abbildung 2: Erste-Hilfe-Leistungen

## Sicherheitsbeauftragte

Anpassungen gab es auch im Kapitel 4.2 zu den Sicherheitsbeauftragten.

### Anzahl der Sicherheitsbeauftragten

Bei der Festlegung der Anzahl der Sicherheitsbeauftragten werden auch Leiharbeitnehmende genannt, die bei dem Kriterium „Anzahl der Beschäftigten“, wie eigene Beschäftigte zu berücksichtigen sind.

### Unabhängigkeit gewährleistet

Hier wurde der Hinweis aufgenommen, dass Sicherheitsbeauftragte keine Unternehmerpflichten übernehmen. Sie können aus ihrer Funktion heraus keine Weisungen erteilen oder Aufsicht führen. Dabei wird explizit darauf aufmerksam gemacht, dass durch die Auswahl von Personen ohne Weisungsbefugnis deren Unabhängigkeit gewährleistet wird.

## Notfallmaßnahmen

Das Kapitel 4.4.1 zu Notfallmaßnahmen wurde fast vollständig neu gefasst.

Neu hinzugekommen sind u.a. Beispiele, die zu

DGUV Regeln zeigen zudem dort, wo es keine Arbeitsschutz- oder Unfallverhütungsvorschriften gibt, Wege auf, wie Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren vermieden werden können. Darüber hinaus bündeln sie das Erfahrungswissen aus der Präventionsarbeit der Unfallversicherungsträger.



Foto: pixabay

gefährlichen Störungen des Betriebsablaufes führen können, z.B.:

- Stromausfälle
- Angriffe auf IT-Strukturen
- Havarien
- Unwetterkatastrophen
- Anschläge oder Überfälle
- Amokfälle

### Erste Hilfe

Der Abschnitt zur Ersten Hilfe (Kapitel 4.6 bis 4.10) wurde überarbeitet, aktualisiert und an einigen Stellen konkretisiert. Nachfolgend einige der angepassten Inhalte:

#### Dokumentation der Erste-Hilfe-Leistungen

Ergänzt wurde, dass für die Dokumentation der Erste-Hilfe-Leistungen neben dem Meldeblock (DGUV Information 204-021 „Dokumentation der Erste-Hilfe-Leistungen“) auch eine geeignete elektronische Form verwendet werden kann.

Zudem wurde aufgenommen, dass die Dokumentation der Erste-Hilfe-Leistungen insbesondere durch technische Maßnahmen – wie

DGUV Regeln sind fachliche Empfehlungen zur Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheit. Sie haben einen hohen Praxisbezug und Erkenntniswert, werden von den beteiligten Kreisen mehrheitlich für erforderlich gehalten und können deshalb als geeignete Richtschnur für das betriebliche Präventionshandeln herangezogen werden.

Zugriffsbeschränkungen – vor dem Zugriff durch Unbefugte zu sichern sind.

#### Erste Hilfe-Ausbildung

Aufgenommen wurde, dass Personen, die im Rahmen des Erwerbs des Führerscheins eine Ausbildung in Erster Hilfe absolviert haben, als Ersthelfende im Betrieb eingesetzt werden können, falls die Ausbildung nicht länger als zwei Jahre zurückliegt und die Ausbildung von einer von den Unfallversicherungsträgern ermächtigten Ausbildungsstelle durchgeführt wurde.

#### Dauer der Aus- und Fortbildung in Erster Hilfe

Die Dauer der Aus- und Fortbildung in Erster Hilfe wurde an die aktuell geltenden Regelungen angepasst, d.h. die Aus- und Fortbildung zum Ersthelfer bzw. zur Ersthelferin erfolgt in einem neun Unterrichtseinheiten umfassenden Erste-Hilfe-Lehrgang.

#### Regelungen zu Menschen mit Behinderung ergänzt

An mehreren Stellen wurden Aussagen zu Menschen mit Behinderung ergänzt:

#### Beurteilung der Arbeitsbedingungen (Gefährdungsbeurteilung) – Punkt 2.21

Besondere Erfordernisse von Menschen mit Behinderung sind – bei der Gefährdungsbeurteilung – zu berücksichtigen.

#### Befähigung für Tätigkeiten – Punkt 2.6.1

In Einzelfällen kann auch die individuelle Tagesform von Beschäftigten deren Befähigung beeinflussen. In diesem Fall ist zu entscheiden, ob Tätigkeiten ausgeführt werden können. Dies gilt insbesondere bei Menschen mit Behinderung, je nach Art und Umfang der Behinderung.

#### Maßnahmen bei besonderen Gefahren – Punkt 4.4.1

Bei der Maßnahmenfestlegung – bei besonderen Gefahren – sind die Belange von Menschen mit Behinderung, Besuchern und Dritten zu berücksichtigen.

#### Erste Hilfe – Punkt 4.6.1

Als Ersthelfer können grundsätzlich alle geeigneten Personen, auch Menschen mit Behinderung, ausgebildet und benannt werden. Dabei sind die individuellen Voraussetzungen, insbesondere persönliche, körperliche und geistige Aspekte, zu berücksichtigen.