

BahnPraxis

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der DB AG



4 · 2006

- Fluchtwege aus Führerräumen der Triebzüge und Steuerwagen
- Automatische Stromabnehmersenkeinrichtung (AS)
- WM 2006 – Gemeinsam für Sicherheit sorgen
- Veranstaltung der EUK auf der A+A 2005
- Neue Broschüre zur Traumaprävention

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und Leser,

in dieser Ausgabe finden Sie – wie angekündigt – den Beitrag über die betrieblichen Maßnahmen bei der DB Netz AG im Zusammenhang mit der Automatischen Stromabnehmersenkeinrichtung.

Der Beitrag „Gemeinsam für Sicherheit sorgen“ schildert die umfangreichen Maßnahmen der Deutschen Bahn AG während der Fußballweltmeisterschaft, die vom 9. Juni bis 9. Juli 2006 in Deutschland stattfindet. Das Motto der WM lautet: „Die Welt zu Gast bei Freunden“. Die Bahn möchte mit dazu beitragen, dass die erwarteten 3,2 Millionen Fußballfans sicher in die Austragungsorte und wieder sicher nach Hause kommen.

In diesem strengen Winter haben wir wieder erlebt, dass Bäume unter der Schneelast zusammenbrechen und auf die Gleise stürzen. Für den Triebfahrzeugführer, der auf seinem Gleis plötzlich ein solches Hindernis erkennt, gilt es dann, schnell zu bremsen, die Fahrgäste zu informieren und sich in Sicherheit zu bringen. Dazu muss der Fluchtweg aus dem Führerraum frei sein. Im Beitrag „Fluchtwege bei Triebwagen und Steuerwagen der DB AG“ sind die Maßnahmen erläutert, um die Wege zu kennzeichnen und freizuhalten.

Wir freuen uns, wenn Sie nun weiterblättern.

Bis zum nächsten Mal
Ihr Redaktionsteam „BahnPraxis“



Unser Titelbild:
Blick über die Schulter,
Triebfahrzeugführer im ICE 3.
Foto: DB AG/Schmid.

THEMEN DES MONATS

Fluchtwege aus Führerräumen der Triebzüge und Steuerwagen

Dieser Artikel beschäftigt sich mit den Fluchtwegen für Tf, den entsprechenden Markierungen und Beförderungsbestimmungen bei Triebzügen und Steuerwagen.

Seite 39

Automatische Stromabnehmersenkeinrichtung (AS)

In Heft 02/2006 hatten wir über die Funktionsweise und die Maßnahmen beim Ansprechen der Automatischen Stromabnehmersenkeinrichtung (AS) vor allem aus der Sicht des Triebfahrzeugführers berichtet. Im Mittelpunkt des zweiten Artikels zu AS stehen die betrieblichen Maßnahmen der DB Netz AG.

Seite 41

WM 2006 – Gemeinsam für Sicherheit sorgen

Ein großes Ereignis wirft seine Schatten voraus... – wie die Deutsche Bahn AG sich auf darauf in Puncto Sicherheit für die Reisenden von und nach den Austragungsorten vorbereitet, lesen Sie in diesem Artikel.

Seite 43

Veranstaltung der EUK auf der A+A 2005

Schwerpunkt der Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) bei der A+A 2005 war die Sicherung von Arbeitsgruppen bis zu drei Personen gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb.

Seite 45

Berichtigung

zu BahnPraxis 12/05 – Artikel „Ein Stellwerkstotalausfall und seine Folgen“

Seite 45

Neue Broschüre zur Traumaprävention

„Psychisch belastende Ereignisse bewältigen“ – so der Titel einer neuen Broschüre der DB AG und der EUK, die wir hier vorstellen.

Seite 46

Impressum „BahnPraxis“

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG.

Herausgeber

Eisenbahn-Unfallkasse – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe, beide mit Sitz in Frankfurt am Main.

Redaktion

Kurt Nolte, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Markus Krittian, Dieter Reuter, Werner Wiczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NBGB, Taunusstraße 45-47, 60329 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-2 77 03, E-Mail: N.BGB@bahn.de.

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der EUK im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement € 15,60, zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Eisenbahn-Fachverlag GmbH, Postfach 23 30, 55013 Mainz, Telefon (0 61 31) 28 37-0, Telefax (0 61 31) 28 37 37, ARCOR (9 59) 15 58. E-Mail: bahnpraxis@eisenbahnfachverlag.de

Druck und Gestaltung

Meister Print & Media GmbH, Werner-Heisenberg-Straße 7, 34123 Kassel.

Fluchtwege aus Führerräumen der Triebzüge und Steuerwagen

Dipl.-Ing. Bernd R. Rockenfelt, DB AG, Leiter TTK, Frankfurt am Main



Abbildung 1

Zum Glück kommt es nur selten vor, dass Züge unverhofft auf Hindernisse im Fahrweg, z.B. einen umgestürzten Baum, stoßen. Der Triebfahrzeugführer (Tf) befindet sich im Führerraum an einer besonders gefährdeten Position des Zuges. Vor allem bei Steuerwagen und Triebzügen ist wegen der leichten Bauweise der Fahrzeuge die Gefährdung der Tf besonders hoch. Er muss genau wissen, wie er in einer solchen Situation reagiert und wohin er flüchtet.

Betrachtet man die Führerräume der Triebzüge und Steuerwagen, so kann man unterschiedliche Konzepte der Hersteller hinsichtlich des Betretens und Verlassens des Führerraums feststellen. Elektrische Triebzüge (ET) sind grundsätzlich mit seitlichen Einstiegstüren und mit einer Tür zum Fahrgastraum ausgestattet. Dieselelektrotriebzüge (VT) haben dagegen nur eine Tür zum Fahrgastraum. Bei den Steuerwagen findet man keine einheitliche Ausstattung mit Türen. Ob nun Seitentüren oder nicht, alle Führerräume dieser Fahrzeuge haben eine Tür zum Fahrgastraum. In den Tabellen 1 und 2 sind einige Bauformen für die Triebzüge und die Steuerwagen aufgeführt.

Betrachtet man nun die Bereiche, die an den Führerraum angrenzen, so stellt man auch hier Unterschiede fest. Manche Führerraumtüren führen direkt in den Sitzbereich der Fahrgäste. Andere Türen führen in einen Mehrzweckbereich und wieder andere direkt in den Einstiegsbereich der Fahrgäste.

Fluchtwege für den Tf

Der Fluchtweg führt grundsätzlich durch die Tür zum Fahrgastraum.

Ein Verlassen des Führerraums während der Fahrt durch eventuell vorhandene Seitentüren ins Freie verspricht wohl kaum adäquate Sicherheit. Im Gefahrenfall ist der Tf darauf angewiesen, möglichst viel Raum zwischen sich und den Gefahrenbereich zu bringen. Die „Knautschzone“ soll möglichst groß sein. Dazu muss der be-

reich hinter der Führerraumtür frei von Gegenständen wie Koffern und sperrigem Gepäck oder Fahrrädern sein. Um dies zu erreichen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- Verwendung von Piktogrammen,
- Kennzeichnung der Bodenflächen, die frei gehalten werden müssen,
- spezielle Halterungen für Räder und sperriges Gut (z.B. Ski) außerhalb des Fluchtbereichs,
- Beförderungsbestimmungen für die Kunden und
- Weisungen für Tf und Zugbegleiter.

Diese Möglichkeiten sollen nun näher vorgestellt werden.

Piktogramme

Große Gepäckstücke und Räder, die kreuz und quer herumstehen und nicht befestigt sind, versperren oft den Weg und beeinträchtigen daher den Fluchtweg. Daher sind beispielsweise an Triebwagen Piktogramme angebracht, um Fahrgäste darauf hinzuweisen, dass der Raum freigehalten werden muss.

Abbildung 1 zeigt die Verbindungstür beim ICE-Steuerwagen. An Triebwagen sind ferner außen Piktogramme angebracht, wo das Mitführen von Rädern erlaubt ist und wo nicht. Beim ET 420 grenzt beispielsweise an dem einen Fahrzeugende der Sitzbereich direkt an den Führerraum, am anderen Ende befindet sich dort ein Mehrzweckraum mit seitlichen Sitzen, die in der Grundstellung hochgeklappt sind. Hier ist Platz für größere Gepäckstücke oder

Tabelle 1: Triebzüge

Bausreihe (BR)	Tür zum Fahrgastraum	Anzahl der Seitentüren
ET 42x	Ja	2
VT 628	Ja	0
VT 64x	Ja	0

Bauart	Tür zum Fahrgastraum	Anzahl der Seitentüren
Modus (PUmA)	Ja	2
Wittenberger Kopf	Ja	2
Karlsruher Kopf	Ja	0
Doppelstocksteuerwagen	Ja	0
IC-Steuerwagen	Ja	0

Tabelle 2: Steuerwagen



Abbildung 2



Abbildung 3



Abbildung 4

Räder. Auch hier wird in beiden Fällen schriftlich (vier Sprachen) und mit Piktogrammen an den Führerraumtüren darauf hingewiesen, dass ein Durchgang freizuhalten ist.

Bei den neuen Triebwagen der BR-Familie 423/424 grenzt ein vom restlichen Fahrgastraum durch eine Glastrennwand und eine Glastür getrenntes Abteil an die Führerräume. Hier ist auf der Tür zwischen Führerraum und Fahrgastraum ein Schild angebracht, auf dem in vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch) folgender Text steht: „Bitte den Platz vor der Tür freihalten“.

Daneben findet man ein Piktogramm mit einem Koffer mit ei-

nem roten diagonalen Strich, der anzeigt, dass hier kein Gepäck abgestellt werden soll.

An der Glastür zu diesem Abteil findet man ebenfalls diese beiden Schilder und ein Piktogramm, das darauf hinweist, dass vor dieser Tür keine Räder abgestellt werden sollen. Dies bezieht sich auch auf den freizuhaltenden Zugang zu diesem Abteil, das oft als 1. Klasse-Abteil ausgewiesen ist.

Beim VT 628, wo der Führerraum direkt an den Einstiegsbereich angrenzt, ist bei einigen Triebwagen außen neben dem Piktogramm eines Rades der Zusatz „max 8“ angebracht, um die Anzahl der verfügbaren Plätze anzuzeigen (Abbildung 2).

Halterungen für Räder oder sperriges Gut

Bei einigen IC- und Nahverkehrs-Steuerwagen findet man hinter dem Führerraum große Mehrzweckräume. Hier sind an den Seitenwänden Halterungen für Räder angebracht, an denen man diese aufhängen oder einstellen und mit Gurten sichern kann (Abbildungen 3 und 4). Auf diese Weise wird der Fluchtweg für den Tf frei gehalten. Die Stellplätze für Räder sind in IC-Zügen reservierungspflichtig. So wird eine Überfüllung des Steuerwagens vermieden.

Markierungen auf dem Fußboden

Bei einigen Steuerwagen ist auf dem Boden die Fläche markiert, auf der nichts abgestellt werden soll, damit der Tf einen ausreichenden Fluchtweg hat. Leider halten sich – besonders bei stark frequentierten Zügen – viele Reisende nicht an diese Hinweise.

Beförderungsbestimmungen

In den Beförderungsbestimmungen der DB AG gibt es allgemeine Bestimmungen z.B. zum Thema „Mitnahme von Rädern“. Die Mitnahme von Rädern ist möglich, sofern Platz im Zug ist. Eine grundsätzliche Beförderungspflicht besteht nicht. Es lässt sich jedoch vermuten, dass nur wenige Kunden die Beförderungsbestimmungen kennen und sie mit Verärgerung reagieren, wenn sie nicht mitgenommen werden. Für Verkehrsverbünde können besondere Regeln gelten. Letztlich bleibt es jedoch dem Zugpersonal überlassen, wie viele Reisende mit Rädern es bei Zügen ohne Reservierungspflicht für Räder mitnimmt. Problematisch ist das große Aufkommen von Fahrrädern auf Nahverkehrsstrecken, die durch beliebte Ausflugsgebiete wie

beispielsweise das Lahntal führen. Hier kommt es häufig zu Situationen, bei denen der Zugbegleiter größere Reisegruppen mit Rädern abweisen muss, die unangemeldet die Bahn benutzen wollen. Hier spielt einerseits das Freihalten des Fluchtwegs, aber auch andererseits die Sicherheit der Reisenden eine wichtige Rolle. Da auf diesen Strecken meist Dieseltriebzüge im Einsatz sind – wie zum Beispiel der VT 628 – können Räder ausschließlich in den Einstiegsräumen abgestellt werden. Hier ist insbesondere an Wochenenden oder an Wochenfeiertagen schnell die Kapazität der Triebzüge erreicht.

Weisungen

Es gibt bei den Transportgesellschaften Hinweise für das Zugbegleitpersonal im Umgang mit den Kunden. Dazu gehört auch der Hinweis, darauf zu achten, dass die Fluchtwege frei sind und der Tf ungehindert zu seinem Arbeitsplatz kommt. Im Bedarfsfall sind die Reisenden höflich, aber bestimmt darauf hinzuweisen, dass die Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden müssen.

Der Tf seinerseits sollte beim Weg zum Führerraum auch darauf achten, dass der Zugang zu seinem Arbeitsplatz gut zugänglich ist. Im Bedarfsfall bitet er die betreffenden Reisenden, ihr Rad oder Gepäck zu entfernen.

Ausblick

Bei Schienenfahrzeugen ist es wichtig, dass die Fluchtwege bekannt und frei von Hindernissen sind, damit sie im Gefahrenfall ihren Zweck auch erfüllen können. Durch eine Reihe von technischen und organisatorischen Mitteln versucht die DBAG, dies zu erreichen. Wenn alle Beteiligten – Fahrgäste und Zugpersonal – gemeinsam diese Aufgabe angehen und Verständnis für die Lage des anderen aufbringen, wird dies gut gelingen. ■

Automatische Stromabnehmer-senkeinrichtung (AS)

Betriebliche Maßnahmen bei der DB Netz AG

Markus Stern, DB Netz AG,
Betriebsführung Geschäftseinheit Fern- und Ballungsnetz (I.NIB 12), Frankfurt am Main

In Heft 2/2006 hat „BahnPraxis“ in einem Artikel u.a. über die allgemeinen Funktionsweise der AS und die Änderungen bei den Maßnahmen beim Ansprechen der AS berichtet. Dabei wurde insbesondere auf die fahrzeugseitigen Belange und die Handlungsweisen der Triebfahrzeugführer (Tf) eingegangen.

Da beim Ansprechen der AS neben den EVU und deren Mitarbeitern natürlich auch der Betreiber der Schieneninfrastruktur (das EIU) betroffen ist, möchten wir an dieser Stelle die geltenden Vorgaben für die Mitarbeiter der DB Netz AG betrachten und erläutern, ohne dabei auf konkrete Einträge in Unterlagen, Maßnahmen im Stellwerk, Meldewege zur Entstörung, usw., die nach geltendem Regelwerk zu fertigen bzw. vorzunehmen sind, einzugehen.

Mit der „Betrieblichen Weisung N.BGG Nr. 01/2005“ hat die DB Netz AG allgemeingültige Regeln zu den betrieblichen Maßnahmen beim Ansprechen der AS vorgegeben. Diese Weisung richtet sich vor allem an Fahrdienstleiter (Fdl) und Mitarbeiter der Betriebszentrale (BZ) und ergänzt zum Teil die entsprechenden Regeln der KoRil 408 und Ril 462 bzw. zielt auf diese ab. Die Bekanntgabe an die Mitarbeiter vor Ort erfolgt gemäß den geltenden Verfahren.

Allgemeines

Die AS spricht bei Beschädigungen der Schleifleiste des Stromabnehmers an und schützt durch schnelles Absenken der Stromabnehmer die Oberleitung und die Dachausrüstung des Zuges. Da beim Ansprechen der AS zunächst von einer Beschädigung der Oberleitung ausgegangen werden muss, sind sofort Maßnahmen nach Modul 408.0554 Abschnitt 1 in Verbindung mit Modul 408.0581 (Verhalten bei Gefahr) sowie Ril 462.0104 Abschnitt 2 durch den zuständigen Fdl zu treffen. Insbesondere ist nach der Meldung des Tf über Ort der Auslösung (mit Kilometerangabe, ggf. der Betriebsstelle und evtl. festgestellte Schäden am Auslösepunkt der AS) vom Fdl mit der Zentralschaltstelle (Zes) zu klären, ob ein Dauerkurzschluss oder ein vorübergehender Kurzschluss an der Oberleitung in dem betroffenen Abschnitt der AS-Auslösung aufgetreten ist. Anschließend informiert der Fdl den Tf über das Ergebnis der Feststellung.

Damit der Tf zur Überprüfung der Stromabnehmer und der Oberleitung sein Fahrzeug verlassen kann, sind auf seinen Antrag hin, benachbarte Gleise zum Schutz gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren zu sperren. Nunmehr kann – beim Vorliegen der Voraussetzungen gemäß den Fahrzeugtechnischen Weisungen – die Überprüfung der Stromabnehmer und der Oberleitung vor Ort im Bereich des stehenden Zuges durch den Tf vorgenommen werden. Abhängig vom Ergebnis sind eine mögliche Weiterfahrt des Zuges und das Befahren

ren benachbarter Gleise vom Fdl mit der Zes und der BZ abzustimmen.

Hinweis: Wenn wegen Dunkelheit oder unsichtigem Wetter der Tf den Stromabnehmer und die Oberleitung nicht überprüfen kann, muss die Untersuchung durch die Oberleitungsbereitschaft durchgeführt werden.

Maßnahmen durch Fdl und Mitarbeiter der BZ

Die relevanten Handlungen für Fdl und BZ sind unter Zugrundelegung verschiedener möglicher Szenarien (Abschnitte 2.1 bis 2.4) entsprechend zusammengestellt. Angaben zur Geschwindigkeit dienen dabei lediglich als Information für die Mitarbeiter der DB Netz AG, da die Entscheidung zur möglichen Weiterfahrt – aus/unter (fahrzeug)technischen Gesichtspunkten – und der entsprechenden Geschwindigkeit vom Tf zu treffen ist. Vorgaben mittels (schriftlicher) Befehle für die Weiterfahrt des Zuges, die im Sinne des Moduls 408.0571 Abschnitt 6 durchzuführen ist, leiten sich hieraus nicht ab.

Abhängig von den Feststellungen des Tf und den zugehörigen Informationen der Zes ist der entsprechende Abschnitt zu beachten (Tabelle 1).

Oberleitung beschädigt – Stromabnehmer beschädigt (Abschnitt 2.1)

- Das Gleis, in dem die AS angesprochen hat, gilt in dem betroffenen Bereich als unbefahrbar bis zur

	Stromabnehmer	
	beschädigt	unbeschädigt
Oberleitung		
beschädigt	2.1	2.3
unbeschädigt	2.2	2.4

Tabelle 1

Freigabe durch die Oberleitungsbereitschaft.

- Benachbarte Gleise können im Einvernehmen mit der Zes gemäß Modul 408.0641 Abschnitt 4 befahren werden. Ist dies nicht möglich, gelten entsprechend dem 1. Anstrich diese Gleise als unbefahrbar.
- Der Zug darf in der Regel erst nach Freigabe durch die Oberleitungsbereitschaft die Fahrt fortsetzen.
- Steht der Zug in einem Bereich, in dem die Oberleitung offensichtlich unbeschädigt ist und kann nach Feststellung des Tf die Fahrt fortgesetzt werden, darf der Zug nach Zustimmung des Fdl weiterfahren. Für die Fahrt bis zum von der BZ genannten Bahnhof gilt in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die BZ stimmt diesen Bahnhof mit der AVI ab.

Auf diesem Bahnhof ist dann eine Untersuchung der Dachausrüstung durch die Oberleitungsbereitschaft zwingend erforderlich.

Eine Weiterfahrt des Zuges ab diesem Bahnhof ist nur nach Freigabe durch die Oberleitungsbereitschaft möglich.

Oberleitung beschädigt – Stromabnehmer unbeschädigt (Abschnitt 2.2)

- Das Gleis, in dem die AS angesprochen hat, gilt in dem betroffenen Bereich als unbefahrbar bis zur Freigabe durch die Oberleitungsbereitschaft.
- Wenn der Verdacht auf Beschädigungen an der Oberleitung benachbarter Gleise besteht, können diese Gleise im Einvernehmen mit der Zes gemäß Modul 408.0641 Abschnitt 4 befahren werden. Ist dies nicht

möglich, gelten entsprechend dem 1. Anstrich diese Gleise als unbefahrbar.

- Wenn kein Verdacht auf Beschädigungen an der Oberleitung benachbarter Gleise besteht, können diese Gleise befahren werden.
- Der Zug darf in der Regel erst nach Freigabe durch die Oberleitungsbereitschaft die Fahrt fortsetzen.
- Steht der Zug in einem Bereich, in dem die Oberleitung offensichtlich unbeschädigt ist und kann nach Feststellung des Tf die Fahrt fortgesetzt werden, darf der Zug nach Zustimmung des Fdl weiterfahren. Für die Fahrt bis zum von der BZ genannten Bahnhof gilt in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die BZ stimmt diesen Bahnhof mit der AVI ab.

Auf diesem Bahnhof ist dann eine Untersuchung der Dachausrüstung durch die Oberleitungsbereitschaft zwingend erforderlich.

Eine Weiterfahrt des Zuges ab diesem Bahnhof ist nur nach Freigabe durch die Oberleitungsbereitschaft möglich.

Erläuterung

Die bei den Fällen/Abschnitten 2.1 (4. Anstrich) und 2.2 (5. Anstrich) dargestellten Szenarien bilden die Fälle ab, in denen der Tf z.B. am Auslösepunkt der AS zwar eine Beschädigung der Oberleitung festgestellt hat, am Standort des Zuges die Oberleitung aber offensichtlich unbeschädigt ist. Zur Weiterführung des Betriebes kann, beim Vorliegen der weiteren fahrzeugtechnischen Voraussetzungen und entsprechender Erkenntnisse aus dem Gespräch Fdl mit Zes, die Weiterfahrt die zu einem von der BZ genannten Bahnhof stattfinden.

Oberleitung unbeschädigt – Stromabnehmer beschädigt (Abschnitt 2.3)

- Das Gleis, in dem die AS angesprochen hat, gilt in dem betroffenen Bereich als unbefahrbar bis zur Freigabe durch die Oberleitungsbereitschaft.
- Benachbarte Gleise können befahren werden.
- Kann nach Feststellung des Tf der Zug die Fahrt fortsetzen, darf der Zug nach Zustimmung des Fdl weiterfahren. Für die Fahrt bis zum von der BZ genannten Bahnhof gilt in der Regel eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die BZ stimmt diesen Bahnhof mit der AVI ab.

Auf diesem Bahnhof ist dann eine Untersuchung der Dachausrüstung durch die Oberleitungsbereitschaft zwingend erforderlich.

Eine Weiterfahrt des Zuges ab diesem Bahnhof ist nur nach Freigabe durch die Oberleitungsbereitschaft möglich.

Oberleitung unbeschädigt – Stromabnehmer unbeschädigt (Abschnitt 2.4)

- Der Fdl darf nach Rücksprache mit der BZ der Weiterfahrt des Zuges (ohne Einschränkung der Geschwindigkeit) zustimmen.
- Das betroffene Gleis und benachbarte Gleise können befahren werden.

Der Abschnitt 2.4 beinhaltet das für den weiteren Betriebsablauf „beste Ergebnis“. Da alle Stromabnehmer profillfrei und unbeschädigt sind und auch keine Schäden an der Oberleitung festgestellt wurden, kann der Fdl der Weiterfahrt des Zuges nach Schaffung der betrieblichen Voraussetzungen zustimmen.

Hinweis

Zu beachten ist auch noch, dass

nach dem Ansprechen der AS bei besetzten Reisezügen, über die vorstehend genannten Maßnahmen hinaus, die Bemühungen aller Beteiligten darauf hinzuliegen sollten, die Reisenden schnellstmöglich weiter zu befördern.

Abschließende Betrachtung

Im Gegensatz zu den EVU, bei denen baureihenbezogene bzw. fahrzeugspezifische Weisungen aufgrund der unterschiedlichen Ausrüstungen und Ausstattungen der Triebfahrzeuge und ICE-Züge notwendig sind, hat die DB Netz AG bewusst allgemeingültige und überschaubare Regeln für Fdl und Mitarbeiter der BZ erarbeitet.

Wie bereits erwähnt sind die beschriebenen Vorgaben zu den Handlungsweisen der Fdl und der Mitarbeiter in der BZ gemäß Abschnitt 2 auf Grundlage der Feststellungen und Aussagen des Tf und in Absprache mit der Zes abzustimmen bzw. vorzunehmen.

Nur im engen Zusammenwirken aller Beteiligten kann somit die Weiterführung des Betriebs – abhängig vom jeweiligen Ereignis und dessen Auswirkungen – veranlasst werden, um die Beeinträchtigungen für die Pünktlichkeit und ggf. die Reisenden in Grenzen zu halten.

Weitere Maßnahmen des Fdl, die z.B. nach der Ankunft auf einem Bahnhof erforderlich werden, der von der BZ zur Weiterfahrt des Zuges mit Vz 100 km/h vorgegeben wurde, ergeben sich aus den geltenden Regelwerken und bleiben in diesem Artikel unberachtet. ■

WM 2006 – Gemeinsam für Sicherheit sorgen

Manfred Renner, DB AG Konzernsicherheit

Millionen Fans werden während der WM mit der Bahn reisen. Damit alle Akteure und Zuschauer jederzeit sicher in die Austragungsorte und wieder nach Hause kommen, hat der DB-Konzern ein umfassendes und kundenorientiertes Sicherheitskonzept erstellt.

Sicherheit ist heute mehr denn je ein herausragendes Produktmerkmal im Bahnverkehr und daher ein unternehmerisches Anliegen des DB Konzerns. Dies umfasst auch den Anspruch der Kunden auf Sicherheit vor kriminellen Angriffen auf ihre Person oder die der Bahn anvertrauten Güter. Zur Erfüllung dieses Anspruches sowie zum Schutz des Unternehmens vor materiellen Schäden und Imageverlusten ist es daher erforderlich, Maßnahmen zu treffen, die einerseits der Polizei die Erfüllung des gesetzlichen Auftrages ermöglichen und andererseits den unternehmerischen Interessen der Security dienen.

Beide Akteure, Polizei und Unternehmen, handeln aus unterschiedlichem Grunde, verfolgen jedoch das gleiche Ziel „Sicherheit im Bereich der Bahn“ (Abbildung 1).

Dies zu gewährleisten, erfordert besondere Anstrengungen beim Unternehmen Deutsche Bahn AG, da die Bahn als ein am Verkehrsmarkt agierendes Dienstleistungsunternehmen von der Bereitschaft ihrer Kunden abhängig ist, das Unternehmen zu nutzen. Kunden, die sich in den Bahnhöfen und Zügen nicht wohl und nicht sicher fühlen, werden weniger gern die Bahn als Verkehrsmittel in Anspruch nehmen. Darum ist Sicherheit ein wichtiges Qualitäts-

merkmal und Teil unserer Mobilitätskette, Teil unseres Produktes.

Konzernsicherheit und Geschäftsfeld Sicherheit – Verantwortung für Security im DB Konzern

Die Entwicklung der allgemeinen Sicherheitslage und die Weiterentwicklung des DB Konzerns zum internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister waren Anlass zu einer neuen Schwerpunktbildung und Bündelung der Prozesse im Bereich Security.

Den Kunden der Bahn soll eine „neue Qualität“ der Leistung geboten werden, in der Sicher-

heit gleichwertig neben Pünktlichkeit und Sauberkeit steht.

Erste Ergebnisse aus einem im Jahr 2005 eingerichteten Projekt, waren die Eröffnung des Sicherheitszentrums Bahn von DB AG und Bundespolizei und, um die mit der Erstellung von Sicherheitsleistungen befassten Unternehmenseinheiten zu bündeln, die Einrichtung des Geschäftsfeldes (Gf) Sicherheit zum 1. Januar 2006.

Neues Geschäftsfeld bündelt künftig die Sicherheitsleistungen der Bahn

Mit dem Start der DB Sicherheit GmbH zum 1. Januar 2006 hat

die Bahn ihre Kompetenzen im Sicherheitsbereich in einem neuen Geschäftsfeld zusammengeführt. Die fachliche Verantwortung, das Management sowie die damit verbundenen Prozesse zur Leistungserstellung liegen damit in einer Hand.

Das Gf Sicherheit wird bundesweit einheitliche Qualitätsstandards sowie eine einheitliche Betriebsführung für die Sicherheitsdienste gewährleisten. Weiterhin soll je nach aktueller Sicherheitslage eine schnelle Zusammenführung der Sicherheitsdienste aus den Regionen sichergestellt werden. Die Konzernunternehmen werden ihre Sicherheitsleistungen nach einheitlichen Vorgaben über das neue Geschäftsfeld Sicherheit beziehen.

Das neue Geschäftsfeld Sicherheit umfasst rund 2.200 Mitarbeiter aus den Sicherheitsdiensten der sechs Regionalgesellschaften von DB Services. Daneben wurden aus der Gruppenfunktion Konzernsicherheit (MZ) die regionalen Security Teams (bisher MZS) zur DB Sicherheit GmbH überführt.

Die Konzernsicherheit stimmt sich für die Fußball-WM eng mit den beteiligten Geschäftsfeldern im DB-Konzern und der Bundespolizei ab.

„Die Welt zu Gast bei Freunden“ – unter diesem Motto wird vom 9. Juni bis 9. Juli 2006 die FIFA Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland stattfinden. Deutschland erwartet rund 3,2

Abbildung 1



Abbildung 2: Das Sicherheitszentrum Bahn.



Millionen Fußballfans und Gäste aus aller Welt. Ein ganzes Land fiebert diesem Event entgegen, und neben dem erhofften sportlichen Erfolg hat Deutschland auch eine große Chance, ein positives Bild in alle Welt zu vermitteln.

Damit Fans und Gäste beruhigt mit der Bahn reisen können, arbeitet die Konzernsicherheit eng mit den beteiligten Geschäftsfeldern und der Bundespolizei zusammen.

„Wir gehen zwar davon aus, dass wir getreu des WM-Mottos Freunde zu Gast haben werden, sind jedoch so aufgestellt, dass wir auch in schwierigen Lagen handlungsfähig bleiben und für Ordnung sorgen“, sagt Burkhard Arnold, Leiter des DB Lagezentrums der Konzernsicherheit und des Bereiches Security der DB Sicherheit GmbH.

Der DB Sicherheit stehen rund 2.200 Mitarbeiter zur Verfügung. Auch die Bundespolizei wird alle verfügbaren Kräfte einsetzen. Arnold und sein Team sind zurzeit dabei, die Sicherheitskonzepte auf der Grundlage neuester Erkenntnisse zu aktualisieren. Dabei arbeitet die Bahn eng mit den Sicherheitsbehörden von Bund und Ländern zusammen, besonders mit der Bundespolizei, dem früheren Bundesgrenzschutz.

Bereits seit 2002 ist die Konzernsicherheit ständiger Teilnehmer im Bund-Länder-Ausschuss WM 2006. Unter dem Vorsitz des Bundesinnenministeriums wird hier ein „Nationales Sicherheitskonzept WM 2006“ erstellt, das die sichere Durchführung der Weltmeisterschaft 2006 garantieren soll.

Im DB Konzern werden fußballspezifische Probleme gemeinsam mit der Bundespolizei in der ständigen „Arbeitsgruppe Fußball“ abgearbeitet. Hier haben Arnold und seine Kollegen das Sicherheitskonzept der Deutschen Bahn AG erarbeitet und mit dem der Bundespolizei kompatibel gemacht. Wichtige

Punkte der Zusammenarbeit wurden in einer gemeinsamen Zielvereinbarung geregelt. „Während der WM werden beispielsweise unsere Sicherheitskräfte gemeinsam mit den Beamten der Bundespolizei in den Zügen und auf den Bahnhöfen präsent sein“, sagte Arnold. Zudem wird es zur WM gemeinsame Ansprechstellen für die Bahnreisenden geben. Auch mit den Bahnen und Polizeibehörden der Nachbarländer Deutschlands wird über die Vereinigung COLPOFER (französisch: Collaboration des services de police ferroviaire et de sécurité), in dem die Security-Verantwortlichen der Bahngesellschaften und Polizeien mit bahnpolizeilichem Auftrag aus zurzeit 23 Ländern zusammengeschlossen sind, kooperiert.

„Wir haben ja bereits Erfahrung mit Großveranstaltungen, wie beispielsweise der Love Parade, dem Münchner Oktoberfest oder brennenden Länderspielen“, sagt Arnold. Eine wichtige Generalprobe war der Confederations Cup im Juni 2005. Wir wissen jedoch, dass die WM eine größere Herausforderung für den gesamten DB Konzern und alle Mitarbeiter sein wird.

Sicherheitszentrum Bahn als zentrales Steuerungsinstrument

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Sicherheitsleistungen im Bereich der Bahn wurde im Juli 2005 in Berlin das aus den Komponenten „Informationsstelle Bahnsicherheit“ (Bundespolizei) und „Lagezentrum“ (Deutsche Bahn AG) bestehende „Sicherheitszentrum Bahn“ von DB AG und Bundespolizei in Berlin eingerichtet (Abbildung 2).

Von hier aus überwachen Mitarbeiter des DB Lagezentrums und der Bundespolizei die Sicherheitslage bei der Bahn. Ein zweckmäßiges Steuerungsinstrument für die rund 2.200 Sicherheitskräfte der DB-Sicherheit während der WM, das bis

dahin noch durch regionale Einsatzleitungen ergänzt wird.

Zur besseren und intensiveren Koordination und Steuerung der Sicherheitsaufgaben im Unternehmen mit allen Sicherheitsbehörden des In- und Auslandes ist das Sicherheitszentrum Bahn rund um die Uhr besetzt.

Die Lage rund um die Uhr im Blick

Im Sicherheitszentrum Bahn in Berlin wird rund um die Uhr die Sicherheitslage bei der Bahn überwacht, natürlich auch während der Fußball-WM.

Das im Juli 2005 eingerichtete Sicherheitszentrum ist mit Mitarbeitern der Konzernsicherheit (DB Lagezentrum) und Beamten der Bundespolizei besetzt und ist wie folgt zu erreichen: Telefon 0 30 – 2 97 10 66 (intern 9 99 – 10 66).

Security-Leitlinien des DB Konzerns

Der Konzernvorstand hat Security-Leitlinien erlassen, in denen – unterlegt durch eine ausführliche Kommentierung für die Mitarbeiter – konzerneinheitliche Grundsätze für die unternehmerische Sicherheitsvorsorge (Security) fixiert sind:

1. Security ist Teil des Produktversprechens an unsere Kunden und unternehmerische Fürsorgepflicht gegenüber unseren Mitarbeitern

Sicherheit ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Unsere Kunden sollen sich auf den Bahnhöfen und in den Zügen sicher fühlen. Sie haben einen Anspruch darauf, dass das Verkehrsunternehmen ausreichend Vorsorge trifft, damit sie oder die Güter, die sie der Bahn zur Beförderung anvertraut haben, das Reiseziel unversehrt erreichen.

Aus den Fürsorgepflichten des Arbeitgebers nach § 618 BGB

ergibt sich die Verpflichtung, für ausreichenden Schutz „gegen Gefahr für Leben und Gesundheit“ seiner Mitarbeiter zu sorgen.

2. Jeder Eisenbahner ist für Security mitverantwortlich

Alle Mitarbeiter im DB-Konzern sollen sich für die reibungslose Erfüllung des Beförderungsauftrages unserer Kunden mitverantwortlich fühlen. Es wird von jedem Mitarbeiter erwartet, dass er beim Erkennen von Gefährdungssituationen, störenden oder strafbaren Handlungen selbstständig die aus seiner Sicht notwendigen und verhältnismäßigen Maßnahmen ergreift. Wenn er sich nicht kompetent oder in der Lage fühlt, selbst einzuschreiten, soll er die ihm zur Verfügung stehenden Mittel nutzen, um seine Wahrnehmungen den zuständigen Personen oder Stellen zu melden.

Führungskräfte haben dabei eine besondere Verantwortung.

3. Security-Prävention ist Teil unternehmerischen Denkens und Handelns

Die Gefahrenvorsorge (Prävention) nimmt aus unternehmerischer Sicht einen höheren Stellenwert als die Schadensbeseitigung oder die Strafverfolgung (Repression) ein, da die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens auch davon abhängig ist, inwieweit es gelingt, von außen einwirkende materielle und Image-Schäden bereits im Vorfeld zu verhindern. Dazu ist der jeweils effektivste Maßnahmenmix aus materiellen (technischen), personellen und organisatorischen Maßnahmen auszuwählen. Unter Beachtung des Unternehmensziels sind Aufwand und Nutzen von Sicherheitsmaßnahmen sorgfältig abzuwägen.

4. Security erfordert eine übergreifende Zusammenarbeit im DB Konzern und mit externen Partnern

Die Leistungserbringung im DB Konzern ist in hohem Maße durch Verbundprozesse gekennzeichnet. Deshalb wirken sich Sicherheitsereignisse in der Regel bereichsübergreifend aus. Präventive Maßnahmen sind nur dann sinnvoll, wenn die Belange aller betroffenen Bereiche berücksichtigt werden und wenn einheitlich vorgegangen wird. Dazu ist eine enge Zusammenarbeit und ein Verantwortungsbewusstsein für das Gesamtunternehmen Bahn erforderlich.

Die Bahn ist ein über das gesamte Bundesgebiet verteiltes und weitgehend öffentlich zugängliches Unternehmen. Sicherheitsmaßnahmen sind deshalb mit der Bundespolizei als der auf Bahngebiet zuständigen Polizei, mit den anderen Sicherheitsbehörden sowie mit anderen jeweils beteiligten öffentlichen und privaten Einrichtungen abzustimmen.

5. Durch Darstellung unserer Erfolge auf dem Gebiet der Security schaffen wir Vertrauen in die Sicherheit der Bahn

Das Image der Bahn hängt nicht nur vom Zustand ihrer Anlagen und Fahrzeuge und vom Service ab, sondern auch davon, wie sich die Bahn in der Öffentlichkeit darstellt. Auf Security bezogen erfordert das, eine aktive Öffentlichkeitsarbeit zu initiieren, um den Kunden darzustellen, welche Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Sicherheit auf Bahngebiet getroffen wurden und welche Erfolge damit erzielt wurden. ■

Veranstaltung der EUK auf der A+A 2005

Sicherung von kleinen Arbeitsgruppen gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb

Wie bereits zur A+A 2003 war die Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) auch 2005 auf dem Internationalen Kongress für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin anlässlich der A+A mit einer eigenen Vortragsveranstaltung präsent.

In fünf interessanten Referaten, vorgetragen von Vertretern der DB Netz AG und der Eisenbahn-Unfallkasse, wurden unterschiedliche Aspekte des oben genannten Themas herausgearbeitet.

Der Vortrag von Prof. R. Menius (DB Netz AG) zur Bedeutung der Instandhaltung der Fahrweginfrastruktur vor dem Hintergrund einer sicheren und qualitativ hochwertigen Betriebsführung bildete den Einstieg in das Thema.

Herr Prof. Menius führte in seinem Vortrag aus, dass Arbeiten zur Entstörung, Inspektion und Wartung der Fahrweginfrastruktur hinsichtlich der Arbeitsgruppengröße nur bedingt bündelbar sind und somit das Arbeiten von Kleingruppen im Gleisbereich unvermeidbar ist. Auch wies er auf Probleme bei der Umsetzbarkeit von Gleissperungen bzw. kompletten Sperungen des Arbeitsumfeldes der

Kleingruppen aufgrund der von den Kunden (Eisenbahnverkehrsunternehmen) geforderten geregelten und planmäßigen Betriebsdurchführung hin.

Herr Dipl.-Ing. K. Adler (Eisenbahn-Unfallkasse) hob in seinem Vortrag die Bedeutung der Gefährdungsbeurteilung als Voraussetzung für die Entscheidung über das Arbeiten von bis zu drei Beschäftigten im Gleisbereich hervor und führte dabei die drei Aspekte an, die im Rahmen der Gefährdungsbeurteilungen entscheidend sind:

1. Verfügen die Beschäftigten über die erforderliche Eignung bzw. die erforderliche Qualifikation?
2. Ist die Arbeit für eine Selbstsicherung „geeignet“?
3. Welche, der Gefährdung angemessene Sicherungsmaßnahme, ist am Ort der Arbeitsausführung anzuwenden?

Über die Umsetzung der UVV „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (GUV-V D33) durch die DB Netz AG referierte Herr Dipl.-Ing. R. Philipp (DB Netz AG). Herr Philipp informierte darüber, dass die DB AG die personellen Anforderungen gegenüber den ausführenden Beschäftigten konzernfremder Unternehmer verschärft hat und dass die DB AG in Umsetzung der GUV-V D33 nunmehr in der Konzernrichtlinie „Arbeiten im Gleisbereich“ (KoRil 132.0118) von der einzeln arbeitenden besonders unterwiesenen Person und der Person, die bei Einsatz einer

Gruppe von höchstens drei Beschäftigten die Sicherung übernimmt, den Nachweis einer besonderen Qualifikation fordert.

Herr Dipl.-Ing. D. Göbel (DB Netz AG) berichtete über die Einbindung der Instandhaltung/-setzung in die Betriebsdurchführung.

Er betonte, dass bei größeren Baumaßnahmen oder auch bei den planbaren Instandhaltungsarbeiten möglichst Gleissperungen zur Anwendung kommen, die einen wirksamen Schutz vor Fahrten bieten.

Für kurzfristige Instandhaltungsarbeiten (z.B. Störungsbeseitigungen) erfordert die Sperrung von Gleisen eine gute Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen dem Instandhaltungspersonal und der Betriebsdurchführung (Fahrdienstleiter).

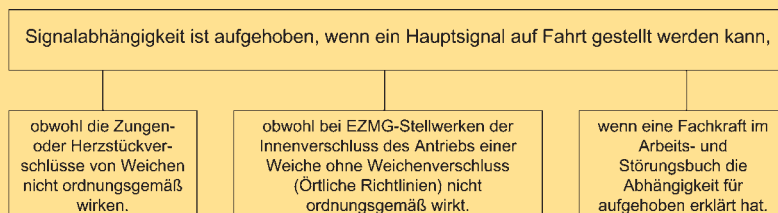
Der Konflikt des Fahrdienstleiters zwischen der pünktlichen und sicheren Betriebsdurchführung und der Sperrung von Gleisen zum Schutz der Mitarbeiter wurde aufgezeigt. Aus der betrieblichen Praxis gab Herr Göbel Hinweise zu Alternativen zur Gleissperrung.

Die Referate wurden mit einem Ausblick auf Entwicklungen zum Schutze der Beschäftigten vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebs abgerundet. Herr Dr.-Ing. K. Dumke (Eisenbahn-Unfallkasse) informierte dabei insbesondere über den Stand der Normung und die Entwicklung von für Kleingruppen geeigneter automatischer Warnsysteme.

Ein interessiertes Publikum von ca. 95 Personen verfolgte die qualitativ hochwertigen Beiträge.

Anschließend wurden in einer regen Diskussion zahlreiche Fragen des Publikums durch die fachkundigen Referenten erörtert und diskutiert, so dass man zu recht von einer erfolgreichen Veranstaltung der EUK sprechen kann. ■

In BahnPraxis 12/2005 haben wir den ersten Teil des Beitrages „Ein Stellwerkstotalausfall und seine Folgen“ auf den Seiten 144 bis 148 veröffentlicht. Leider hat sich in Tabelle 1 auf Seite 145 in der rechten unteren Spalte ein Fehler eingeschlichen. Die korrekte Abbildung finden Sie nachfolgend.



Neue Broschüre zur Trauma- prävention

Beschäftigte der Deutschen Bahn wie z.B. Triebfahrzeugführer oder auch Zugbegleiter müssen damit rechnen, unfreiwillig in einen Personenunfall im Eisenbahnbetrieb verwickelt zu werden. Solch ein Ereignis – aber auch das Erleben von tätlicher Gewalt kann für die Betroffenen zu seelischen Belastungen führen – sie erleiden ein Psychotraumata.

Vor diesem Hintergrund haben die DB AG und die EUK gemeinsam die Broschüre „Psychisch belastende Ereignisse bewältigen“ erarbeitet, über die hier Dr.-Ing. Karsten Schulz, Technischer Aufsichtsdienst der EUK, berichtet.

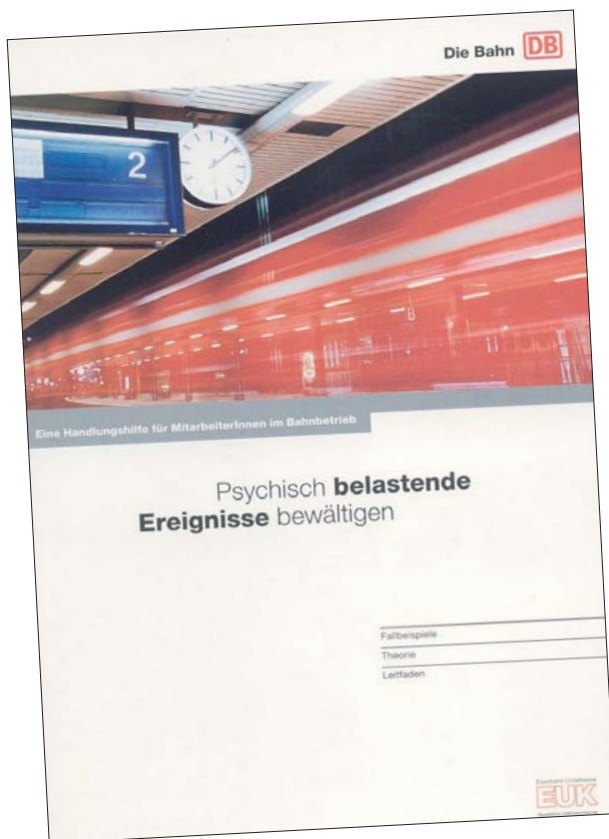


Abbildung 1:
Titelbild der Broschüre

„Psychisch belastende Ereignisse bewältigen“.

Traumaprävention! Aber wie?

So stellt sich für alle Beteiligten anfangs die Frage. Übersetzt man das aus dem Lateinischen kommende Wort Prävention und bringt es in Verbindung mit dem Begriff „Trauma“, so kommt man zu dem Anspruch – dem Trauma zuvorkommen bzw. dem Trauma vorbeugen oder eben den Ereignissen, die ein Trauma auslösen können, in einer geeigneten Weise entgegen treten zu müssen, um präventiv – also im Vorfeld – tätig zu werden.

Wie bereits in dem Artikel „Berufsbedingte traumatische Ereignisse bewältigen“ in Bahn-Praxis 2/2006 ausgeführt wurde, können die Beschäftigten der Deutschen Bahn ganz unverhofft und ohne dass sie etwas dagegen unternehmen können, mit einer Situation konfrontiert werden, die sich auf ihre Psyche belastend auswirken kann. Die Unterbindung von traumatisierenden Ereignissen ist insofern mehr als schwierig.

Eine Chance zur Traumaprävention wurde in der Herausgabe einer Broschüre (Abbildung 1) gesehen, in der dem Leser ein Hintergrundwissen über mögliche psychische Reaktionen nach Unfällen und Übergriffen vermittelt wird.

Der Ansatz war, dass beim Studium der Broschüre der Leser in die Lage versetzt wird, sich auf mögliche traumatische Ereignisse gedanklich vorzubereiten, so dass beim unverhofften Eintritt eines solchen belastenden Ereignisses der Betroffene das Trauma besser verarbeiten kann.

Sach- und Fachbücher zur Thematik Traumatische Ereignisse bzw. Posttraumatische Belastungsstörung gibt es bereits genug am Markt, wobei diese Veröffentlichungen in den meisten Fällen aber so abgefasst sind, dass sie nur von Experten verstanden werden können.

Für die mit der Erarbeitung der Broschüre beauftragte Arbeitsgruppe bestand also der Anspruch eine allgemeinverständliche Broschüre zu entwickeln, die die tatsächlich Betroffenen auch erreicht und anspricht.

Von diesem hohen Ziel haben sich die Initiatoren der Broschüre bei der Umsetzung ihrer Ideen leiten lassen, was mitunter nicht immer einfach war.

Um mögliche Betroffene für das Thema zu interessieren, musste ein Einstieg gefunden werden. In drei Fallbeispielen, die auf ähnlichen Vorkommnissen beruhen, werden die Leser der Broschüre für das Thema sensibilisiert. Gewählt wurden die Fallbeispiele so, dass sich die möglichen Betroffenen in Ihrer Rolle wieder finden können. In lebensnaher Form werden die Erlebnisse eines Lokführers im Güterverkehr, ein tätlicher Angriff auf einen Kundenbetreuer in Nahverkehr und die Erlebnisse eines Lokführers und einer Zugbegleiterin im Fernverkehr erzählt. Unterbrochen werden die authentischen Berichte durch erste Informationen zur Problematik der Bewältigung von belastenden psychischen Ereignissen.

Diese Informationen werden in einem zweiten Teil, dem Theorieteil der Broschüre, weiter vertieft und in einer verständlichen Form dem Leser näher gebracht.

Auszüge aus der Broschüre zu allgemein interessierenden Fragen im Zusammenhang mit psychisch belastenden Ereignissen sollen hier einen ersten Einblick in die Thematik geben.

Zu welchen psychischen Reaktionen kann es nach Unfällen bzw. Überfällen kommen?

Die meisten Menschen, die einer gefährlichen Arbeit nachgehen, sind sich dessen auch bewusst. Trotzdem führt ein bedrohliches, belastendes Ereignis oft zu seelischen Verletzungen.

Im Allgemeinen gelingt es uns, unser Leben mit der Überzeugung zu führen, dass uns nichts zustoßen wird. Das hilft uns, unser Leben im Griff zu haben und zu genießen. Tritt dann doch plötzlich und ohne, dass wir uns dagegen wappnen konnten, etwas Schreckliches ein, ein Unfall oder ein gewalttätiger Übergriff, wird diese Sicherheit erschüttert.

Für fast alle Menschen ist es sehr belastend, wenn sie miterleben, wie jemand schwer verletzt oder getötet wird oder wie sie selber angegriffen werden. Mit solch einem stark belastenden Ereignis gehen oft für einige Zeit ausgeprägte psychische und körperliche Veränderungen einher.

Jeder Mensch reagiert anders auf ein schreckliches Ereignis! So, wie wir alle verschieden sind, empfinden wir auch belastende Situationen unterschiedlich. Die meisten Menschen erleben einige der hier beschriebenen Beschwerden, manche mehrere und einige gar keine. All das ist nicht ungewöhnlich und stellt die gesunde Bandbreite menschlichen Erlebens dar!

Wie laufen in der Regel diese Reaktionen ab?

Häufig folgt der Ablauf der Reaktionen auf extreme seelische Belastungen dem folgenden Schema (Abbildung 2). Es müssen nicht alle Phasen vorkommen. Und es treten auch nicht alle Beschwerden bei allen Personen gleichermaßen auf. Manchmal kann es zu zeitlich verzögerten Reaktionen kommen; oft ausgelöst durch weitere Belastungen.

In unterschiedlichem Ausmaß tritt zunächst ein psychischer Schock ein, der Minuten bis Stunden andauert. Der psychische Schock stellt eine Schutzreaktion dar und geht auf die angeborenen Verhaltensmuster „Kampf/Flucht“ bzw. „Tot stel-



Abbildung 2: Phasen der Reaktion auf eine belastende Situation.

len“ zurück. Die Beschwerden sind unangenehm, lassen aber in der Regel von selbst wieder nach. Typische Anzeichen eines Schocks sind:

- körperliche Reaktionen, z.B. Schwitzen, Anspannung, Herzklopfen, Zittern,
- Erstarrung oder Rückzug in sich selbst,
- teilweiser Gedächtnisverlust bzw. Verwirrtheit,
- das Gefühl der „Betäubung“,
- eine verzögerte Reaktion z.B. weiche Knie auf dem Heimweg.

In der anschließenden Phase, die auch Einwirkungsphase genannt wird, erleben viele Menschen eine Krise. Wenn die Schocksymptome abklingen, tritt häufig eine sehr starke gedankliche Beschäftigung mit dem Ereignis ein. Dies entsteht aus der Tendenz, wichtige Erfahrungen zu bewerten, bevor sie als etwas in der Vergangenheit Liegendes abgespeichert werden. Typische Merkmale der Einwirkungsphase sind:

- eine verstärkte Unruhe, z.B. Schwierigkeiten beim Ein- und Durchschlafen,
- eine erhöhte Nervosität oder Reizbarkeit,
- Konzentrationsstörungen,
- bedrückte oder lustlose Stimmung,
- unvermitteltes Auftauchen der erlebten Bilder, Geräusche oder anderer Sinneseindrücke,
- Schuldgefühle (Die Zeitdehnung in der Schockphase kann nachträglich zur Illusion führen, man habe sehr

viel Zeit zum Handeln gehabt und sie nicht genutzt.),

- starke gedankliche Beschäftigung mit dem Erlebten,
- die Tendenz, Erinnerungen an das Erlebte zu vermeiden.

Diese Phänomene sind einerseits belastend, zeigen aber andererseits, dass die Seele dabei ist, das Geschehen zu begreifen und einzuordnen. Bei allen beschriebenen Beschwerden handelt es sich um Selbstheilungsversuche der Psyche. In der Regel gehen die Beschwerden nach einigen Tagen bis wenigen Wochen zurück.

Wann spricht man von einer Posttraumatischen Belastungsstörung?

Eine Posttraumatische Belastungsstörung (PTBS) entwickeln nur einige Menschen nach Unfällen oder tätlichen Angriffen! Die meisten erholen sich innerhalb von vier Wochen, ohne dass es zu einer PTBS kommt.

Bei einigen Menschen war das Ereignis so erschütternd oder die Belastungen haben sich derart gehäuft, dass die Selbstheilungskräfte der Seele nicht ausreichen. Die quälenden Beschwerden bleiben bestehen oder verstärken sich sogar.

Halten die Leiden über einen Zeitraum von mehr als vier Wochen unverändert an und es ist



Abbildung 3:
Betreuungskonzept der Bahn.



keine Verbesserung zu spüren, besteht die Gefahr, dass sich eine PTBS entwickelt. So wird eine längerfristige Reaktion auf ein extrem belastendes seelisches Erlebnis bezeichnet. Es handelt sich um eine Krankheit, die folgende Hauptmerkmale hat:

- beharrliches Wiedererleben des Ereignisses, z.B. sich aufdrängende Erinnerungen, Bilder, Gedanken,
- Vermeidung von allem, was an das Ereignis erinnert, z.B. der Versuch, nicht daran zu denken und nicht darüber zu reden,
- meiden von Orten und Handlungen, die mit dem

Erlebten im Zusammenhang stehen,

- anhaltende Symptome erhöhter Erregung, z.B. Schlafstörungen, Reizbarkeit, Konzentrationsschwierigkeiten, übertriebene Schreckhaftigkeit (z.B. heftiges Zusammensucken bei lauten Geräuschen).

Wie bei einer körperlichen Verletzung sollten dann die Selbstheilungsversuche durch professionelle Hilfe unterstützt werden, denn hier handelt es sich um eine behandlungsbedürftige Krankheit.

Wann ist ein psychisches Trauma überwunden?

Die Verarbeitung ist erfolgreich, wenn der Betroffene das Erlebte einordnen kann, wenn ihm klar ist, welche Bedeutung das Geschehen für sein Leben hat. So sagt man z. B.: „Ich habe alles getan, was in meiner Macht stand“ und akzeptiert damit, dass es nur begrenzte Möglichkeiten gab, das Vorgefallene unter Kontrolle zu bekommen. Wenn das Erlebte abgeschlossen werden kann, ist es möglich, wieder an das „normale“ Leben anzuknüpfen und sich bewusst zu orientieren, wie es weitergehen soll. Die Heilung einer seelischen Wunde ist durch folgende Kriterien gekennzeichnet:

- die körperlichen Symptome der Übererregung sind weitgehend abgeklungen,
- die Erinnerung ist unter Kontrolle, sie taucht nicht ständig und unvermittelt auf,
- die Gefühle, die mit der Erinnerung an das Erlebte verbunden sind, werden nicht mehr als Belastung erlebt, sie müssen nicht weggedrängt werden,
- das Erlebte wird akzeptiert, Selbstvorwürfe und Selbstzweifel sind überwunden.

Oft führen die Selbstheilungskräfte der Seele mit etwas Geduld, Ruhe und Unterstützung

der Umgebung zur Erholung des Betroffenen.

Hin und wieder können die Erinnerungen verstärkt auftauchen, wenn im Umfeld ähnliches passiert. Wenn sie allerdings wieder mit quälenden Beschwerden verbunden sind, sollte doch Hilfe in Anspruch genommen werden.

Hinweise und Tipps

Der dritte Teil der Broschüre enthält wichtige Hinweise und Tipps für das richtige Verhalten im Akutfall.

Vorgestellt wird unter anderem auch das Betreuungskonzept der Deutschen Bahn (Abbildung 3). Übersichtlich werden Erfahrungen betroffener Kolleginnen und Kollegen wiedergegeben, die hilfreich bei der Bewältigung von psychischen Beschwerden wie z.B.

- Schlafstörungen,
 - schlechten Träumen/Alpträumen,
 - Konzentrationsproblemen,
 - Schreckhaftigkeit,
 - Schuldgefühlen/Selbstzweifeln,
 - Traurigkeit,
 - Wut/Gereiztheit,
 - Teilnahmslosigkeit/Abgestumpftheit
- waren.

Die Broschüre zur Traumaprävention „Psychisch belastende Ereignisse bewältigen“ ist über

DB Services Technische Dienste, Druck und Informationslogistik, Logistikcenter
Kriegsstraße 1
76131 Karlsruhe
Fax: (07 21) 9 38-55 09
BASA-Fax: 9 72-55 09
E-Mail:
DZD-Bestellservice@bahn.de

oder auch direkt bei der
Eisenbahn-Unfallkasse
EUK 516
Postfach 20 01 52
60605 Frankfurt am Main
Fax: (0 69) 4 78 63-5 73
E-Mail:
h.michael.becker@euk-info.de

kostenfrei erhältlich. ■