

BahnPraxis B



Aktuell Einführung der „Prozessorientierten Organisation 2020“
Regelungen zur Mitfahrt in Führerräumen

Test Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) auf Spurplanstellwerken

Spezial Aus- und Fortbildung von Ersthelfenden

Liebe Leserinnen und Leser,

zum 1. Oktober führt die DB Netz AG die „Prozessorientierte Organisation 2020“ (PRO2020) ein, mit der sich die Aufbauorganisation des Unternehmens deutlich verändert. In diesem Zusammenhang werden die Prozesse den neuen Strukturen angepasst und damit die Handlungssicherheit der Beschäftigten sichergestellt. In der vorliegenden Ausgabe der *BahnPraxis B* werden die wichtigsten Änderungen im Verbundprozess „Fahren und Bauen“ zusammengefasst.

Bereits im vergangenen Jahr geändert wurden die Regelungen zur Mitfahrt in Führerräumen von Triebfahrzeugen und Steuerwagen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des DB-Konzerns. Wer außer dem Triebfahrzeugführer Zutritt zu diesem wichtigen Sicherheitsbereich im Eisenbahnbetrieb erhält, regelt die Ril 490.0307, die in ihrer neuen Form vorgestellt wird.

Ihrer Aufmerksamkeit empfehlen möchten wir außerdem den Beitrag der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), der die Aus- und Fortbildung von Ersthelferinnen und Ersthelfern beschreibt. Damit unterstützt die UVB die gesetzlich im Arbeitsschutz verankerte Pflicht der Unternehmen, für die erforderlichen Mittel und Personale zur Ersten Hilfe Sorge zu tragen.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen der weiteren Beiträge. Bleiben Sie gesund!

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

Lösungen zu den Fragen Punktformige Zugbeeinflussung (PZB) bei Spurplan Stellwerken:

1. b) »Quelle: Ril 408.0203 1(1) | 2. c) »Quelle: Ril 408.0651 1(1) | 3. a), c) »Quelle: Ril 408.0651 1(6) Ril 420.020 3(3)(4) | 4. a) »Quelle: Ril 408.0651 1(6) | 5. a) »Quelle: Ril 408.0651 1(1) | 6. e) »Quelle: Ril 408.0651 1(2)d)(6) | 7. a), c) »Quelle: Ril 408.0651 1(6) | 8. d), e) »Quelle: Ril 408.0651 1(7)(8) Betriebliche Mitteilung 2019-010

„Hinweis zur Betrieblichen Mitteilung (BM) 2019-010“: Trotz dunklem SB-Einschaltmelder bzw. Selbststellbetriebsmelder muss der Selbststellbetrieb mit Selbststellbetriebsrücknahmetaste (SBRT) zurückgenommen werden, da man von einer defekten Signallampe ausgehen muss.

Impressum

BahnPraxis B, Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG

Herausgeber

Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe.

Redaktion

Dirk Menne (Chefredakteur), Uwe Haas, Anita Hausmann, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Niels Tiessen (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „*BahnPraxis*“, DB Netz AG, I.NPB 4, Mainzer Landstraße 185, D-60327 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-20506, E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift

kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement EUR 15,60 zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH, Lottumstraße 1 B, D-10119 Berlin
Telefon (030) 200 95 22-0, Telefax (030) 200 95 22-29,
E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de,
Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig und Thorsten Breustedt

Druck

Laub GmbH & Co KG, Brühlweg 28, D-74834 Elztal-Dallau.

Sprache

Für die Inhalte der *BahnPraxis* werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Unser Titelbild



Einbau einer Planumsschutzschicht auf Geoverbundstoff für Rigole auf der VDE8.

Foto: DB AG/Frank Wolf

Inhaltsverzeichnis


- 3 Einführung der „Prozessorientierten Organisation 2020“
- 6 Regelungen zur Mitfahrt in Führerräumen
- 8 Testen Sie Ihr Fachwissen: PZB auf Spurplanstellwerken
- 10 Aus- und Fortbildung von Ersthelfenden

Verbundprozess „Fahren und Bauen“

„Prozessorientierte Organisation 2020“ und Anpassung der Richtlinie 406

Thomas Schill, Referent Weiterentwicklung Regelwerke Baubetriebsplanung, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Zum 1. Oktober 2020 geht die „Prozessorientierte Organisation 2020“ (PRO2020) an den Start. Damit verbunden sind tiefgreifende Änderungen der Aufbauorganisation bei der DB Netz AG. Um die Handlungssicherheit auch bei geänderten Organisationsstrukturen sicherzustellen, wird zum gleichen Zeitpunkt auch das geltende Regelwerk an die neuen Strukturen angepasst.



Ein wesentlicher Ansatz von PRO2020 besteht unter anderem darin, das Zusammenwirken und die Abhängigkeiten im Verbundprozess „Fahren und Bauen“ neu zu strukturieren. Daraus ergibt sich ein erheblicher Anpassungsbedarf hinsichtlich der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten bei der Erarbeitung von „Betriebs- und Bauanweisungen“ (Betra) sowie der „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“ (La) gemäß Richtlinie (Ril) 406.

Die Information der Anwender über die Änderungen erfolgt zeitgerecht mittels einer formungebundenen Weisung. Thema dieses Beitrags sind insbesondere die neuen Schnittstellenregelungen zwischen Betrieb sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement.

Gründe für die Anpassung von Regeln und Zuständigkeiten der Ril 406

Mit Umsetzung von PRO2020 werden

- die Geschäftseinheiten „Regionalnetze“ und „Fern- und Ballungsnetz“ zusammengeführt,
- die baubetrieblichen Organisationseinheiten (OE) – gemäß Ril 406 als Regionale und Zentrale Baubetriebsplanung bezeichnet – differenzierter strukturiert,
- die Verantwortung für die Erarbeitung von Beta und La neu geregelt und
- bisher dem Betrieb zugehörige Funktionen (Baubetriebskoordinatoren sowie Beta-/La-Bearbeiter) dem neuen Ressort I.NA (Anlagen- und Instandhaltungsmanagement) zugeordnet.

Bei allen Aufgaben gemäß Ril 406 muss geprüft und festgelegt werden, wer diese zukünftig verantwortet bzw. wahrnimmt.

Auswirkungen der Zusammenführung der Geschäftseinheiten „Regionalnetze“ und „Fern- und Ballungsnetz“ auf die Umsetzung der Ril 406

Mit der Zusammenführung wird die geschäftseinheitsbezogene Aufsplittung der Verantwortlichkeiten aufgehoben und entsprechend der ab 1. Oktober 2020 geltenden Organisation den neuen OE zugeordnet.

Die bisherigen Regionalnetze werden strecken- bzw. streckenabschnittsweise den künftigen Netz-Standorten zugeordnet.

Für die Überleitungsphase gelten insbesondere für die Erarbeitung von Beta und La folgende Regelungen:

1. Beta, die von der bisherigen Organisationsstruktur herausgegeben wurden und über den 1. Oktober 2020 hinaus gelten, dürfen unverändert bis maximal zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2020 gültig bleiben.
2. Beta-Anträge und Beta, deren Bearbeitung in der bisherigen Struktur begonnen, aber nicht abgeschlossen wurden, sind den zuständigen Mitarbeitern in der neuen Struktur zur Fertigstellung zu übergeben, sofern sich der zuständige Bearbeiter ändert.
3. Beta-Anträge und Beta werden ab 1. Oktober 2020 nur noch in der neuen Struktur erarbeitet. Damit

einhergehend ist die Vergabe des Kennbuchstabens „R“ für Beta-Nummern ab diesem Zeitpunkt nicht mehr zulässig. Im e-Workflow Beta-Antragerstellung dürfen die Standorte „RN xxx“ von den Beta-Antragstellern nicht mehr ausgewählt werden.

Bis zum Abschluss aller Beta-Anträge und Beta auf bisherigen Regionalnetzstrecken muss mindestens ein Beta-Bearbeiter im künftigen Netz-Standort im e-Workflow Beta-Antragerstellung zusätzlich auch die Bearbeitungsrechte des vorher zuständigen Regionalnetzes behalten bzw. erhalten. Der zu bearbeitende Standort kann im e-Workflow jederzeit umgeschaltet werden.

Erforderliche Umstellungen und Anpassungen im Beta-e-Workflow und im La-Programm „PAULA“ (PC-gestützte Aufbereitung der betrieblichen Unterlage La) auf geänderte Streckenzuordnung und Informationen darüber werden zeitgerecht und unabhängig von der Herausgabe der formungebundenen Weisung erfolgen.

Auf die Gültigkeit der Regeln für die „Regionetze Infrastruktur“ hat PRO2020 keine Auswirkungen.

Verantwortlichkeiten für die Erarbeitung und Verteilung von Beta und La

Aufgrund der Verlagerung der Verantwortlichkeiten für die Erarbeitung von Beta und La in die neue OE „Beta- und Sicherheitsplanung“ im Ressort I.NA „Anlagen- und Instandhaltungsmanagement“ werden künftig die bisher beim Betrieb gebündelten Gesamtkompetenzen gemäß nebenstehender Tabelle geregelt.

Fazit

Ab 1. Oktober 2020 wird es insbesondere bei der Erarbeitung und Herausgabe von Beta und La erhebliche Änderungen der organisatorischen Verantwortlichkeiten geben. Da allerdings die wesentlichen Akteure (Baubetriebskoordinatoren und Beta-/La-Bearbeiter) mit gleichen Fachkompetenzen und Zuständigkeiten in die neue Organisation überführt werden, können fachliche Regeln auch nach dem 1. Oktober 2020 weitgehend unverändert angewendet werden.

Zuständigkeit bis 30.09.2020	... ab 01.10.2020
Umgang mit Sofortmaßnahmen - Ril 406.1201, Abschnitt 1 (4) -		
Entscheidung über Durchführung	Baubetriebskoordinator in der PD / im Regionalnetz	Baubetriebskoordinator in der OE „Beta- und Sicherungsplanung“
Information an Regionale Baubetriebsplanung		
Entscheidung, ob eine Beta nachträglich erarbeitet wird	Arbeitsgebietsleiter in der PD / Leiter Regionalnetz	Leiter der OE „Beta- und Sicherungsplanung“
Umgang mit verfristeten Beta-Anträgen - Ril 406.1201, Abschnitt 3 (7) -		
Entscheidung über Annahme zur Bearbeitung	Arbeitsgebietsleiter in der PD / Leiter Regionalnetz	Leiter der OE „Beta- und Sicherungsplanung“
Rechtzeitige Herausgabe der Beta kann absehbar nicht sichergestellt werden	zusätzlich / neu →	Leiter Betrieb Netz bzw. Leiter BZ ist zur Ableitung von Kompensationsmaßnahmen in Entscheidung über Annahme einzubinden
Herausgabe einer Beta - Ril 406.1201, Abschnitt 5 (6) ff -		
Zustimmung zur Herausgabe	Arbeitsgebietsleiter in der PD / Leiter Regionalnetz	Leiter der OE „Beta- und Sicherungsplanung“
	Die nach Ril 406 vorgesehene Delegation dieser Aufgabe auf den zuständigen BBK bleibt unverändert	
Einhaltung der Herausgabefrist von 5 Tagen vor Inkraftsetzung nicht möglich	Entscheidung über verfristete Herausgabe explizit durch Arbeitsgebietsleiter in der PD / Leiter Regionalnetz	Leiter Betrieb Netz bzw. Leiter BZ ist zur Ableitung von Kompensationsmaßnahmen in Entscheidung über Annahme einzubinden
Herausgabe einer Sonder-La - Ril 406.1202, Abschnitt 3 (3) -		
Entscheidung zur Erarbeitung bzw. bei Verzicht zur Herausgabe in anderer schriftlicher Form	Arbeitsgebietsleiter in der PD / Leiter Regionalnetz	Leiter der OE „Beta- und Sicherungsplanung“
Einbringen betrieblicher Belange	neu →	Leiter Betrieb Netz bzw. Leiter BZ ist in Entscheidung einzubinden
Berichtigung der La - Ril 406.1202, Abschnitt 7 (4) ff -		
Bisher: Information zu allen eine La-Berichtigung betreffenden Information über das Auftragsbuch	La-Bearbeiter in der PD / im Regionalnetz	
Neu: Übergabe aller die La-Berichtigung betreffenden Information an den Betrieb		La-Bearbeiter in der OE „Beta- und Sicherungsplanung“
Neu: Veranlassung der Information zu allen die La-Berichtigung betreffenden Informationen über das Auftragsbuch		Leiter Betrieb Netz bzw. Leiter BZ
Verzicht auf Befehlsübermittlung, wenn Tf Erhalt der La-Berichtigung bestätigt	Arbeitsgebietsleiter in der PD / Leiter Regionalnetz	Leiter Betrieb Netz bzw. Leiter BZ
Verzicht auf La-Einträge - Ril 406.1202A01, Abschnitt 3 (1) e) -		
Entscheidung zum Verzicht auf La-Eintrag und alternativer Information, bei Betroffenheit nur einzelner Züge	Arbeitsgebietsleiter in der PD / Leiter Regionalnetz	Leiter Betrieb Netz bzw. Leiter BZ nach Abstimmung mit der La-Erfassungsstelle

Eisenbahnbetrieb

Regelungen zur Mitfahrt in Führerräumen

Sinan Hatay, Referent, DB Regio AG, Kompetenzmanagement Tf, Frankfurt am Main

Die Führerräume der Triebfahrzeuge und Steuerwagen gehören zu den wichtigsten Sicherheitsbereichen des Eisenbahnbetriebs. Der Zutritt von weiteren Personen, außer dem Triebfahrzeugführer, erfordert daher Regelungen, welche bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen des DB-Konzerns in der Richtlinie 490.0307 enthalten sind. Seit der Gründung der DB AG zum 1. Januar 1994 waren die Anpassungen dieser Richtlinie nur im redaktionellen Sinn erfolgt. Im Jahre 2019 erfolgte eine größere Anpassung, welcher eine zweijährige Abstimmung vorangegangen ist.

Die Gründe zur Mitfahrt in den Führerräumen sind so vielfältig, wie es unterschiedliche Fahrzeugtypen im Eisenbahnbetrieb gibt. Alle Gründe unterliegen der Notwendigkeit, die auszuführenden Tätigkeiten nur im und vom Führerraum aus zu erledigen. Aufgrund dieser Vielfalt ist es sehr schwierig, allen Interessen transparent gerecht zu werden, ohne dabei die Sicherheitsinteressen des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) aus dem Fokus zu verlieren. Deshalb sind seit jeher Regelungen zur Mitfahrt in den Führerräumen erforderlich gewesen. Die Regelungen innerhalb der DB AG werden in der Richtlinie (Ril) 490.0307 vorgegeben.

Grundsätze

Die Grundsätze zur Mitfahrt für den Triebfahrzeugführer (Tf) sind in den jeweiligen Richtlinien, z.B. Tf-Heft oder Betriebsregelwerk (BRW-Modul DB.6105), beschrieben. In diesen Regelwerken ist die Mitfahrt aller Personenarten geregelt. Dazu gehört die Mitfahrt von Behörden und Institutionen, z.B. Polizei, Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde oder Unfallversicherung Bund und Bahn als Unfallversicherungsträger, mit ihren entsprechenden Dokumenten/Ausweisen, aber auch die Mitfahrt aller weiteren Personen im Rahmen der Mitfahrberechtigung entsprechend der Ril 490.0307.

Eine der wichtigsten Personengruppen, die zum Wahrnehmen von Kontroll-, Überwachungs-, Ausbildungsaufgaben oder ständig wiederkehrenden Aufgaben in den Führerräumen der Triebfahrzeuge und Steuerwagen mitfahren, sind



z.B. Trainer, Ausbilder und Transportkontrolleure. Eine weitere wichtige Personengruppe sind die Mitarbeiter der DB Netz AG, z.B. Bezirksleiter, welche wegen der Kontrolle der Strecken (z.B. des Vegetationsschnitts und der Signalanlagen) mitfahren müssen. Auch die Streckenkenntnisfahrten der Tf von externen EVU haben zugenommen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Übergang von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr auf diese EVU.

Aus diesen unterschiedlichen Personengruppen ergeben sich sehr viele Anfragen bei den drei großen EVU der DB AG. Um den Aufwand bei der Bearbeitung von Anfragen zu beherrschen und der fortschreitenden Digitalisierung gerecht zu werden, war eine Veränderung unumgänglich. Dabei ist der Maßstab zur Genehmigung, Prüfung und Ausstellung einer Mitfahrberechtigung unverändert auf



einem hohen Niveau geblieben und in einigen Aspekten sogar erhöht worden.

Es gab während der Abstimmungsphase viele Ideen, wie die Form des Berechtigungsdokument, z.B. Konzernausweis, App, eigene Plastikarte, abzubilden ist. Bis eine Idee zum Schluss auch umsetzbar ist, müssen alle Aspekte der Machbarkeit und Umsetzbarkeit betrachtet werden. Dabei müssen sowohl die Interessen der Unternehmen als auch die Interessen der Anwender abgewogen werden, denn im Zeitalter der Digitalisierung ist die Erwartungshaltung der Anwender mittlerweile sehr hoch.

Antragstellung

Die Antragstellung mit ihrer dreistufigen Prüfung ist erhalten geblieben, um den Maßstab weiterhin hoch zu halten. Diese erfolgt durch den Antragsteller nun auf einer Weboberfläche, das heißt komplett papierlos. Auch für die Antragstellung externer Personen, insbesondere zur Erlangung der Streckenkenntnis, wurde eine separate und geschützte Weboberfläche zur Verfügung gestellt.

Die drei Stufen der Prüfung sind:

- Genehmigung durch die disziplinarische Führungskraft des Antragstellers
- Prüfung durch den Eisenbahnbetriebsleiter bzw. Ständigen Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters (je nach EVU)
- Ausstellung des Berechtigungsdokuments je nach Berechtigungsart durch eine weitere Instanz (je EVU unterschiedlich)

Nach positiver Prüfung erhält der Antragsteller mit einer E-Mail ein pdf-Dokument für seine beantragte Berechtigung.

Berechtigungsarten

Auch die Berechtigungsarten sind weiterhin die gleichen geblieben. Diese können jetzt zusätzlich in elektronischer Form (auf dem Smartphone oder Tablet) dem Tf zur Mitfahrt vorgezeigt werden. Weiterhin kann der Antragsteller das

Dokument ausdrucken, ggf. laminieren. Damit ist eine hohe Flexibilität auch für den Antragsteller erreicht.

Das Dokument ist für DB-Mitarbeiter nur in Verbindung mit dem Konzernausweis und für Externe nur mit einem Lichtbildausweis gültig. Bei den Karten wurde zur Aufwandsreduzierung auf ein Lichtbild verzichtet.

Die Berechtigungsarten sind:

- Blaue Berechtigungskarte für Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheins in Verbindung mit einer für das EVU gültigen Zusatzbescheinigung zum selbstständigen Führen, maximale Gültigkeit von 3 Jahren
- Grüne Berechtigungskarte zur Mitfahrt im Führerraum, maximale Gültigkeit von 3 Jahren
- Berechtigungsscheine für kurzfristige und einmalige Mitfahrten, maximale Gültigkeit 1 Jahr

Die jeweiligen Bedingungen für die unterschiedlichen Berechtigungsarten und deren Dauer sind maßgeblich in der Ril 490.0307 geregelt. Die beteiligten Prüfer und Aussteller der EVU haben aber bei der Auslegung dieser Bedingungen einen Ermessensspielraum, um den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung tragen zu können. Für die DB Netz AG erfolgt eine Abstimmung mit den Eisenbahnbetriebsleitern für die unterschiedlichen Funktionen/Tätigkeiten.

Die Vermarktung von Mitfahrten für externe Personen ist grundsätzlich ausgeschlossen. In bestimmten Ausnahmefällen – z.B. Presse, Gäste aus anderen Ländern, und wenn es im Interesse des jeweiligen EVU liegt – können kostenpflichtige Mitfahrten genehmigt werden.

Beteiligte

Die DB Fernverkehr AG war maßgeblich bei der Abstimmung beteiligt, hat aber für sich die beschriebene Umstellung nicht vorgenommen. Sie hat die alte und bisherige Regelung mit einer neuen Ril 490.0308 festgehalten.

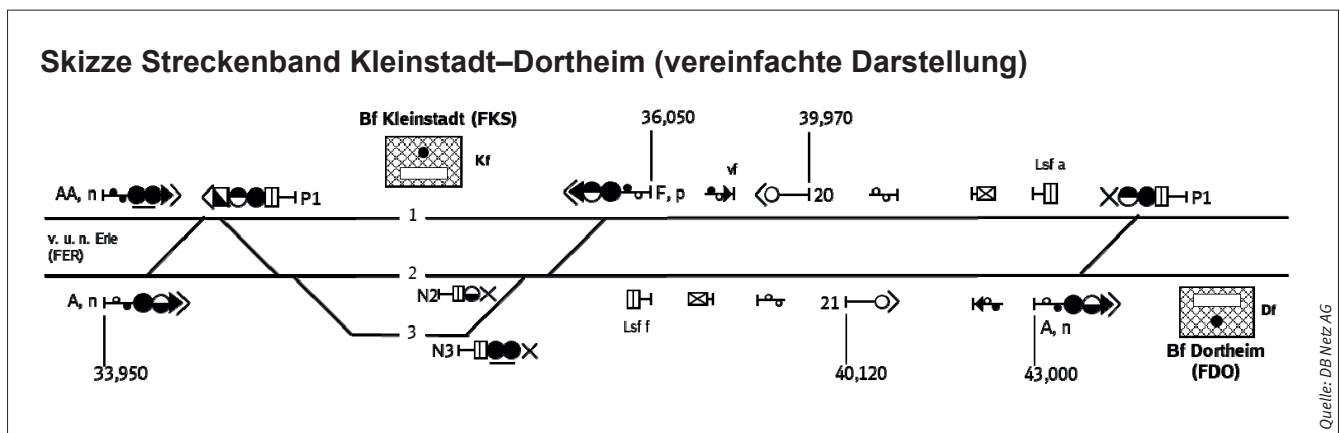
Aktuell ist die DB Systemtechnik GmbH dem Verfahren der DB Cargo AG und der DB Regio AG beigetreten. Weitere EVU befinden sich in Abstimmung.

Testen Sie Ihr Fachwissen

Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)



Die folgenden Fragen richten sich vor allem an Fahrdienstleiter auf Spurplanstellwerken. Gerne dürfen auch alle anderen Leser ihr Fachwissen bei der Beantwortung der Fragen testen. Viel Spaß und Erfolg beim Lösen der Aufgaben! (Lösungen auf Seite 2)



Sie sind Fahrdienstleiter (Fdl) des Bahnhof Kleinstadt an der zweigleisigen Strecke zwischen den Bahnhöfen Erle und Dortheim. Zwischen Bahnhof Kleinstadt und dem Bahnhof Dortheim gibt es einen weiteren Blockabschnitt.

Bei Inspektionsarbeiten an den PZB-Magneten (PZB: Punktförmige Zugbeeinflussung) im Bahnhof Dortheim hat die Fachkraft Leit- und Sicherungstechnik (LST) festgestellt, dass die PZB-Streckeneinrichtung am Einfahrsignal A ständig unwirksam ist und dies sofort nach dessen Feststellen dem Fdl Bahnhof Dortheim mitgeteilt.

Bitte kreuzen Sie die richtigen Antworten an. Es können auch mehrere Antworten richtig sein.

1. In welchen Unterlagen weist der Fdl Bahnhof Dortheim diese Meldung nach?

- a) Nachweis der vorübergehenden Änderungen
- b) Fernsprechbuch
- c) Es ist kein Nachweis erforderlich
- d) Arbeits- und Störungsbuch

2. Wie werden Züge über eine PZB-Störung unterrichtet?

- a) Ausschließlich mit Befehl 12
- b) Mit Befehl 14 (besonderer Wortlaut)
- c) Mit Befehl 12 und 12.4
- d) Mündlich

3. Wer ist von dieser Störung durch den Fdl Bahnhof Dortheim zu verständigen?

- a) Rückgelegene Betriebsstelle
- b) Nachfolgende Betriebsstelle
- c) Zuständiger Disponent der Betriebszentrale (BZ) für „Ihre“ Strecke
- d) Es ist niemand zu verständigen

4. Wer ist für die Erteilung des Befehls an die nachfolgenden Züge zuständig?

- a) Sie selbst
- b) Der im Betriebsstellenbuch genannte Fdl
- c) Der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle
- d) Es erfolgt eine Abstimmung mit der BZ. Diese entscheidet, welcher Fdl für die Befehlserteilung zuständig ist

5. Welche Geschwindigkeit ist den Triebfahrzeugführern für die Dauer der PZB-Störung vorzuschreiben?

- a) Höchstens 50 km/h
- b) Höchstens 100 km/h
- c) Höchstens 160 km/h
- d) „Fahren auf Sicht“

6. Für welchen Abschnitt (welche Abschnitte) müssen Sie die Geschwindigkeitsermäßigung vorschreiben?

- a) Vom Ausfahrtsignal N2 und N3 des Bahnhofs Kleinstadt bis zum Einfahrtsignal A des Bahnhofs Dortheim
- b) Vom Ausfahrtsignal N2 und N3 des Bahnhofs Kleinstadt bis zum Ausfahrtsignal hinter dem Einfahrtsignal A des Bahnhofs Dortheim
- c) Vom Einfahrtsignal A Bahnhof Dortheim mit gestörter PZB bis dahinter liegenden Ausfahrtsignal im Bahnhof Dortheim
- d) Der entsprechende Abschnitt wird durch die Fachkraft LST bestimmt
- e) Vom Selbstblocksignal 21 bis zum Ausfahrtsignal hinter dem Einfahrtsignal A im Bahnhof Dortheim

7. Welche Aussage(n) zum Thema „Ort der Befehlsübermittlung“ ist (sind) aufgrund der gestörten PZB-Streckeneinrichtung am Einfahrtsignal A Bahnhof Dortheim richtig?

- a) Es ist zulässig, dass die erforderlichen Befehle bereits beim vorherigen letzten Halt übermittelt werden

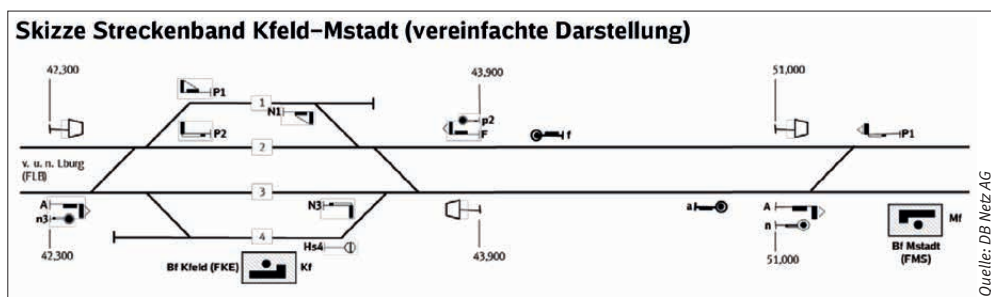
- b) Sie dürfen die Befehle ausfertigen und müssen die Übermittlung der Befehle 12 und 12.4 dem Fdl Bahnhof Dortheim bestätigen
- c) Befehle 12 und 12.4 müssen spätestens am Ausfahrtsignal N2 und N3 im Bahnhof Kleinstadt, vor der unwirksamen PZB am betroffenen Einfahrtsignal A des Bahnhofs Dortheim an die Triebfahrzeugführer übermittelt werden
- d) Befehle 12 und 12.4 müssen spätestens am betroffenen Einfahrtsignal A Bahnhof Dortheim an die Triebfahrzeugführer übermittelt werden

8. Wo müssen Sie Merkhinweis(e) und Hilfssperre(n) anbringen bzw. eingeben?

- a) Am Einfahrtsignal A mit gestörter PZB einen Merkhinweis „RP“ (Räumungsprüfung) anbringen
- b) Sie müssen einen Merkhinweis „RP“ an die Einrichtung für die Zugmeldung anbringen
- c) Sie müssen keine Hilfssperren beziehungsweise Merkhinweise anbringen
- d) Sie müssen Hilfssperren am Ausfahrtsignal N2 und N3 anbringen und den Merkhinweis „BEF“ (Befehl erforderlich)
- e) Wo vorhanden, Selbststellbetrieb (SB) ausschalten, Hilfssperre auf Selbststellbetriebseinschalttaste (SBET)

Korrektur: Testen Sie Ihr Fachwissen: PZB auf mechanischen Stellwerken

In BahnPraxis B 7/8 wurde leider eine falsche Streckenbandskizze auf Seite 8 abgebildet. Hier die korrekte Skizze:



Bei den Lösungen muss die Antwort zu Frage 5 daher richtig lauten:

- b) Vom Ausfahrtsignal P1 im Bahnhof Mstadt bis zum Ausfahrtsignal P1/P2 im Bahnhof Kfeld

Aus- und Fortbildung von Ersthelfenden

Erste Hilfe im Betrieb

Dipl.-Ing. Silke Krüger, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Grundsatz, Information und Medien, Berlin

Unternehmensleitungen wissen genau: Erste Hilfe im Betrieb ist nicht nur eine Forderung der Unfallversicherung, sondern wichtig und hilfreich für alle. Schnelle und sachkundige Hilfe kann Leben retten und auch schwere Gesundheitsschäden minimieren. Doch wie organisiert man die Erste Hilfe? Wer darf helfen? Und wie werden diese Personen aus- und fortgebildet? Fragen, die es zu klären lohnt.

Warum ist die UVB für die Aus- und Fortbildung zuständig?

Die UVB als Unfallversicherungsträger hat mit allen geeigneten Mitteln für die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu sorgen. Das schließt die Aus- und Fortbildung von Ersthelfenden (Ersthelferinnen und Ersthelfer) ein.

Warum müssen Ersthelfende aus- und fortgebildet werden?

Im Arbeitsschutz ist gesetzlich verankert, dass die Unternehmensleitung dafür zu sorgen hat, dass zur Ersten Hilfe und zur Rettung aus Gefahr die erforderlichen Einrichtungen und Sachmittel sowie das erforderliche Personal zur Verfügung stehen. Ersthelfende sind Teil einer gut aufgestellten Arbeitsschutzorganisation eines Unternehmens.

Wie viele Mitarbeitende müssen im Unternehmen in Erster Hilfe ausgebildet sein?

Bei 2 bis 20 anwesenden Versicherten muss mindestens ein Ersthelfer oder eine Ersthelferin zur Verfügung stehen. Wenn mehr als 20 versicherte Personen anwesend sind, unterscheidet man zwischen Verwaltungsbetrieben und sonstigen Betrieben. In Verwaltungs- und Handelsbetrieben müssen dann mindestens 5 Prozent der anwesenden Versicherten als Ersthelfende qualifiziert sein, bei sonstigen Betrieben sind es 10 Prozent. Dabei zählen zu den sonstigen Betrieben z.B. Werkstätten, Labore, technische Bereiche im Innen- und Außenbereich; also Betriebe, die

eine höhere Gefährdungslage aufweisen. Krankheit, Urlaub und Schichtbetrieb sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Wer trägt die Kosten und wie beantragt man die Kostenübernahme?

Die Kosten für die Ausbildung von Ersthelfenden und deren Fortbildung (Erste-Hilfe-Training) werden von der UVB bezahlt. Das Formular zur Beantragung der Kostenübernahme wird auf unserer Internetseite unter der Rubrik „Arbeitsschutz und Prävention / Seminare und Qualifizierung“ zur Verfügung gestellt. Die Unternehmensleitung oder deren beauftragte Person muss alle Angaben zum Unternehmen und den zu qualifizierenden Personen eingetragen. Es wird der Ausbildungsbedarf eines Kalenderjahres gemeldet. Nach Prüfung des Antrages durch die UVB erhält das jeweilige Unternehmen eine Kostenübernahmeerklärung für die entsprechende Personenzahl.

Welche Ausnahmen gibt es und wie kann man diese beantragen?

Es ist darauf zu achten, dass eine räumliche Nähe zu den Ersthelferinnen und Ersthelfern gegeben ist. Dabei müssen Ersthelfende vor Ort nicht unbedingt zur eigenen Organisationseinheit / zum eigenen Unternehmen gehören. In diesen Fällen sind jedoch vorherige Absprachen / Vereinbarungen zwischen den beteiligten Organisationseinheiten / Unternehmen erforderlich. Arbeiten kleine Teams autark und in wechselnder Zusammensetzung, muss mindestens eine anwesende Person in Erster Hilfe ausgebildet sein. In Ausbildungsgruppen kann diese Aufgabe von den Ausbildenden übernommen werden. Zu



Quelle: DGUV Information 204-022 „Erste Hilfe im Betrieb“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung e.V. (DGUV)

achten ist weiterhin darauf, dass in jeder Arbeitsschicht Ersthelfende vor Ort vorhanden sind.

Die Beantragung einer Ausnahme läuft ebenfalls online über das Formular. Im Feld „Bemerkung“ muss die jeweilige Begründung für den Mehrbedarf eingetragen werden.

Wo werden Ersthelfende aus- und fortgebildet?

Die Unternehmensleitung darf als Ersthelfende nur Personen einsetzen, die bei einer von dem Unfallversicherungsträger für die Ausbildung zur Ersten Hilfe ermächtigten Stelle ausgebildet worden sind oder über eine sanitätsdienstliche oder rettungsdienstliche Ausbildung oder eine abgeschlossene Ausbildung in einem Beruf des Gesundheitswesens verfügen. Mit anderen Worten: Die Unternehmensleitung sucht sich eine Ausbildungsstelle, z.B. das Deutsche Rote Kreuz oder den Arbeiter-Samariter-Bund, und meldet dort die Personen, die zu Ersthelferinnen und Ersthelfern aus- oder fortgebildet werden sollen, mit der Kostenübernahmeerklärung des Unfallversicherungsträgers an. Die Abrechnung der Ausbildung oder des Erste-Hilfe-Trainings läuft dann automatisch zwischen der ermächtigten Stelle und der UVB.

Wie lange dauert die Ausbildung oder das Erste-Hilfe-Training? In welchen zeitlichen Abständen sind Ersthelfende fortzubilden?

Sowohl die Ausbildung als auch die Fortbildung (Erste-Hilfe-Training) dauern neun Unterrichtseinheiten. Die Inhalte sind bundesweit einheitlich festgelegt. Ersthelfende müssen bereit sein, in regelmäßigen Abständen ihr in der Ausbildung erworbenes Wissen aufzufrischen und zu vertiefen. Diese Fortbildung hat in Zeitabständen von zwei Jahren zu erfolgen. Wird die Zweijahresfrist überschritten, wird in der Regel eine erneute Teilnahme an einer Ausbildung erforderlich.

Welche Aufgaben übernehmen Ersthelfende?

Zu den Aufgaben von Ersthelfenden gehören unter anderem das sachgerechte Verhalten bei Unfällen, Erstmaßnahmen am Unfallort, lebensrettende Sofortmaßnahmen, Maßnahmen bei typischen Verletzungen der Muskeln, Gelenke und Knochen sowie bei akuten Erkrankungen. Darüber hinaus können ihnen weitere Aufgaben übertragen werden, z.B. die Überprüfung des Erste-Hilfe-Materials.

Gibt es Personen, für welche die UVB die Kosten der Ausbildung nicht übernimmt?

Für Berufsgruppen, bei denen die Erste Hilfe zum Berufsbild gehört, werden die Kosten der Erste-Hilfe-Ausbildung nicht übernommen. Auch für Auszubildende und befristet beschäftigte Personen wird in der Regel die Kostenübernahme nicht gewährt, da sie nicht dauerhaft an das jeweilige Unternehmen gebunden sind.

Fazit

Kenntnisse, welche die Ersthelferinnen und Ersthelfer in der Ausbildung der Ersten Hilfe oder im Erste-Hilfe-Training erlernt bzw. vertieft haben, sind sehr wertvoll und hilfreich. Diese Maßnahmen, egal ob medizinischer, organisatorischer oder betreuender Art, sind für die Erkrankten oder Verletzten teilweise lebensrettend und werden sehr geschätzt. Zudem sind die vermittelten Kenntnisse in allen Lebensbereichen von Nutzen, z.B. bei Unfällen oder Notfällen am Arbeitsplatz, im Straßenverkehr, in der Freizeit, beim Sport oder in der Familie. Melden Sie Ihre Bereitschaft, als Ersthelferin oder Ersthelfer tätig zu werden, bei Ihrem Vorgesetzten.

Fahrrad fahren – sicher ohne Smartphone!

Sicherheit im Straßenverkehr. Die Präventionskampagne komm**mit**mensch der gesetzlichen Unfallversicherungsträger ruft alle Beschäftigten in Unternehmen und Einrichtungen dazu auf, mehr Wert auf die Sicherheit im Straßenverkehr zu legen. Auf den Plakaten werden bewusst Motive gezeigt, die regelverletzendes Verhalten darstellen. Eben richtig blöde Ideen, die aber im Alltag gar nicht so selten vorkommen.



Im besten Fall wird sicheres Verhalten im Straßenverkehr zum Bestandteil der Unternehmenskultur. Das kann überall gelingen, wo Kolleginnen und Kollegen sowie Führungskräfte sich über das Thema austauschen – sei es im persönlichen Gespräch oder in den sozialen Netzwerken.

Manche Kolleginnen und Kollegen werden sich bestimmt wieder erkennen und ins Grübeln kommen. Wenn das gelingt, ist es eine schlaue Idee.

Informationen auf der
Kampagnen-Website:



kommmittmensch.de/schlaue-Ideen

Beiträge zum Teilen:



facebook.com/UKundBG



twitter.com/DGUV