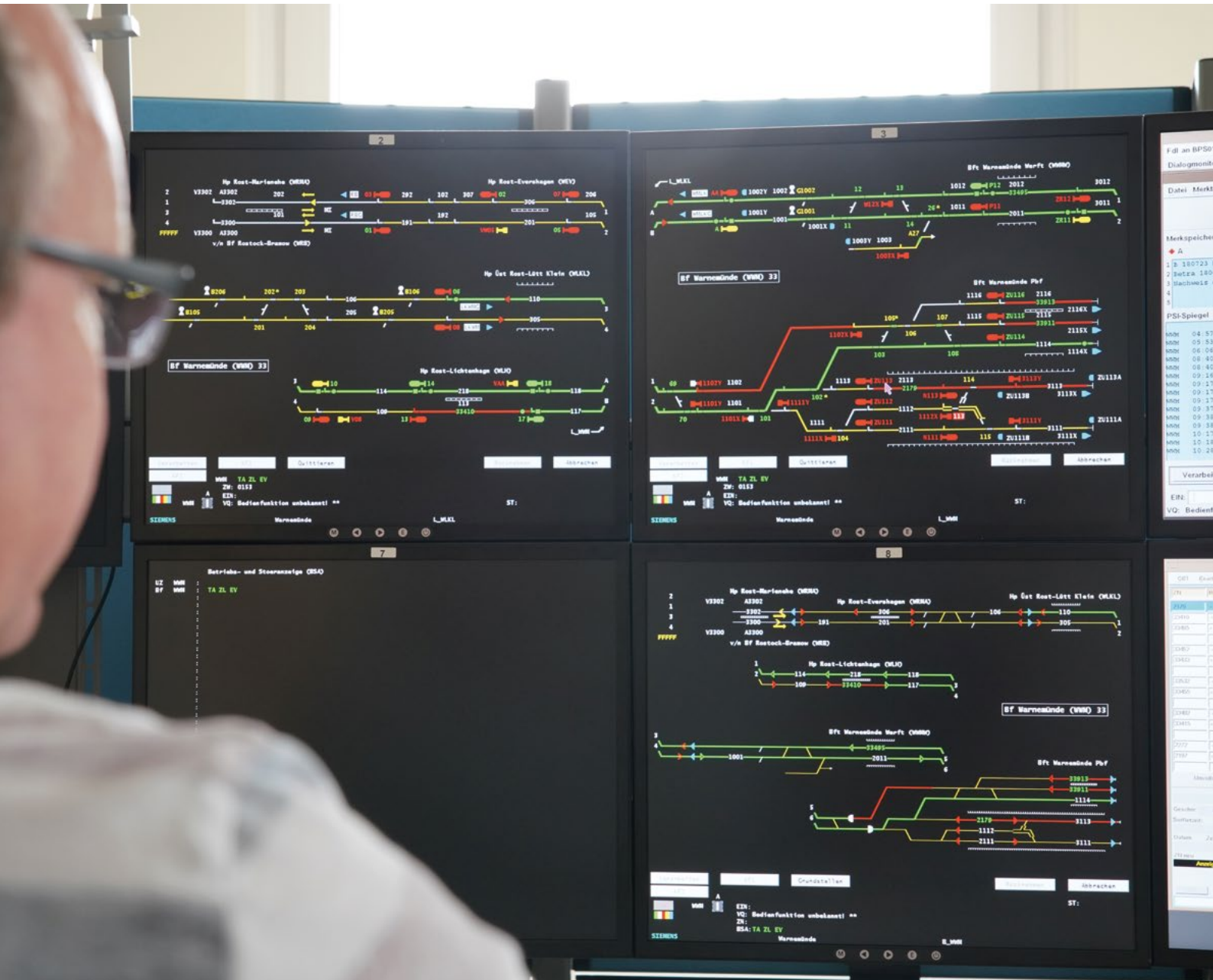


BahnPraxis B



**Aktuell
Spezial**

Kampagne „Mit Sicherheit!“ der DB Netz AG
Neue Richtlinienfamilie 815 zu Bahnübergängen
Der Sicherheitsdreiklang bei der DB Regio AG
Film zu den 9 lebenswichtigen Regeln im Gleisbau
Sichere Verwendung von Leitern



Liebe Leserinnen und Leser,

Sicherheit – unser zentrales Anliegen als Redaktion der Zeitschrift *BahnPraxis B*. Wer zurückblickt, der wird auf die zahlreichen Plakate stoßen, die über viele Jahre die Diensträume, Flure, Werkstätten und andere Arbeitsplätze zierten. Alle mit dem Ziel, Unfälle zu vermeiden, die Beschäftigten auf Gefährdungen aufmerksam zu machen und zu sicherem Verhalten zu sensibilisieren. Allein die Tatsache, dass viele von uns noch die Motive kennen, zeigt die Wirkung solcher Plakate. Genau da setzt die Sicherheitskampagne der DB Netz AG mit Plakatmotiven an, über die wir in dieser Ausgabe berichten.

Passend dazu schließt sich der Beitrag „Der Sicherheitsdreiklang bei der DB Regio AG“ an, der über die Notwendigkeit einer positiven Sicherheitskultur für alle Eisenbahnunternehmen berichtet.

Ergänzt wird das zentrale Thema Sicherheit mit dem Beitrag zum Film „Neun lebenswichtige Regeln für sicheres Verhalten im Gleisbau“. Auch die Schulungsfilme zur Sicherheit haben eine lange Tradition, im Internet-Zeitalter sind diese allgemein zugänglich. Neu an dem hier vorgestellten Film der Unfallversicherung Bund und Bahn und der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft – fachlich unterstützt durch die DB Netz AG – ist, dass er mit Untertiteln in 18 Sprachen vorliegt. Somit kann er auch sehr gut bei Unterweisungen von Beschäftigten eingesetzt werden, die möglicherweise nur wenig deutsch sprechen.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen der Themen in dieser Ausgabe!

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

Unser Titelbild



Digitales Stellwerk in Warnemünde.

Foto: DBAG/Volker Emersleben

Inhaltsverzeichnis

- 3 Kampagne „Mit Sicherheit!“ der DB Netz AG
- 6 Neue Richtlinienfamilie 815 zu Bahnübergängen
- 7 Der Sicherheitsdreiklang bei der DB Regio AG
- 13 Film zu den 9 lebenswichtigen Regeln für sicheres Verhalten im Gleisbau
- 16 Rückblick auf die iaf 2022
- 17 Sichere Verwendung von Leitern
- 23 InnoTrans 2022 – Vorschau
- 24 Azubi-Portal der UVB

Impressum

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

Herausgeber

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

Redaktion

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

Anschrift

Redaktion „*BahnPraxis*“, DB Netz AG, I.NBB 4, Adam-Riese-Straße 11–13, 60327 Frankfurt am Main, E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

Erscheinungsweise und Bezugspreis

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

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

Verlag

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

Druck

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

Sprache

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



Foto: DB AG/Volker Emerisleben

Plakat-Aktion

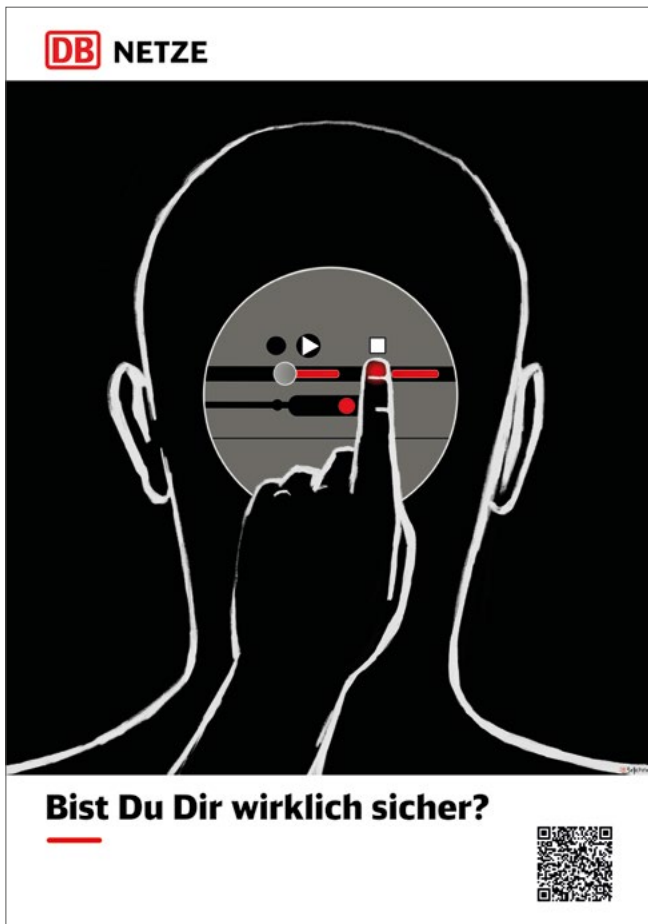
Kampagne „Mit Sicherheit!“ der DB Netz AG

Dirk Menne, Leiter Eisenbahnbetriebsverfahren,
Digitalisierung Bahnbetrieb und Notfallmanagement,
DB Netz AG, Frankfurt am Main

Wer kennt sie nicht: Plakate, die für das Einhalten der Regelungen der Arbeits- und Betriebssicherheit sensibilisieren. Mit ihrer Hilfe wurden über Jahrzehnte Mitarbeiter auf Themen zur Betriebs- und Arbeitssicherheit hingewiesen. Unter dem Titel „Mit Sicherheit!“ knüpft der Bereich „Betrieb“ der DB Netz AG an diese Tradition an.



Historisches Plakat der Deutschen Bundesbahn



Plakat: Bist Du Dir wirklich sicher?

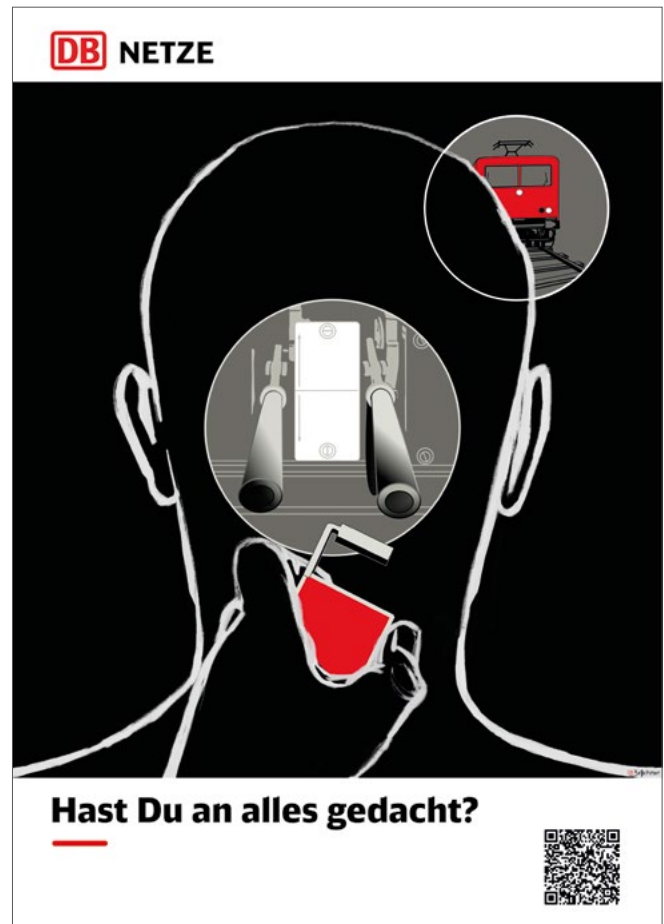
Das Plakat sensibilisiert für die verschiedenen Handlungen bei der Bedienung des Ersatzsignals (Zs 1). Bevor Du Zs 1 erteilst, prüfst Du den Fahrweg und sicherst diesen. Alle notwendigen Handlungen müssen erfolgt sein und Du musst Dir sicher sein, dass Du alle Voraussetzungen erfüllt hast!

Mit zunächst zwei Plakatmotiven wird die Thematik „Routine und Aufmerksamkeit“ adressiert. Die Plakate hängen seit Juli 2022 deutschlandweit auf den Stellwerken und in Geschäftsgebäuden aus.

Die Kampagne trägt dazu bei, die Sicherheitskultur des Bahnbetriebs zu stärken. Dabei werden die Vorgaben der „Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme“ hinsichtlich der Menschlich-Organisatorischen Faktoren (MOF) nach dem Modell der Europäischen Eisenbahagentur (ERA) umgesetzt und eine entsprechende Sicherheitskultur aufgebaut. Die Plakat-Aktion bildet dabei den Startpunkt, auf den weitere Maßnahmen folgen.

Sicherheit zu jeder Zeit!

Die Richtlinie 408 der DB Netz AG – Fahrdienstvorschrift – ist das grundlegende Regelwerk für die Durchführung des



Plakat: Hast Du an alles gedacht?

Das Plakat erinnert daran, dass Du bei Störungen, Bauarbeiten, Gleisbelegungen etc. Hilfssperren und Merkhinweise anbringen musst. Damit beugst Du unüberlegten oder vorschnellen Handlungen vor und hilfst auch Deinem Dich ablösenden Kollegen.

Bahnbetriebs. In der Richtlinie 408.0111 ist der Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit festgeschrieben: „Alle Mitarbeiter müssen in erster Linie für Sicherheit, dann für Pünktlichkeit des Bahnbetriebs sorgen. Dies geht allen anderen Tätigkeiten vor, die ihnen sonst noch übertragen sind“ (408.0111 Nr. 4).

Im Regelbetrieb gewährleistet die eingesetzte Technik den sicheren Bahnbetrieb. Bei Abweichungen vom Regelbetrieb, z.B. bei Bauzuständen oder auch bei Störungen, müssen die Mitarbeiter Teile der Funktionen dieser Technik mit Hilfsmaßnahmen zur Durchführung des Betriebs ersetzen. Hilfsmaßnahmen kommen daher im Bahnbetrieb regelmäßig vor, insbesondere dann kann es zu gefährlichen Routinen und Fehlern kommen. Zusätzlicher Druck entsteht, wenn die Zugfahrt bereits verspätet ist oder eine Verspätung droht.

Genau in diesen Situationen darf es nicht zu einer übereilten bzw. hektischen Handlung kommen. Gerade bei der

Durchführung von Hilfshandlungen ist eine hohe Konzentration und Aufmerksamkeit erforderlich.

Die Vereinfachung von Hilfshandlungen oder drohende Verspätungen sind keine Gründe, um von den geltenden Regelungen abzuweichen!

Sicherheitskultur stärken!

Die Abhängigkeit zwischen dem Sicherheitsmanagementsystem einerseits sowie dem Verständnis und dem Verhalten der Mitarbeitenden andererseits definiert die Sicherheitskultur. Das Konzept der Sicherheitskultur berücksichtigt möglichst alle Faktoren, die zu einem sicheren Verhalten beitragen. Im Falle der betrieblichen Handlungen der Stellwerkspersonale ist die Basis das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) mit den Vorgaben des Regelwerks. Auf menschliche Entscheidungen wirken jedoch ebenso Werte, Einstellungen und Überzeugungen ein.

Die Sicherheitskultur ist ein wesentlicher Baustein für die Sicherheit und damit ein Garant für die sichere und regelkonforme Durchführung des Eisenbahnbetriebs. Gesetzliche und gesellschaftliche Vorgaben zur Risikoprävention werden eingehalten und es wird kontinuierlich an der Reduzierung möglicher betrieblicher und technischer Fehlerquellen gearbeitet.

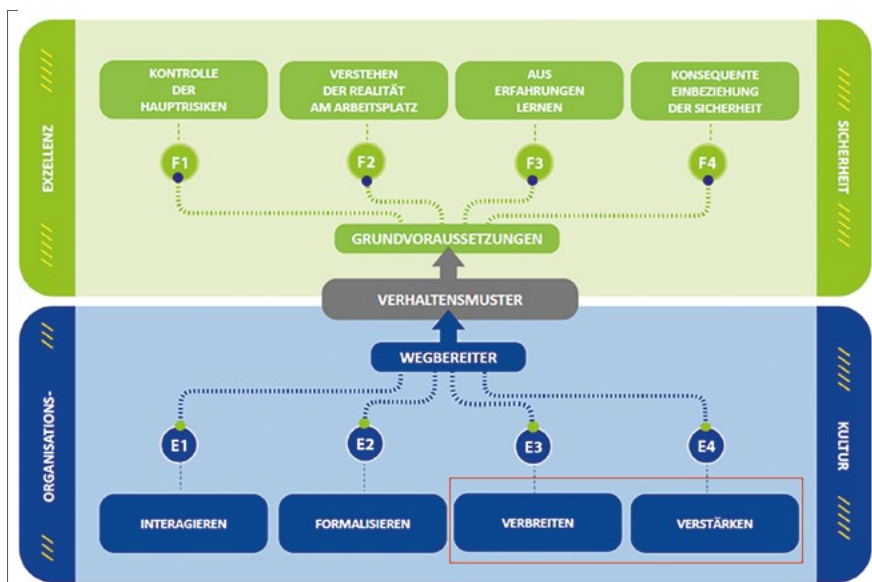
Wie erreicht man eine gute Sicherheitskultur?

Um die Umsetzung der Sicherheitskultur zu unterstützen, hat die ERA das Modell der Eisenbahnsicherheitskultur entwickelt. Damit können die Sicherheitskultur bewertet und Verbesserungspotential identifiziert werden.

Das Modell der Sicherheitskultur besteht aus Wegbereitern, die sich auf die Verhaltensmuster der Mitarbeitenden auswirken und sich in der Erfüllung der Grundvoraussetzungen für die Sicherheitskultur äußern.

Mit dem Start der Kampagne rückt das Thema Sicherheitskultur in unser tägliches Bewusstsein. Die Diskussionen und Auseinandersetzungen mit dem Thema bewirken eine Präsenz in unserem täglichen Handeln. Genau das möchte die DB Netz AG mit der Kampagne erreichen. Und wenn es gelingt, einen einzigen Vorfall zu vermeiden, hat das Unternehmen dieses Ziel erreicht.

Weitere Informationen zu der Kampagne „Mit Sicherheit!“ gibt es auf DB Planet (nur für Mitarbeiter des DB Konzerns).



Bei den Wegbereitern setzt der Betrieb an und arbeitet aktuell an verschiedenen Maßnahmen. Die Plakate sind dem Bereich „Verbreiten“ und „Verstärken“ zuzuordnen.

Quelle: https://www.era.europa.eu/activities/safety-culture_en



Richtlinienfamilie 815

„Bahnübergänge planen und instand halten“

Thomas Gebele, Fachautor Ril 815 Signaltechnik, DB Netz AG, München,
und Andrea Lütgens, Fachautorin Ril 815 Bautechnik, DB Netz AG, Berlin

In der Richtlinienfamilie 815 sind die Belange für die Planung und Instandhaltung von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen und technisch gesicherten Bahnübergängen in einem Regelwerk zusammengefasst. Dies wurde notwendig, da bisher für die Planung von Bahnübergängen verschiedene Regelwerke und Regelungen herangezogen werden mussten.

Aufgrund von Änderungen, bedingt durch Gefährdungen und der Weiterentwicklung von Techniken, gab es eine Vielzahl von unterschiedlichen Vorgaben aus den vergangenen Jahren. Es existierten bis dato keine übersichtlichen Darstellungen der gültigen Regelwerke. Diese verteilten sich bislang auf die alte Richtlinienfamilie 815 „Bahnübergangsanlagen planen und instand halten“ und verschiedene hierzu herausgegebene Technische Mitteilungen, sowie auf die Richtlinienfamilie 819 „Signalanlagen planen“ Teil 12 „Technische Bahnübergangssicherungsanlagen“ (SPU), welche auch die Sammlung von Planungsunterlagen enthielt.

Ziel der neuen Richtlinienfamilie

Das Ziel der Neuherausgabe ist das Zusammenführen aller für die Planung, den Bau, die Instandhaltung und das Betreiben von Bahnübergängen relevanten Richtlinien (Ril) aus der Ril 815 und der Ril 819.12 in einer Richtlinienfamilie (analog der Richtlinienfamilie 816 „Reisenübergänge planen und instand halten“). In der neuen Richtlinienfamilie 815 werden die bisherigen Regelungen einschließlich neu erforderlicher Regelungen in Form von einzelnen Richtlinien strukturiert, konkretisiert und zusammengefasst.

Ergebnis der Neuherausgabe

Die Richtlinienfamilie 815 wurde nach den gültigen Prozessen der DB Netz AG am 30.11.2021 eingeführt. Durch das Einarbeiten von Technischen Mitteilungen und signaltechnischen Planunterlagen sowie mit dem Zusammenführen der Richtlinie 819.12xx ist es gelungen, nur ein Regelwerk zum „Thema Bahnübergänge“ zu erstellen. In dieser Richtlinienfamilie werden sämtliche Belange für die Planung und Instandhaltung vorgegeben. Hierbei wird unter den Fachbereichen Bautechnik sowie Leit- und Sicherungstechnik unterschieden. Somit wurde eine erhöhte Planungssicherheit für Bahnübergänge erzielt.

Weitere Informationen

auf der DB Planet-Seite „Bahnübergänge bei der DB Netz AG“:
<https://db-planet.deutschebahn.com/pages/bahnuebergaenge-bei-der-db-netz-ag/apps/content/startseite>
(nur für Mitarbeiter des DB Konzerns)





Foto: DB AG/Stefan Weber

Sicherheitskultur

Der Sicherheitsdreiklang bei der DB Regio AG

Ole Kroczek, Marc Felgenhauer, beide DB Regio AG, Frankfurt am Main, und
Jörg Tittelbach, DB Regio AG, Cottbus

Die Entwicklung einer positiven Sicherheitskultur ist eine wichtige Aufgabe für alle Eisenbahnunternehmen. Aus Sicht der DB Regio AG wird dargestellt, warum Regelwerk sowie die Aus- und Fortbildung wesentliche Eckpfeiler sind und welche Rolle der offene und transparente Umgang mit Erfahrungen und Erlebnissen spielt. Auszubildende aus Cottbus haben dazu eine außergewöhnliche Aktion gestartet.

Vor rund zwei Jahren reichte die DB Regio AG alle Antragsunterlagen für das neue Sicherheitsmanagementsystem bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (engl. European Union Agency for Railways: ERA) ein. Erstmals wurde dabei das neue Antragsverfahren in elektronischer Form über ein Dokumentenmanagementsystem (OSS = One-Stop-Shop der ERA) durchlaufen. Neben der Aktualisierung der Unterlagen an die neuen europäischen Rechtsvorgaben war ein Schwerpunkt vor allem die Weiterentwicklung der Sicherheitskultur.

Das neue Sicherheitsmanagementsystem

Hierbei wurde insbesondere begonnen, ein verändertes Bewusstsein beim Umgang mit Fehlern zu entwickeln und als Teil der Unternehmenskultur zu integrieren. Das neue Sicherheitsmanagementsystem ist seit Dezember 2020 behördlich bestätigt. Seitdem haben wir

Abbildung 1: Sicherheitsleitlinien und Fairness-Guide als Basis einer positiven Sicherheitskultur

die umfassenden Aktivitäten zur Stärkung der Sicherheit bei der DB Regio AG fortgeführt und möchten mit diesem Artikel einen aktuellen Einblick in die Sicherheitskultur und das Lernen aus Fehlern geben.

Im folgenden Abschnitt werden zunächst die drei Spitzen eines symbolischen Dreiecks im Mittelpunkt stehen – also ein wenig Theorie. Darauf aufbauend wird ein anschauliches Praxisbeispiel folgen: ein von der DB Regio AG, Region Nordost, produzierter Schulungsfilm für die im Tf-Portal (Kommunikationsplattform für Triebfahrzeugführer) bereitgestellte, sogenannte Safety-Box, zum Melden von Beinahe-Ereignissen.

Die klassischen Komponenten: Regelwerk und Erfahrungswerte

Aus verschiedenen Untersuchungen und gegebenenfalls auch eigenen Erfahrungen kennen

Erste Meilensteine hin zu einer positiven Sicherheitskultur sind die neuen Sicherheitsleitlinien und der Fairness-Guide

Sicherheitsleitlinien

DB
Sicherheit | Nur gemeinsam

Sicherheitsleitlinien der DB Regio AG

Sicherheit braucht Vertrauen!

- Die Gesundheit und Sicherheit unserer Kunden und Mitarbeitenden sowie der sichere Zustand unserer Produktionsmittel und Anlagen haben für uns höchste Priorität.
- Wir alle handeln jeden Tag in der Praxis nach dem Selbstverständnis dieser Sicherheitsleitlinien. Wir alle bringen an unserer jeweiligen Stelle die erforderlichen Ressourcen ein.
- Wir verpflichten uns zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen für die eigene Sicherheit und die Sicherheit anderer.
- Geht etwas schief, stehen wir zu unseren Fehlern. Mit den gewonnenen Erkenntnissen erhöhen wir stetig unser Sicherheitsniveau. Durch einen offenen und fairen Umgang mit Fehlern suchen wir gemeinsam nach Lösungen.

Sicherheit schaffen wir gemeinsam!

- Wir sind Vorbilder, wenn es um Belange der Sicherheit geht.
- Wir nutzen die angebotenen Möglichkeiten, selbst erkannte Wissenslücken zu füllen.
- Wenn etwas gefährlich ist oder nicht ohne Gefahr für Leib und Leben erledigt werden kann, tun wir es nicht.
- Wir achten stets aufeinander und auf die Sicherheit aller im Arbeitsbereich und fragen bei Unklarheiten nach.
- Wir denken auch für unsere Kollegen und Geschäftspartner mit und nehmen sie für die gemeinsame Sicherheitsleistung in die Pflicht.

An unserer Sicherheitskultur wollen wir stetig arbeiten!

- Wir wollen unser hohes Sicherheitsniveau halten und weiter ausbauen.
- Wir analysieren Gefahren vorausschauend und untersuchen Unfälle systematisch. Mit den gewonnenen Erkenntnissen reduzieren wir Gefahren und vermeiden Wiederholungen.
- Mit Meldungen von Beinahe-Ereignissen helfen wir, Unfälle zu verhindern.
- Wir können durch Fehler lernen, weil wir Ereignisse, Sicherheitsmängel und Beinahe-Ereignisse konsequent melden und untersuchen.
- Unsere Sicherheitsmaßnahmen entwickeln wir mit den Mitarbeitenden und betrachten dabei Mensch, Technik und Organisation.
- Unsere Sicherheitsregeln formulieren wir anwendergerecht, verständlich und durchführbar.
- Wir aktualisieren oder erweitern diese Sicherheitsleitlinien bei neuen Anforderungen an unser Unternehmen und kommunizieren sie aktiv.

Es ist unser Selbstverständnis, dass alle Führungskräfte und Mitarbeitenden die Sicherheitsleitlinien in der täglichen Praxis umsetzen.

Frankfurt am Main, den 23.11.2021

Dr. Jörg Sandels
 Vorsitzender des Vorstandes DB Regio AG

Ulrike Haber-Böding
 Vorsitzende Personal

Frank Klingenscher
 Vorstand DB Regio AG

Ragn Hande
 Vorstand Finanzen/Controlling

Andreas Schilling
 Vorstand Beschaffung/Marketing

Oliver Fehring
 Vorstand Produktion

Fairness-Guide

akzeptiert	eher akzeptiert	eher nicht toleriert	nicht tolerabel
kommt von sich aus und gibt Fehler zu	akzeptiert auf Nachfrage Fehler	bestreitet auf Nachfrage Fehler	wilt Fehler veruschen, sieht Schuld nur bei anderen
zeigt sich kooperativ, will Fehlverhalten von sich aus klären	unterstützt bei der Klärung	ist unkooperativ und behindernd	blockt ab
dachte, in der Situation das Richtige zu tun	setzte falsche Priorität aus der Situation heraus	setzte falsche Priorität aus Bequemlichkeit	vollzog bewusste Fehhandlung aus Bequemlichkeit
handelte ohne Absicht und aus Unachtsamkeit und/oder Versehen	handelte unbedacht und unvorsichtig	handelte mit mangelhafter Disziplin und ohne nachzudenken	handelte so mit vollem Bewusstsein
dachte, das Richtige zu tun	Ziel/Absicht waren richtig	hätte die Konsequenz erkennen müssen	war die Konsequenz klar, hat sorglos gehandelt
Kollegen hätten sicher auch so gehandelt	Kollegen hätten vielleicht auch so gehandelt	Kollegen hätten kaum so gehandelt	es wäre schlimmer, wenn andere Kollegen so handeln würden
zeigt hohes Verantwortungsbewusstsein	akzeptiert eigene Verantwortung	verharmlost eigene Verantwortung	hat kein Verantwortungsbewusstsein bzw. „Egal“-Haltung
hat aus Fehlverhalten gelernt, zeigt Reue, ist der Fehler peinlich	sieht den Fehler ein und akzeptiert ihn	hat wenig Interesse aus Fehler(n) zu lernen, zeigt hohe Fehleroleranz	sieht keinen Fehler, ist unbereitbar, zeigt keine Einsicht
ist noch nie durch Fehlverhalten aufgefallen	macht selten Fehler	macht häufiger als andere Fehler	macht regelmäßige/wiederholte Fehler
macht diesen Fehler zum ersten Mal	macht diesen Fehler zum ersten Mal	macht diesen Fehler zum zweiten Mal	macht diesen Fehler wiederholt

wir bereits den Umstand, dass geschriebene Regeln und tägliches Handeln „bei Wind und Wetter“ nicht immer zu 100 Prozent übereinstimmen. Dieser Tatsache müssen wir Rechnung tragen und vertrauen auf die Fachkunde und Aufmerksamkeit der Eisenbahner.

Das dafür notwendige Wissen finden wir im gesamten Unternehmen der DB Regio AG über alle Hierarchieebenen hinweg und in der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Im Betrieb eines Eisenbahnverkehrsunternehmens beschleunigen bekanntlich tausende Pferdestärken hunderte Tonnen Zuggewicht bis in den dreistelligen Geschwindigkeitsbereich. In diesem mit großer kinetischer Energie versehenen Transportgefäß vertrauen uns Fahrgäste und Mitarbeitende ihre Unversehrtheit an. Diese hohe Verantwortung nehmen wir alle an unserem jeweiligen Platz im Unternehmen bewusst und gerne wahr – Tag für Tag aufs Neue.

„Wenn etwas gefährlich ist oder nicht ohne Gefahr für Leib und Leben erledigt werden kann, tun wir es nicht.“: Dies ist ein Zitat aus den Sicherheitsleitlinien der DB Regio AG, die vom Vorstand als Vorgabe an das gesamte Unternehmen in Kraft gesetzt sind und mit Leben erfüllt werden sollen. Dazu tragen wir beispielsweise auch mit diesem Artikel bei. Die erste Spitze unseres Dreiecks stellt also das jahrzehntelang gereifte Betriebsregelwerk dar, welches Sicherheitsverantwortung und Sicherheitsdenken beschreibt. Es bildet somit die Grundlage für das sichere Handeln aller Eisenbahner.

Regelbasiertes Wissen ist das eine, aber gesammelte Erfahrung wie das Durchfahren aller Jahreszeiten, das Kennenlernen vieler Charaktere von Fahrgästen, das Erleben von besonderen Situationen usw. ist das andere. Die zweite Dreiecksspitze ergänzt das vorgenannte Grundwissen um die im Rahmen von Aus- und Fortbildungen sowie jahrelanger Tätigkeit im

Abbildung 2: Sicherheitsdreieck mit der Safety-Box



Berufsleben nach und nach erworbenen Kenntnisse.

Im Eisenbahnsystem greifen Menschen, Maschinen und Regelwerk fest ineinander, um täglich die sichere Durchführung des Bahnbetriebs zu gewährleisten. Niemals kann jedoch jeder erdenkliche Einzelfall von vornherein detailliert und präzise geregelt werden. Dies ist im Übrigen auch gar nicht notwendig, da eine Verknüpfung von Ausbildungswissen, Erfahrungswerten und der jeweiligen Lagebeurteilung möglich ist. Hierdurch können wir auch Situationen einschätzen und meistern, die knifflig sind und nicht eins zu eins in den Regelwerken niedergeschrieben sind. Diese Fähigkeit macht uns als Menschen im System aus und ist in brenzligen Situationen auch notwendig, um – wie es in der Fahrdienstvorschrift heißt – „umsichtig und entschlossen alles zu tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern“.

Sicherheitsgewinn durch Austausch individueller Erfahrungen

So wie sich das Sicherheitsmanagementsystem und die Antragsbearbeitung für eine Sicherheitsbescheinigung von Papier zu Elektronik weiterentwickelt haben, so haben wir auch

Abbildung 3: Herausforderungen in der Sicherheitsorganisation



eine neue Möglichkeit des Lernens aus Fehlern aufgenommen. Traditionell wurde hauptsächlich aus Fehlern, Unfällen oder gefährlichen Ereignissen gelernt. Genauso traditionell hat im Dampflokeitalter der Heizer vom Lokführer gelernt, später dann auf den Diesel- und Elektrolokomotiven der Beimann vom Lokführer. Wertvolle Tipps wurden auf diesem Weg persönlich von den „alten Hasen“ an die neuen Kollegen weitergegeben. Heutzutage sind Triebfahrzeugführer nach Abschluss ihrer Ausbildung jedoch in der Regel von Anfang an allein im Führerraum unterwegs.

Die individuelle Erfahrungskurve und Verbindung von Fachwissen mit dem Erleben von vielen Situationen läuft aufwärts: Kommt es zu einem Beinahe-Ereignis, gerät man nicht nur ins Schwitzen, sondern merkt sich das Geschehene auch für die Zukunft und passt sein eigenes Verhalten gegebenenfalls an. Das kann einem keiner abnehmen – wohl aber sollten andere an den selbst gemachten Erfahrungen teilhaben können.

Aus Sicht der sicherheitsverantwortlichen Stellen besteht zudem das Problem, dass ihnen nur wenige brenzlige Situationen tatsächlich und konkret bekannt werden – so wie bei einem Eisberg auch nur ein kleiner Teil oberhalb der Wasseroberfläche sichtbar ist.

Diesem sogenannten Eisbergmodell folgend, können auch nur jene Umstände durch technische Lösungen, neue Abläufe oder neue Regelwerke sicherer gemacht werden, welche die betroffenen Experten kennen und damit analysieren können. „Was ich nicht weiß, macht mich nicht heiß“ - die Redewendung bedeutet aber auch, dass in diesen Fällen keine Sicherheitsmaßnahmen aktiv ergriffen werden können.

Vertrauliches Meldewesen für Triebfahrzeugführer

Für alle Eisenbahner ist es wertvoll und wichtig, dieses Wissen über persönlich erlebte, brenzlige Situationen in einem Klima des Vertrauens transparent und zugänglich zu machen. Hierfür benötigen wir in unserem Unternehmen über

Quelle: Ole Kroczeck, Marc Felgenhauer, Jörg Tittelbach / DB Regio AG

alle Hierarchieebenen hinweg ein Werkzeug, mit dem nach solchen Situationen das Erlebte geteilt werden kann. Diese gute Möglichkeit haben wir in früheren Artikeln der Zeitschrift *BahnPraxis B* schon einmal aus dem Bereich der Luftfahrt erwähnt. Das Werkzeug, das wir jetzt näher vorstellen wollen, ist die für Triebfahrzeugführer der DB Regio AG neu eingerichtete Plattform zum Melden von Beinahe-Ereignissen. Die Safety-Box vollendet somit als dritte Spitze unser Dreieck.

Herzlichen Dank an alle aufmerksamen Kolleginnen und Kollegen, die jeden Tag für die Sicherheit geradestehen und sie aktiv gestalten. Nur gemeinsam, über alle Hierarchieebenen hinweg und jeder an seiner Stelle, schaffen wir die tägliche Realität des Sicherheitsmanagementsystems.

Safety-Box: Azubis aus Cottbus produzieren Video

„Puh, gerade nochmal gutgegangen!“ – kennen Sie diesen Gedanken? Vermutlich, denn Fehler zu machen, ist schließlich menschlich.

„Die Frage ist, wie gehen wir damit um?“, führt Jens Sonnenburg, Leiter der Produktion in der Region Nordost, den Gedanken fort. „Unser Ziel ist es, den Fehler aufzuklären, damit wir es nächstes Mal besser machen können.“ Wie das genau gehen soll? Mit der Safety-Box.

„Die Safety-Box ist ein Instrument zur anonymen Erfassung von „Beinahe-Ereignissen“ und anderen als gefährlich erlebten Situationen. Ziel ist es, alle Informationen zu analysieren und rechtzeitig Maßnahmen festzulegen, um vorhandene Sicherheitsrisiken zu reduzieren“, erklärt Jörg Tittelbach, örtlicher Betriebsleiter und Betriebsüberwacher in Cottbus.

In der Safety-Box kann man anonym – oder auch unter Angabe der E-Mail-Adresse – brenzlige Situationen einreichen. Diese Daten werden von der Redaktion des Tf-Portals natürlich vertraulich behandelt. Sofern man eine E-Mail-Adresse angegeben hat, bekommt man am Ende eine Antwort aus dem Büro des Eisenbahnbetriebsleiters. Mit Hilfe der gesammelten Ereignisse können solche später nochmals durchgesprochen, die Ursachen erkannt sowie gegebenenfalls beseitigt und somit die

Abbildung 4: Gegenseitiges Lernen mit der Safety-Box

Lernen aus Fehlern – von Kollegen für Kollegen – Die Safety-Box von DB Regio im Tf-Portal

- Im täglichen Betrieb seht und erlebt Ihr sicherlich manchmal auch kritische Situationen, in denen einem die obigen Gedanken durch den Kopf gehen.
- Zuweilen will man vielleicht auch die Sache ganz schnell vergessen, weil man dabei selbst nicht „so gut“ ausgesehen hat.
- Aber warum sollen Eure Kollegen eigentlich die gleichen Erfahrungen noch einmal machen?
- Nur die Situation ist wichtig, nicht die Beteiligten!

➤ Möchtest Du eine persönliche Antwort vom Büro des Eisenbahnbetriebsleiters auf Deinen Beitrag erhalten?

Neuen Beitrag verfassen*

E-Mail-Adresse / Angabe nur, wenn Rückantwort erwünscht

* Pflichtfeld

Abbrechen
Senden

➤ EI 6-Missachtung beim Rangieren - 20.03.2022

➤ Unzureichende Kommunikation witterungsbedingter Geschwindigkeitsbeschränkungen - 22.02.2022 (akt.: 24.02.2022)

➤ Anfahrt gegen Haltbegriff - 31.01.2022

➤ Vorschlag: RIS-Tf auch auf Tablet installieren - 30.12.2021 (akt.: 20.03.2022)

Quelle: Ole Kroczek, Marc Felgenhauer, Jörg Tittelbach / DB Regio AG



Abbildung 5:
Die Film-Crew aus
Cottbus

allgemeine Sicherheit im Unternehmen verbessert werden. Das Projekt ist Teil des vertraulichen Meldewesens der DB Regio AG. Um dieses bekannter zu machen, hat eine Gruppe von Azubis aus Cottbus ein Video produziert.

Ganz spontan erreichte Ausbilder Michael Peschk ein Anruf von Jörg Tittelbach mit der Frage, ob Azubis Lust hätten, diesen Film zu drehen. Los ging die Suche nach Beteiligten vor und hinter der Kamera. Michael Peschk wurde in Justin Müller, Philipp Seiferth und Christopher Yannik Hoerold fündig. Jörg Tittelbach fackelte nicht lange, schon standen die ersten Termine im Kalender.

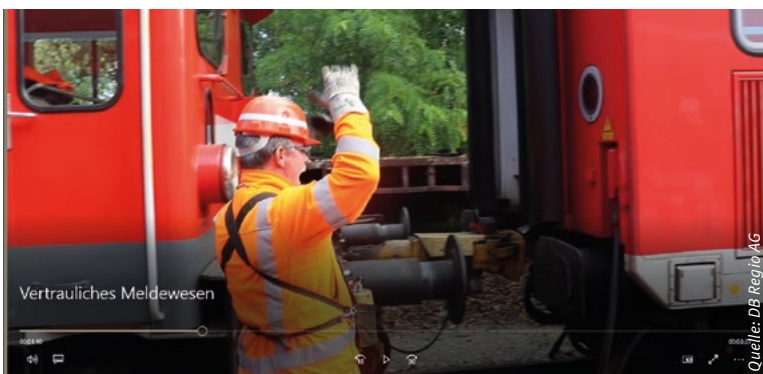
Am 23. August 2021 fand dann das initiale Treffen statt. Erste Ideen wurden gesammelt: Soll im Video eine von Hand stellbare Weiche nicht

umgestellt worden sein oder eine undichte Kuppelstelle entdeckt werden? Vorschläge gab es viele, aber natürlich mussten diese auch umsetzbar sein. Am Tag darauf fand der Drehtag draußen statt. Die Wahl fiel darauf, einen Beinahe-Unfall beim Rangieren nachzustellen, da praktischerweise dafür Wagen in der Abstellung standen. Unterstützt wurden die drei Azubis dort nicht nur von weiteren Azubis aus dem Ende des 1. und Anfang des 2. Lehrjahrs, sondern auch vom alteingesessenen Triebfahrzeugführer Jan Wenske, der gerade in passender Arbeitskleidung vor Ort tätig und bereit war, vor die Kamera zu treten. Zwei Tage später wurden ergänzende Szenen drinnen gedreht.

Der erste Teil der Arbeit war getan – doch von selbst schneidet sich so ein Video dann doch nicht. Kurzerhand wurde das Projekt auch in die Freizeitgestaltung mit aufgenommen und abseits der Arbeitszeit geschnitten. Viele Stunden vor dem Rechner und einige Korrektur- und Feedbackrunden später war das Video am 8. November 2021 endlich fertig. Es wurde direkt auf einer Trainer-Tagung gezeigt und kam dort sehr gut an.

Abschließend war das Projekt um einiges aufwendiger gewesen als erwartet, erzählen die Beteiligten. Dennoch sind sich alle einig: „Das Projekt und die Möglichkeit, auch mal etwas Kreatives zu machen, haben wirklich Spaß gemacht!“

Abbildung 6:
Ausschnitt aus
dem Azubi-Video
zur Safety-Box





Animationsfilm

„hayati kural – Demiryolu inşaatında güvenliği birlikte sağlamak“

Dipl.-Ing. Peter Schneider, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main

Haben Sie die Überschrift verstanden? Der Titel ist türkisch – und das hat einen Grund. Fast 25 Prozent der in Deutschland lebenden Menschen haben einen Migrationshintergrund oder besitzen eine von der deutschen Sprache abweichende Muttersprache. So ist es nicht verwunderlich, dass auch viele Beschäftigte bei Tätigkeiten im Bereich von Gleisen über einen Migrationshintergrund verfügen.

Eisenbahnbetrieb ist gefährlich

Eisenbahnen transportieren Güter und Menschen von A nach B – eine Binsenweisheit. Dabei ist es aus physikalischen Gründen nur sehr begrenzt möglich, dass der Zug Rücksicht auf Beschäftigte im und am Gleis nimmt. Das heißt, der Eisenbahnbetrieb kann für diese Beschäftigten lebensgefährlich sein. Auch das ist keine neue Erkenntnis.

Was also tun? Gleisperrungen, Feste Absperrung bei Bauarbeiten, Halt zeigende Signale und so einiges mehr werden eingesetzt, um die bestehenden Gefährdungen zu minimieren. Bewährte Praxis bei Bau- und Instandhaltungsarbeiten im Bereich von Gleisen. Reicht das aus? Leider nicht. Es kommt vielmehr darauf

an, dass sich die Beschäftigten zusätzlich zu den im Sicherheitsplan festgelegten technischen und organisatorischen Maßnahmen in und am Gleis sicher verhalten. Das gilt für alle Beschäftigten – unabhängig von der jeweiligen Herkunft oder Sprache. Es ist aber schwieriger, wenn Menschen mit Migrationshintergrund oder Einschränkungen die Verhaltensanweisungen nicht oder nicht vollständig verstehen. Sie können diese Anweisungen dann auch nicht richtig umsetzen.

Darum verlangt die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ im § 4 „Beurteilung der Arbeitsbedingungen, Dokumentation, Auskunftspflichten“, dass relevante Inhalte bei der Unterweisung den Beschäftigten „in verständlicher Weise“ zu vermitteln sind. Die



Regel 1 mit ukrainischen Untertiteln



Regel 2

Unterweisung muss in verständlicher Sprache erfolgen, in der Sprache der im Gleisbereich tätigen Menschen, beispielsweise in ukrainisch.

Ist die Sprache die einzige Barriere?

Nein, Sprache ist eine der Barrieren, die es abzubauen gilt. Aber auch körperliche Einschränkungen können eine Barriere sein. Teilhabe am Arbeitsleben heißt auch, dass Menschen mit Einschränkungen inkludiert werden. Sie sollen – je nach erforderlicher Tauglichkeit – möglichst uneingeschränkt am Arbeitsleben teilhaben. Untertitel sind eine Möglichkeit, um Barrieren abzubauen.

Sicheres Verhalten im Gleisbereich geht alle an

Die Unfallversicherung Bund und Bahn hat gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) im Rahmen deren Präventionskampagne „BAU AUF SICHERHEIT – BAU AUF DICH“ die 9 lebenswichtigen Regeln im Gleisbau entwickelt. Basierend auf diesen 9 Regeln wurde anschließend gemeinsam mit der DB Netz AG ein Film zu den „9 lebenswichtigen Regeln für sicheres Verhalten im Gleisbau“ erstellt. Der Film ist barrierefrei und mit Untertiteln ausgestattet. Und er ist weit mehr – neben deutsch werden die Regeln mit Untertiteln in insgesamt 18 Sprachen zur Verfügung gestellt. Damit kann der Film sehr gut bei der Unterweisung für Beschäftigte mit Migrationshintergrund und nicht so guten Kenntnissen der deutschen Sprache eingesetzt werden. Es sind die 18 Sprachen, die am häufigsten von den Beschäftigten bei Tätigkeiten im Bereich von Gleisen gesprochen werden.

Für die Übersetzungen wurden nicht nur professionelle Übersetzungsbüros eingebunden – die

Beschäftigten aus den Herkunftsländern wurden ebenfalls befragt und um Korrektur gebeten. Nur so konnte gewährleistet werden, dass auch der jeweilige landestypische „Eisenbahnjargon“ eingeflossen ist.

Die Tests in der Praxis haben ein überwältigend positives Echo ergeben. Wir können trotzdem nicht ausschließen, dass „Muttersprachler“ noch hier und dort eine andere Übersetzung gewählt hätten. Wir haben uns alle Mühe gegeben und hoffen an diesen Stellen auf Ihr Verständnis.

Wie verhalte ich mich richtig im Gleisbereich?

Die erste Regel: **Wir kennen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb.** Das bedeutet: Wir kennen uns im Gleisbereich aus und wissen, dass richtiges Verhalten für das sichere Arbeiten unerlässlich ist. Beispielsweise haben wir den Bahnbetrieb im Blick und können herannahende Fahrten und andere Gefahren erkennen und deuten!

Weiter geht's zur 2. Regel: **Wir betreten den Gleisbereich nur nach Unterweisung.** Beschäftigte dürfen erst in den Gleisbereich gehen, nachdem ihnen ihre Vorgesetzten genau erklärt haben, worauf sie zu achten haben und wie sie vor Fahrten gesichert werden.

Wichtig für die eigene Sicherheit ist auch die 3. Regel: **Wir melden uns beim Arbeitsverantwortlichen auf der Baustelle an und ab.** Nur so ist bekannt, wie viele Beschäftigte sich auf der Baustelle aufhalten und wo sie sich befinden. Der Arbeitsverantwortliche kann sich so vergewissern, dass ALLEN die Sicherheitsmaßnahmen bekannt sind und ALLE zu jeder Zeit gesichert werden.



Regel 4

Und wenn wir zur Baustelle wollen, denken wir daran: **Wir benutzen nur die vorgeschriebene Zuwegung zur Baustelle und benutzen grundsätzlich Verkehrswege außerhalb des Gleisbereichs.** Auch wenn der Weg über das Gleis vielleicht schneller ist – sicher ist das nicht! Im Gegenteil, es besteht Lebensgefahr!

Regel Nummer 5: **Wir arbeiten im und am Gleis nur unter wirksamen Sicherungsmaßnahmen,** zum Beispiel der Festen Absperrung. Hierbei werden Mensch und Gefahr getrennt. Fehlen wirksame Sicherungsmaßnahmen, kann es schnell gefährlich werden.

Erfolgt die Sicherung durch akustische Warnung, lautet die Regel: **Wir prüfen vor Arbeitsbeginn, ob die akustischen Warnsignale der Sicherung für uns sicher wahrnehmbar sind.** Und das immer unter ungünstigsten Bedingungen, zum Beispiel bei unter Volllast laufenden Maschinen.

Eine große Gefahr ist die Oberleitungsanlage mit einer lebensgefährlichen Spannung von 15.000 Volt! Regel Nummer 7 lautet: **Wir kennen den Schaltzustand der Oberleitung und halten den Schutzabstand ein!** ALLE sind

Regel 8



Regel 5

bahntechnisch unterwiesen und ALLE wissen: Am sichersten ist Ausschalten und Bahnerden.

Regel Nummer 8 braucht keine weitere Erklärung: **Wir telefonieren grundsätzlich nicht im Gleisbereich.** Punkt! Egal welches mobile Endgerät sich gerade meldet. Smartwatch, Tablet oder Smartphone – jede Ablenkung kann tödlich sein.

Die 9. Regel bezieht sich auf die Persönlichen Schutzausrüstungen, kurz PSA. Dies sind zum Beispiel Helm, Sicherheitsschuhe, Handschuhe sowie Schutz- und Warnkleidung. Ohne saubere Schutz- und Warnkleidung sind wir im Gleisbereich schlecht zu erkennen! Also: **Wir benutzen nur geeignete und zur Verfügung gestellte Persönliche Schutzausrüstungen!**

Resümee

Der Film „9 lebenswichtige Regeln für sicheres Verhalten im Gleisbau“ steht mit den Untertiteln in 18 Sprachen ab sofort zum Herunterladen zur Verfügung. Er eignet sich besonders gut für Unterweisungen und Schulungen zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei Bau- und Instandhaltungsarbeiten im Gleisbereich.

Weitere Informationen

Safety Check Karten und Animationsfilm zu den neun lebenswichtigen Regeln im Gleisbau: www.uv-bund-bahn.de/arbeitsschutz-und-praevention/fachthemen/bahn/projekte/



28. Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik

iaf 2022 – Großes Interesse am Stand der Unfallversicherungsträger

Dipl.-Ing. (FH) Dirk Bill, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main

Vom 31. Mai bis 2. Juni 2022 hat in Münster/Westfalen die 28. Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf) stattgefunden. Mehr als 120 internationale Aussteller haben sich an der iaf beteiligt und ihre neusten Produkte und Dienstleistungen den Besuchern vorgestellt.

Auch die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) war im Rahmen eines Gemeinschaftsstandes – zusammen mit der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU), der Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BG ETEM) und der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) – auf der iaf als Aussteller vertreten. Seitens der UVB

standen insbesondere die Charta für Sicherheit bei Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich, die Safety Check Karten mit den 9 lebenswichtigen Regeln (SAFETY CHECK für den Gleisbau) und der zugehörige Film „9 lebenswichtige Regeln für sicheres Verhalten im Gleisbau“ im Vordergrund.

Der Leiter des Referats „Prävention-Bereich Bahn“ der UVB, Dipl.-Ing. Gerhard Heres war über das rege Interesse am Gemeinschaftsstand der Unfallversicherungsträger hoch erfreut: „Die iaf 2022 war die erste große Messe, an welcher sich die UVB seit Beginn der Corona-Pandemie wieder beteiligte. Viele interessierte Besucher haben unseren Stand aufgesucht, um sich über die neuen Präventionsmedien zu informieren und sich zu allgemeinen und fachspezifischen Themen der Präventionsarbeit beraten zu lassen. Es hat mich besonders gefreut, dass viele junge Beschäftigte – auch Auszubildende – unseren Stand besucht und großes Interesse am Arbeitsschutz gezeigt haben.“

Die nächste iaf findet vom 20.05. bis 22.05.2025 statt. Aufgrund der positiven Resonanz wird die UVB auch dann wieder – gemeinsam mit den anderen Unfallversicherungsträgern – vertreten sein.





Technische Regeln für
Betriebssicherheit

Leiter, aber nur wenn es sicher ist

**Dipl.-Ing. (FH) Rainer Liebermann, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB),
Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region West – Standort Essen**

Bei der Verwendung von Leitern ereignen sich immer noch sehr viele Unfälle. Schwerpunkte bei diesen Unfällen sind insbesondere das Abrutschen von Leitersprossen, der Verlust des Gleichgewichtes und das Wegrutschen der Leitern. Einerseits werden Vorgaben beim Verwenden der Leitern nicht konsequent umgesetzt, andererseits werden Prüfungen nicht regelmäßig und rechtzeitig durchgeführt.

Was bei dem Einsatz von Leitern zu beachten ist, wird in dem folgenden Artikel aufgezeigt.

Im Jahr 2020 stürzten in mehr als 31 Prozent aller meldepflichtigen Absturzunfälle die Verletzten von Leitern oder Trittleitern (10.998 Fälle) – für acht Beschäftigte hatte der Sturz sogar tödliche Folgen (Quelle: Arbeitsunfallgeschehen 2020, Tabelle 39; DGUV).

Muss es eine Leiter sein?

Es gibt viele unterschiedliche Arten von Leitern, z.B. Stehleitern, Anlegeleitern, Mehrzweckleitern, Podestleitern, Schiebeleitern, Rolllleitern und fahrbare Leitern. Diese werden in vielen Arbeitsbereichen und bei vielen unterschiedlichen Tätigkeiten verwendet – sie sind immer ein Arbeitsmittel.

Bevor der Arbeitgeber bzw. Unternehmer jedoch eine Leiter als Arbeitsplatz oder als Zugang (Verkehrsweg) zu hochgelegenen Arbeitsplätzen bereitstellt und Beschäftigte diese benutzen, muss er sich grundsätzlich die Frage stellen, ob eine Leiter zur Bewältigung der Arbeitsaufgabe notwendig ist oder ob es möglicherweise sicherere Alternativen zum Ausführen der Arbeiten gibt (TOP-Prinzip nach ArbSchG). Auch nach der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) in Verbindung mit den Technischen Regeln für Betriebssicherheit – TRBS 2121 – Teil 2 „Gefährdung von Beschäftigten bei der Verwendung von Leitern“ müssen Arbeitgeber im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung prüfen, ob für die vorgesehene Tätigkeit

kein sichereres Arbeitsmittel verwendet werden kann.

Alternativen sind u.a.:

- Gerüste
- Bautreppen
- Podeste
- Hubarbeitsbühnen
- Hublifter
- Arbeitsbühnen

Bei hochgelegenen Arbeitsplätzen gilt nach der BetrSichV, dass eine Leiter nur in bestimmten Fällen verwendet werden darf, z.B. wenn:

- die Arbeiten nicht auf sichere Weise und unter angemessenen ergonomischen Bedingungen von einer geeigneten Standfläche aus

durchgeführt werden können,

- die Verwendung der Leiter nur von kurzer Dauer (zeitweilig) ist,
- beim Zugang zum hoch gelegenen Arbeitsplatz sowie beim Abgang von diesem keine zusätzlichen Absturzgefährdungen entstehen.

Wenn es doch eine Leiter sein muss...

Es gibt Situationen, da lässt es sich nicht anders handeln bzw. es ist einfacher und praktischer, eine Leiter zu benutzen. Was jedoch die Art der Tätigkeit betrifft, ist grundsätzlich zu unterscheiden, ob eine Leiter als Arbeitsplatz oder als Verkehrsweg benutzt wird.

Um Arbeiten auf einer Leiter durchzuführen, ist vor Aufnahme der Tätigkeit zu klären, ob es sich um zeitweilige Arbeiten mit geringem Umfang und mit geringer Gefährdung handelt. Folgende Punkte sind dabei zu beachten:

- Der Standplatz auf der Leiter liegt nicht höher als zwei Meter über der Aufstellfläche.
- Der Standplatz auf der Leiter liegt nicht höher als fünf Meter über der Aufstellfläche und die Arbeiten dauern nicht länger als zwei Stunden pro Arbeitsschicht.
- Der Beschäftigte steht bei der Arbeit mit beiden Füßen auf einer Stufe oder einer Plattform.
- Es werden nur solche Arbeiten ausgeführt, bei denen ein Kippen der Leiter ausgeschlossen ist.
- Es werden keine Stoffe oder Geräte mitgeführt oder benutzt, von denen für die Beschäftigten zusätzliche Gefahren ausgehen.
- Das Gewicht von Lasten bzw. des mitgeführten Werkzeugs wiegt nicht mehr als 10 Kilogramm. Zum Transport von Lasten eignen sich z. B. Werkzeugtaschen, -gürtel und -schürzen.
- Die mitgeführten Gegenstände haben eine Windangriffsfläche von $A \leq 1\text{m}^2$.

Info-Box 1

Leiter als Zugang zu/Abgang von hochgelegenen Arbeitsplätzen (Verkehrswege)

Die Verwendung von Leitern als Zugang zu oder zum Abgang von hochgelegenen Arbeitsplätzen ist zulässig, wenn der zu überwindende Höhenunterschied maximal 5 m beträgt und

- wegen der geringen Gefährdung und der geringen Verwendungsdauer die Verwendung anderer, sichererer Arbeitsmittel nicht verhältnismäßig ist und
- die Gefährdungsbeurteilung ergibt, dass der Zugang und Abgang sicher durchgeführt werden können.

Bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sind die baulichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Wird die Leiter als Zugang zum Erreichen von Arbeitsplätzen sehr selten benutzt, darf der zu überbrückende Höhenunterschied auch mehr als 5 m betragen.

Leitern, die als Aufstieg verwendet werden, müssen so beschaffen sein, dass sie mindestens 1 m über die Austrittsstelle hinausragen, sofern nicht andere Vorrichtungen ein sicheres Festhalten erlauben.

Quelle: TRBS 2121 – Teil 2, Punkt 4.2.3

In den Technischen Regeln für Betriebssicherheit – TRBS 2121 – Teil 2 finden sich konkrete Vorgaben für die Verwendung von Leitern (siehe Info-Box 1 und Info-Box 2).

Beispielhafte zeitweilige Arbeiten geringen Umfangs mit Leitern sind:

- kleinere Reparaturarbeiten
- kleinere Montage- und Instandhaltungsarbeiten
- kleinere Wartungs-, Prüf- und Inspektionsarbeiten
- Anbringen von kleineren Plakaten
- Anbringen von kleineren Beleuchtungsanlagen oder Lichterketten

Unterweisung – vor erstmaliger Verwendung

Der Arbeitgeber hat die Beschäftigten vor dem erstmaligen Verwenden von Leitern

Leiter als hochgelegener Arbeitsplatz

Die Verwendung von Leitern als hochgelegener Arbeitsplatz ist nur zulässig

- bis zu einer Standhöhe von 2 m und
- bei einer Standhöhe zwischen 2 m und 5 m, wenn nur zeitweilige Arbeiten ausgeführt werden, wenn
 - wegen der geringen Gefährdung und der geringen Verwendungsdauer die Verwendung anderer, sicherer Arbeitsmittel nicht verhältnismäßig ist und
 - die Gefährdungsbeurteilung ergibt, dass die Arbeiten sicher durchgeführt werden können.

Aufgrund der Absturzgefährdung und der höheren ergonomischen Belastung dürfen tragbare Leitern als hochgelegener Arbeitsplatz nur verwendet werden, wenn der Beschäftigte mit beiden Füßen auf einer Stufe oder Plattform steht und der Arbeitsplatz auf der Leiter nicht höher als 5 m über der Aufstellfläche liegt.

Zeitweilige Arbeiten sind Arbeiten, die einen Zeitraum von zwei Stunden je Arbeitsschicht nicht überschreiten, z. B. Wartungs-, Instandhaltungs-, Inspektions-, Mess- und Montagearbeiten.

Quelle: TRBS 2121 – Teil 2, Punkt 4.2.4

Info-Box 2

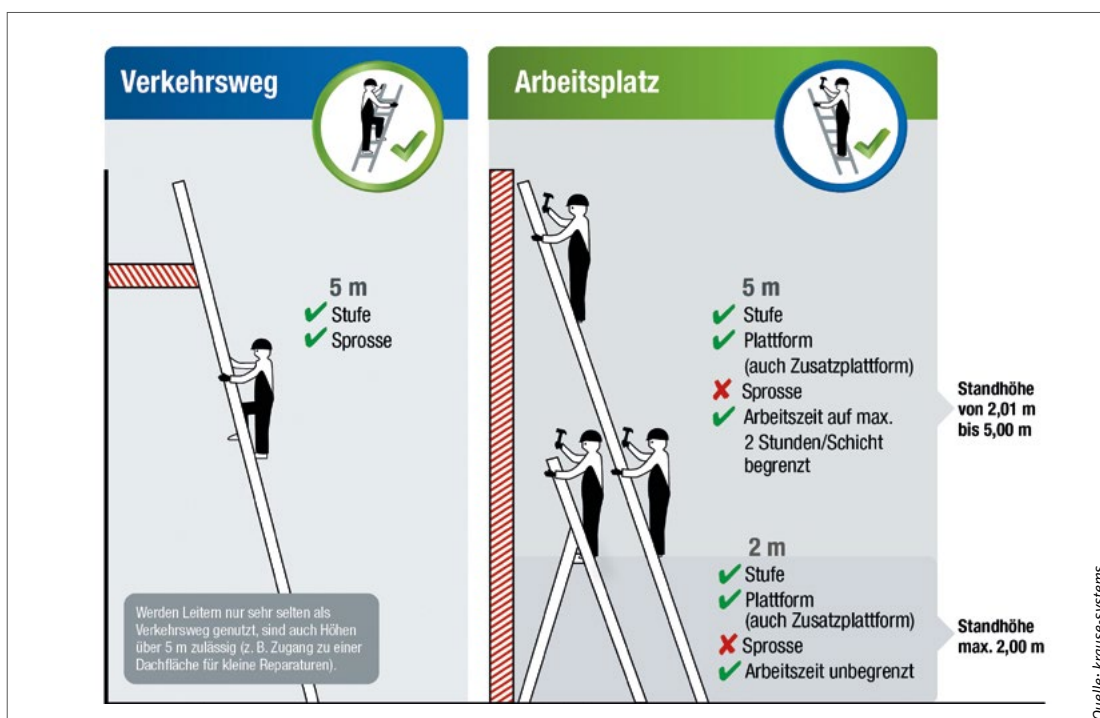


Abbildung 1: Einsatz von Leitern als Verkehrsweg und Arbeitsplatz

(Arbeitsmitteln) tätigkeitsbezogen zu unterweisen (§12 Abs. 1 BetrSichV). Beschäftigte müssen in der Lage sein, die entsprechende Leiter für den jeweiligen Einsatzzweck zu bestimmen und richtig zu benutzen.

Neben der bestimmungsgemäßen Benutzung und bauartspezifischen Hinweisen sind Hinweise auf zusätzliche Gefährdungen bei der Verwendung von Leitern in die Unterweisung einzubeziehen. Dabei sind die Gebrauchs- und Bedienungsanleitungen der Hersteller zu beachten.

Weitere Punkte zur Unterweisung, die sich z.B. aus der Gefährdungsbeurteilung ergeben können, sind zu berücksichtigen:

- Gefährdungen durch Witterungseinflüsse, z.B. durch Nässe, Glätte, Wind, Eis,
- Gefährdungen durch den Einsatz der Leiter in der Nähe von elektrischen Anlagen, z.B. bei Oberleitungen oder Stromschienen im Bahnverkehr,
- Gefährdungen durch den Einsatz der Leiter in Anlagen mit Explosionsgefahr bzw. in EX-Bereichen,
- Gefährdungen durch den Einsatz der Leiter in Absturzbereichen, z.B. an Absturzkanten,
- Gefährdungen durch den Einsatz der Leiter in der Nähe von Maschinen, z.B. Krane,
- Gefährdungen durch innerbetrieblichen oder öffentlichen Verkehr, z.B. in Werkstätten oder bei der Instandhaltung von Fahrzeugen.

Abbildung 2: Prüfplakette



Auch Leitern müssen geprüft werden

Wie schon erwähnt, sind Leitern ein Arbeitsmittel. Der Arbeitgeber hat Arbeitsmittel, die Schäden verursachenden Einflüssen ausgesetzt sind, die zu Gefährdungen der Beschäftigten führen können, wiederkehrend von einer zur Prüfung befähigten Person prüfen zu lassen (§ 14 Abs. 2 BetrSichV). Die Art der Prüfung und der Prüfumfang sind zu ermitteln und festzulegen, sie ergeben sich aus der Gefährdungsbeurteilung (§ 3 Abs. 6 BetrSichV). Herstellerangaben sind dabei zu berücksichtigen. Die Ergebnisse von Prüfungen sind zu dokumentieren. Mit einer Prüfplakette auf der Leiter kann auf den Termin der nächsten Prüfung hingewiesen werden (Abbildung 2).

Ist eine Leiter defekt und entspricht sie nicht mehr den Sicherheitsanforderungen, muss sie der Benutzung entzogen werden. Der Arbeitgeber darf Arbeitsmittel nicht zur Verfügung stellen und verwenden lassen, wenn diese Mängel aufweisen, welche die sichere Verwendung beeinträchtigen (§ 5 Abs. 2 BetrSichV). Zur Prüfung und Beurteilung der Einsatzfähigkeit von Leitern gibt es Prüf- und Checklisten (siehe Tabelle 1).

Anhang 2

Kontrollblatt/Checkliste zur Überprüfung von Leitern und Tritten

Inventar-Nummer der Leiter		Aufstiegsart	- Anlegeleiter - Mehrzweckleiter
Standort/Abteilung			- Schiebeleiter - Podestleiter
Anzahl der Sprossen/Stufen			- Seilzugleiter - Steckleiter
Hersteller/Händler			- Stehleiter - Tritt
Artikel-/Typ-Nummer			- Sonstige
Datum der Anschaffung			
Name des Sachkundigen Beauftragten		Aufstiegsart	- Aluminium - Stahl
			- Kunststoff - Edelstahl
			- Holz

Tabelle 1:
Beispiel
eines
Kontroll-
blattes/
Checkliste
für Leitern
und Tritte

Prüfkriterien	1. Prüfung	2. Prüfung	3. Prüfung	4. Prüfung	5. Prüfung
1. Holme					
Verformung					
Beschädigung (z.B. Risse)					
Scharfe Kanten, Splitter, Grat					
Abnutzung					
Schutzbehandlung (bei Holz)					
2. Sprossen/Stufen/Plattform					
Verformung					
Beschädigung					
Scharfe Kanten, Splitter, Grat					
Verbindung zum Holm (Bördelung, Schraubverbindung, Nietverbindung, Schweißnaht)					
Abnutzung (z.B. Trittfläche, Plattformauflage)					
3. Spreizsicherung					
Vollständigkeit/Befestigung					
Funktionsfähigkeit					
Beschädigung/Korrosion					
4. Beschlagteile					
Beschädigung/Korrosion					
Vollständigkeit/Befestigung					
Funktionsfähigkeit					
Abnutzung					
Schmierung (mechanische Teile)					
5. Leiterfüße/Rollen					
Vollständigkeit/Befestigung					
Abnutzung/Korrosion					
Funktionsfähigkeit					
6. Zubehör (z.B. Holmverlängerung, Fußverbreiterung, Wandabstützung)					
Vollständigkeit/Befestigung					
7. Kennzeichnung					
Betriebsanleitung (Piktogramm)					
8. Kontrollergebnis					
Leiter in Ordnung/verwendungsfähig					
Reparatur notwendig					
Leiter sofort verschrotten					
Bemerkungen					
Nächste Prüfung → siehe Prüfplakette					
(Monat/Jahr)					
Leiter überprüft					
Datum					
Unterschrift					

Quelle: DGVV/Information „Handlungsanleitung für den Umgang mit Leitern und Tritten“ 208-016, Anhang 2

Sichtprüfung vor der Benutzung

Für die Prüfung von Leitern sind jedoch nicht nur die Arbeitgeber in der Verantwortung. Vor dem Verwenden ist für jede Leiter eine Sichtprüfung durchzuführen und auf offensichtliche Mängel zu kontrollieren (Abbildung 3). Leitern dürfen nur benutzt werden, wenn diese sicher sind.

Was ist bei der Benutzung zu beachten – Zusammenfassung

1. Leitern vor der Benutzung auf Mängel prüfen (Sichtprüfung, 'Prüfplakette').
2. Leitern nur bestimmungsgemäß benutzen.
3. Gebrauchs- und Bedienungsanleitung des Herstellers beachten.
4. Defekte oder mangelhafte Leitern nicht verwenden, der weiteren Benutzung entziehen

Abbildung 3:
Leiter mit Mangel



- und unverzüglich den Vorgesetzten informieren.
5. Wartungen und Reparaturen von Leitern dürfen nur von Personen durchgeführt werden, die vom Arbeitgeber beauftragt wurden (Wartungsplan).
6. Leitern müssen standsicher und sicher begehbar aufgestellt sein, sodass die Stufen/Sprossen in horizontaler Stellung bleiben. Einen Einfluss auf die Standsicherheit haben u.a. die Beschaffenheit des Untergrundes und die Größe der Aufstellfläche.
7. Leitern müssen eine angemessene Leiterfußausbildung gegen Verrutschen aufweisen, z. B. Gleitschutzvorrichtung. Je nach Arbeits- und Umgebungsbedingungen sowie Leiterbauart ist ggf. eine zusätzliche Sicherung erforderlich, z.B. eine Fixierung gegen Verrutschen.
8. Leitern müssen gegen Umstoßen, Umstürzen und Umkippen gesichert sein, z.B. durch Fixierung, Warnposten, wenn es die Leiterbauart oder die auszuführende Tätigkeit erfordern.
9. Fahrbare Leitern müssen vor der Benutzung durch technische Einrichtungen gegen unbeabsichtigtes Fortbewegen gesichert werden. Während des Aufenthalts von Beschäftigten auf einer fahrbaren Leiter darf diese nicht fortbewegt werden.

Vorschriften und Regeln

Bei dem Verwenden und dem Einsatz von Leitern sind u.a. folgende Vorschriften und Regeln zu beachten:

- Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)
- TRBS 2121-2 „Gefährdung von Beschäftigten bei der Verwendung von Leitern“
- DGUV Regel 101-604 „Branche Tiefbau“
- DIN EN 131 – Leiternorm; Normenreihe, in der es um Benennungen, Bauarten, Funktionsmaße, Anforderungen, Prüfung, Kennzeichnung von Leitern sowie Sicherheitshinweisen, Benutzerinformation geht.



InnoTrans

Weltleitmesse der Verkehrstechnik

Dipl.-Ing. (FH) Dirk Bill, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Prävention - Bereich Bahn, Frankfurt am Main

Die InnoTrans ist die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik, die in der Regel alle zwei Jahre in Berlin stattfindet. Ein Alleinstellungsmerkmal ist das Gleis- und Freigelände der Messe mit ca. 3.500 laufenden Schienenmetern, auf denen vom Kesselwagen bis zum Hochgeschwindigkeitszug alles vertreten ist. Veranstalter der InnoTrans ist die Messe Berlin.

Vom 20. bis 23. September 2022 wird die InnoTrans zum 13. Mal stattfinden. Selbstverständlich ist auch die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) auf der InnoTrans vertreten, wie gewohnt im Rahmen eines Gemeinschaftsstandes mit anderen Unfallversicherungsträgern (Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft – BG BAU, Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse – BG ETEM, Verwaltungs-Berufsgenossenschaft – VBG).

Themen am Stand der Unfallversicherungsträger sind u.a.

- die Charta für Sicherheit bei Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich,
- die neu entwickelten Safety-Check-Karten mit den 9 lebenswichtigen Regeln im Gleisbau sowie der begleitende Film,
- Helmleuchten als Ergänzung zur Allgemeinbeleuchtung und

- ein Weichenschwellenhaken für das sichere Heben und Senken von Schwellen.

Wir möchten Ihnen mit unserem Stand eine Anlaufstelle zum Austausch und zur Information zum Arbeitsschutz allgemein, zu Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen sowie zum Eisenbahnbetrieb bieten und laden Sie herzlich ein, uns auf der InnoTrans 2022 am Stand 280 in Halle 25 zu besuchen.

Weitere Informationen zur InnoTrans, z. B. zu Öffnungszeiten, zur Anreise, zu den Ausstellern und Produkten, erhalten Sie unter der Internetadresse www.innotrans.de.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



Azubi-Portal der UVB

Ich starte sicher! Erste Schritte ins Berufsleben

Askia Stieglitz, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Grundsatz, Information und Medien, Wilhelmshaven

Sie haben den Einstieg in die Ausbildung erfolgreich hinter sich gebracht und befinden sich nun an Ihrem ersten Arbeitsplatz? Weiter werden im Rahmen der Ausbildung sicherlich noch folgen. Toll, der erste Schritt ist gemacht!

Wie schön, dass Sie als Auszubildende auch schon die *BahnPraxis B* als Zeitschrift entdeckt haben. Gerade zu Beginn der Ausbildung gibt es ja unzählige neue Informationen, die von allen Seiten an Sie herangetragen werden.

Da ist es nicht immer leicht, den Überblick zu behalten – den Überblick über alles, was man wissen sollte. Und wissen sollte man insbesondere die Dinge, die für die eigene Sicherheit und Gesundheit wichtig sind.

Deswegen haben wir als Unfallversicherung Bund und Bahn für die ersten Schritte ins Berufsleben eine eigene Internetseite extra für „unsere“ Auszubildenden aufgesetzt: www.uvb-start.de. „Unsere“ Auszubildenden, dazu zählen auch Sie, weil Sie sich in einem bei uns versicherten Betrieb im Bahnbereich ausbilden lassen.

Da stellt sich gleich die erste Frage: Was tun wir als Unfallversicherung Bund und Bahn genau? Wir unterstützen unsere Versicherten dabei, Arbeitsunfälle und Erkrankungen am Arbeitsplatz zu verhüten. Und wenn doch etwas passiert, dann kümmern wir uns – so weit möglich – darum, die Gesundheit und Arbeitskraft wiederherzustellen.

Das führt zu der zweiten Frage: Was steht nun auf unserer Internetseite für Azubis? Auch Sie als Auszubildende sollen natürlich sicher und gesund an Ihrem jeweiligen Arbeitsplatz arbeiten können.

Junge Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind laut den Unfallzahlen am Arbeitsplatz leider einem deutlich erhöhten Risiko ausgesetzt, einen Arbeitsunfall zu erleiden oder arbeitsbedingt zu erkranken. Und auch auf dem Weg zur Arbeit oder auf dem Heimweg sind Auszubildende im Vergleich zu anderen Altersgruppen häufiger von Wegeunfällen betroffen.

Deshalb haben wir auf www.uvb-start.de alle Informationen für Sie zusammengestellt, die für Ihre eigene Sicherheit und Gesundheit wichtig sind. Wir zeigen Ihnen anhand von konkreten Beispielen, was Sie aktiv tun können, um keinen Arbeitsunfall zu erleiden und von Berufskrankheiten verschont zu bleiben.

Für alle Auszubildenden im 2. oder höheren Ausbildungsjahr: Unsere Seite „Ich starte sicher“ wird stetig erweitert. So haben wir kürzlich das Thema „Trauma“ neu aufgenommen, denn auch Auszubildende können in ihrer Ausbildungszeit traumatische Ereignisse miterleben und sollten dann wissen, wohin sie sich wenden können.

Wenn Sie zu den Inhalten unserer Internetseite noch Fragen haben, wenden Sie sich gern an uns: start@uvb-bundbahn.de

Also an alle neuen Gesichter und alten Hasen: Wir wünschen Ihnen eine gelungene Ausbildungszeit sowie dabei und danach viel Freude in Ihrem erlernten Beruf.