

BahnPraxis B



Spezial Achtsamkeit: Sicherheitsleistung des „Menschen an der Spitze“ konstruktiv fördern

Aktuell DB Regio AG: Regelmäßige Fortbildung 2017

DB Cargo AG: Elektronische Archivierung nachweispflichtiger Dokumente

Liebe Leserinnen und Leser,

Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb sind sicher und pünktlich auszuführen. Dies beschreibt sinngemäß die EBO im § 47 „Betriebsbeamte“. Die sichere Ausführung von Tätigkeiten – und dies gilt in allen Bereichen gleichermaßen – setzt neben der erforderlichen Qualifikation ein konzentriertes Arbeiten voraus.

Konzentriertes Arbeiten in der heutigen stark medial geprägten und schnelllebigen Zeit wird mehr und mehr zur Herausforderung. Während des Schreibens erreichen den Autor zirka zehn Mails, SMS oder andere Nachrichten und es klingelt mindestens viermal das Telefon. Begriffe wie Multitasking, Priorisierung und Stress werden fühl- und erlebbar. Kann man sich auf die eigentliche Arbeit konzentrieren und dort sicher und korrekt wirken?

Die Sicherheitsleistung eines Unternehmens – die Zahl von gefährlichen Ereignissen und Beinaheunfällen – wird wesentlich von der Sicherheitsleistung des einzelnen Mitarbeiters und diese wiederum von der Achtsamkeit, Aufmerksamkeit bzw. Konzentration seines Handelns geprägt.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio hat sich mit dieser Problematik befasst und führt in einem Beitrag aus, wie man die Mitarbeiter – hier speziell die Triebfahrzeugführer – bei der achtsamen und konzentrierten Arbeitsausführung unterstützen kann (Seite 3 ff.).

Ein ebenfalls von DB Regio verfasster Artikel zum Thema „Regelmäßige Fortbildung“ beschreibt, wie das Thema Achtsamkeit in die Fortbildung für das Jahr 2017 integriert wurde. Darüber hinaus enthält der Beitrag ab Seite 8 einen Überblick über die weiteren Inhalte des Fortbildungsunterrichts 2017.

Wir alle wissen, dass Dokumente zu erworbenen Qualifikationen in der Regel in die sogenannte Personalakte aufzunehmen sind. Neben den Nachweisen der Qualifikation entstehen im Verlauf eines Eisenbahnerlebens zahlreiche weitere Dokumente – zum Beispiel aus örtlichen Einweisungen und der Überwachung. Auch diese Dokumente unterliegen bestimmten Vorgaben für die Dauer der Aufbewahrung. Dies datenschutzgerecht und effizient zu realisieren, war Anspruch an das Projekt „Elektronische Fachakte (eFAkte)“. Geschlossen wird daher unser Heft mit einem Beitrag zum Thema „eFAkte“, der die Hintergründe und Realisierung des Projektes beschreibt (Seite 10 ff.).

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen und bleiben Sie gesund,

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



Unser Titelbild:

Blick aus dem Führerraum bei der Fahrt durch den Bahnhof Frankfurt-Niederrad.

Foto: Ole Kroczek

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.

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPB 4, Theodor-Heuss-Allee 7, D-60486 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-20506, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH
Linienstraße 214, 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

Redaktion

Dr. Jörg Bormet, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Uwe Haas, Anita Hausmann, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Niels Tiessen, Michael Zumstrull (Redakteure).

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.

Druck

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



Foto: Ole Kroczek

Achtsame und konzentrierte Arbeitsausführung

Sicherheitsleistung des „Menschen an der Spitze“ konstruktiv fördern

Ole Kroczek, DB Regio AG, Frankfurt am Main

Aus Fehlern lernen ist gut. Verstehen, wie Kollegen durch ihr Verhalten Fehler vermeiden und darüber sprechen ist noch besser. Die DB Regio AG beschreitet beide Wege, um die Sicherheitsleistung ihrer Triebfahrzeugführer zu stärken.

Zu Beginn ein Beispiel aus dem Alltag im Führerraum: Bereits am Startbahnhof in Kilometer (km) 187,8 erhält der Triebfahrzeugführer (Tf) einen Befehl zum Sichern des Bahnübergangs (BÜ) in km 170,2. Der Teamleiter steigt zu und möchte den Zug fahren. Der Befehl liegt auf und der Tf macht den Teamleiter zusätzlich darauf aufmerksam. Nach einem Verkehrshalt fährt der Regional Express mit 160 Kilometern pro Stunde (km/h) weiter und legt pro Sekunde mehr als 44 Meter (m) zurück.

Positives Handeln erkennen und weitergeben

Beim Passieren der Hektometertafel 173,2 sagte der Tf ruhig: „In drei Kilometern müssen wir den BÜ sichern.“ Er sagt und meint das nicht belehrend, sondern er trifft eine Feststellung, um sicherzugehen und setzt nicht stillschweigend die Aufmerksamkeit des Kollegen voraus, bis es womöglich zu spät ist. Natürlich prüft auch der Teamleiter laufend die Position des Zuges, gleichzeitig behält er die Kilometerangabe im Befehl im Kopf und im Blick. Beide Beteiligten fühlen sich in ihrer Handlungssicherheit bestätigt und registrieren, dass der jeweils andere mitgedacht hat.

Genau so ist es richtig. Genau so funktionieren Mitdenken und klare Kommunikation. Genau so vermeiden wir Fehler im komplexen System der Eisenbahn beim Zusammenspiel von Mensch, Maschine und Regelwerk. Bei einer Fahrt eines Regional Express mit 497 Tonnen Gesamtgewicht und 160 km/h Höchstgeschwindigkeit wirken enorme physikalische Kräfte, da ist es einfach vernünftig für das Wohl und Wehe aller Beteiligten, einmal mehr zu kommunizieren und dadurch den notwendigen Handlungsspielraum zu haben. Ein Bremer Tf fasste es kürzlich für den Autor so zusammen: „Immer den Hirsch im Griff behalten!“.

Sicherheit weiter großschreiben

Was passieren kann, wenn Mitarbeiter im Bahnbetrieb Dinge nur annehmen und nicht nachfragen oder nachsehen, zeigte sich leider auch im Unfallgeschehen von Mannheim im Jahr 2014. Aus dem Unfalluntersuchungsbericht ist ersichtlich, dass der Tf (wohl) eine eigene Sicht auf die Situation hatte, die durchaus mit in der menschlichen Natur liegt. Er sprach



Das Signal gilt nicht für den eigenen Zug, sondern für den Zug im Nachbargleis

mit dem Fdl (Fahrdienstleiter) und dem ablösenden Tf über das Bahnsteiggleis, das zwecks Personalwechsel angefahren werden soll und er erwartete dort seinen nächsten Halt. Die Situation stellte sich in der Realität jedoch anders dar: Abwarten von Zugfolge am Zwischensignal vor dem Bahnsteig. Damit sich die Abläufe so nicht wiederholen, ist der Unfallhergang Thema im Regelmäßigen Fortbildungsunterricht: Zunächst eine PZB-Zwangsbremmung mit anschließender Weiterfahrt ohne Absprache mit dem Fahrdienstleiter, dann eine unzulässige Vorbeifahrt am Haltbegriff und schließlich ein Zusammenstoß mit anschließender Entgleisung.

Die Japan East Railway schult ihre Tf in einer vergleichbaren Situation – Halt vor dem Bahnsteig in einem mehrgleisigen Abschnitt mit Zustimmung zur Fahrt für einen parallel fahrenden Zug – im Simulator. Von DB Training erfolgt derzeit für DB Regio die Erstellung einer ähnlichen Simulatorsequenz als Teil der Übungsfahrt.

Wie wichtig die situative Aufmerksamkeit ist, um Signalverfehlungen zu vermeiden, hatten wir im Mai 2015 schon in der BahnPraxis beschrieben. Der Mensch handelt in der Regel nicht „im luftleeren Raum“, sondern er hat Erfahrungswerte und erkennt Situationen wieder. Das beschleunigt

Weisung bezüglich der Nutzung von Mobiltelefonen während der Fahrt

Kein Job wie jeder andere... Triebfahrzeugführer




Finde den Fehler...!

Grundsätzlich ist die Nutzung untersagt, ...beim Fahren auf ein Hauptsignal in Haltstellung. (HaFaS Teil D)

DB BAHN

**Zu spät gebremst?
Der EINE Meter zu weit...**

Ablenkung ist die größte Gefahrenquelle für Signalverfehlungen

Die PZB kann Unfälle nur verhindern oder Unfallfolgen mindern, jedoch nicht vor Signalverfehlungen schützen

Aufmerksamkeit zählt sich aus!

Quelle: DB Regio AG

Bahn Hamburg

Poster zum Thema Aufmerksamkeit und Signalverfehlungen bei der S-Bahn Hamburg und München

DB BAHN

**Die Pause in Sicht!
Und die LZB bzw. das Signal?
Konzentration vom ersten bis zum letzten Meter**

Quelle: DB Regio AG

- Die Zugsicherungssysteme können Unfälle verhindern oder Unfallfolgen mindern, sie schützen jedoch nicht vor der unzulässigen Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen.
- Im Zeitraum vom 2010 - 2014 gab es bei der S-Bahn München 125 Signalverfehlungen.
- Zum Beispiel: 6 unzulässige Vorbeifahrten am Signal 606 (Rosenheimerplatz in Richtung Ostbahnhof)

Aufmerksamkeit ist das oberste Gebot!

Bahn München

Aushang bis 09.05.2016

SICHERHEITSREPORT Regio Nord- VB SH

Signalverfehlung Nr. 01+02/2015

Hintergründe und Beschreibung des Vorfalles

Ort	Bf Kiel, Bereich: Ka	Signal	Sperrsignal Lz20300x
Monat	Februar und Juni 2015	Kilometer	105,0
Fahrzeug	BR 440 / BR 112	La-Spindel	428
Licht & Witterung	Tageslicht	Fahrtrichtung	Bf Kiel - Bahnhofsg.

Die Tf gaben an, an dem Signal die Zustimmung durch SH erhalten zu haben, bzw. Kennlicht erkannt zu haben. Am Signal wurde in beiden Fällen Hp 0 gezeigt. Nach der Vorbeifahrt wurde in beiden Fällen Weichen aufgefahren.

Ursachen des Vorfalles

Unachtsamkeit bei der Fahrgewegbeobachtung und Ablenkung durch 2 Tf im FR

So können Sie solchen Vorkommnissen vorbeugen:

- Unterlassen Sie Gespräche über Handy während der Fahrt (Weisung W-R-032/2015).
- Lassen Sie sich bei der Signalbeobachtung nicht ablenken.

Quelle: DB Regio AG

Nur zum internen Gebrauch

Beispiel für den Sicherheitsreport

einerseits sein Handeln, das kann aber auch schief gehen, wenn eine Situation nur unvollständig erkannt und dann gleich mit einer schnellen Handlung abgehakt wird.

Aufmerksam alle Aspekte der Situation wahrnehmen und verarbeiten, dann sicher handeln, ist das richtige Vorgehen = situativ aufmerksam sein. Förderlich ist dafür zum Beispiel das Aussprechen von Signalbegriffen und Signalaufwertungen. Die Entwicklung der Anzahl unzulässiger Vorbeifahrten eines Zuges oder einer Rangierfahrt am Haltbegriff eines Haupt- oder Sperrsignal (im Englischen signal passed at danger = SPAD) bei DB Regio erfordert weiterhin entschlossenes Handeln aller Beteiligten bundesweit. Insbesondere gilt dies für die S-Bahnen, die im dichten Eisenbahnverkehr der Großstädte deutlich häufiger auf fahrteinschränkende Signale treffen.

Rückblick auf die Maßnahmen der Vorjahre

Praktische Beispiele sind im Regelmäßigen Fortbildungsunterricht 2015 Thema gewesen und zum Nachlesen liegt das Fortbildungsheft „Unzulässige Vorbeifahrten am Haltbegriff vermeiden“ vor, erstellt vom Diplomanden der Technischen Universität Dresden, der damals in der Abteilung Eisenbahnbetriebsleiter, Regelwerk und Qualifikation Betrieb (V.RBE) in der Zentrale von DB Regio ein Praktikum absolvierte. Auch im Straßenverkehr steht der menschliche Faktor hoch im Kurs und das nicht nur einmal im Jahr beim Deutschen Verkehrs-

gerichtstag, wenn die Juristen über Handdynamik während des Autofahrens und wirksame Gegenmaßnahmen oder Strafen diskutieren. Die sinnvolle Sicherheitsinitiative www.abgelenkt.info der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates bietet diverse Materialien für den Unterricht der Fahrschulen. Hinzu kam im August 2015 die Weisung bezüglich der Nutzung von Mobiltelefonen während der Fahrt im Führerraum.

Weiterhin sind 2015 und 2016 eine Reihe von Postern zum Thema Aufmerksamkeit und Signalverfehlungen erstellt und ausgehängt worden, etwa in der Region Nordrhein-Westfalen mit einer einprägsamen Überschrift „NRW. DIEEINESEKUNDE“ oder „NRW.DEREINEMETER“ sowie bei den S-Bahnen Hamburg, Berlin und München.

Als Erstes führte die Region Nord den Sicherheitsreport bei DB Regio ein, der in Großbritannien und Frankreich ein bewährter und branchenweiter Standard ist. Signalverfehlungen mit einem Foto vom Signalstandort und knappen Hinweisen zum Ereignis kurzfristig in den Einsatzstellen den Tf bekanntzugeben, hilft Wiederholungen zu vermeiden.

Vielleicht ist es überraschend, die gemachten Fehler so offen darzustellen. Es geht aber nicht darum, den Tf zu kritisieren. Es geht vielmehr darum, andere Kollegen durch die genaue Kenntnis von Ort und Hergang davor zu schützen, in die selbe Situation zu geraten. Diese Offenheit im

Umgang mit Fehlern und die Bereitschaft aller Beteiligten aus Fehlern zu lernen, ist wichtiger und erkennbarer Bestandteil unseres Sicherheitsmanagementsystems. Die anderen Regionen von DB Regio folgen dem guten Beispiel der Region Nord.

In bewährt guter Zusammenarbeit mit DB Cargo dürfen wir bei DB Regio die beiden Schulungsfilme „Irgendwie abgelenkt“ und „Mehr als ein Hemmschuh“ im Fortbildungsunterricht zeigen, er ist von Azubis des Produktionszentrums Hannover produziert. Zum Testen der Reaktionen zeigten wir die Filme Ende 2015 zunächst den Ausbildern und Prüfern. Der „Aha-Effekt“ nach der Mittagspause trat ein, die Fahrschulen erhielten umgehend die Dateien.

Fehlerwiederholung vermeiden, positiven Eigenschaften aneignen

Die eben beschriebenen Maßnahmen gegen Fehlerwiederholung sind sinnvoll. Allerdings ist im Gegensatz zu technischen Problemen gerade beim menschlichen Faktor das Erkennen und Stärken von positiven Eigenschaften noch wirksamer. Eine Organisation wie die Bahn lernt ständig dazu, nicht nur aus Fehlern, sondern auch aus guten Eigenschaften der anderen, die man sich als Tf selbst gerne aneignet.

Letzteres ist natürlich schwieriger umsetzbar, weil den „guten Tf“ gar nicht unbedingt auffällt und sie erklären können, was sie besser machen als andere. Weil die Sicherheitsleistung der Tf an der Spitze aber auch besonders wirksam gestärkt



Screenshot aus Schulungsfilm DB Cargo

werden kann, bildet das Thema ab 2016 einen Schwerpunkt bei DB Regio. Nicht anders ist es zum Beispiel bei den Bahnen in Frankreich, Belgien, Luxemburg, den Niederlanden und Großbritannien, mit denen wir eine internationale Arbeitsgruppe gegen SPAD bilden und die derzeit den Abschlussbericht für die Sicherheitsplattform der UIC in Paris vorbereitet.

Unterlage zum „Professionellen Fahren“

Professionelles Fahren hat in Großbritannien bereits einen hohen Stellenwert und es gibt sogar einen Leitfaden des dortigen Verbands der Eisenbahnbranche, wie eine Unterlage zum Professionellen Fahren bei den Eisenbahnunternehmen aufgebaut sein sollte. Darin sind die guten Eigenschaften und Verhaltensweisen für Tf strukturiert aufgeschrieben. Die Unterlage zum Professionellen Fahren ist Teil des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen. Der Umfang ist von einem Eisenbahnunternehmen zum anderen unterschiedlich und reicht von rund zehn Seiten bis fünfzig Seiten. Als grobe Vorlage für unsere Teilnehmerunterlage diente die Unterlage „Professionelles Fahren“ des DB-Tochterunternehmens Chiltern Railways, das im Regionalverkehr von London nach Birmingham und Oxford aktiv ist. Bei DB Regio starten wir in diesem Jahr mit einer zehneitigen Teilnehmerunterlage für die Erstausbildung im Modul B4.6 „Vorbereitung auf den Fahrbetrieb“. Ausbilder und Teamleiter bekommen ab sofort Informationen zum Professionellen Fahren, die sie

an ihre Tf weitergeben können. Eine Erweiterung ist natürlich möglich.

Positives Verhalten stärken

Im Konzept des Professionellen Fahrens spiegeln sich die Anforderungen sicher, pünktlich und energiesparend – in dieser Reihenfolge – wider. Insoweit gehen die Aktivitäten vom Projekt Zukunft Bahn bei Energiesparen und Pünktlichkeit in das Professionelle Fahren ein. In den Teilnetzen Expresskruz Niedersachsen/Bremen und SÜWEX erfolgte schon eine kurze Darstellung im Rahmen der Workshops zum Energiesparen für das Projekt Zukunft Bahn.

In einige Passagen aus der Teilnehmerunterlage, die besonders auf die Stärkung der Sicherheitsleistung des Betriebspersonals Tf, Zugschaffner, Rangierbegleiter, Wagenmeister und Rangierer abzielen, möchten wir Ihnen nachfolgend schon einen Einblick geben. Sie sind übrigens auch hilfreich, wenn Sie privat zum Beispiel Verkehrsteilnehmer, Kletterer oder Feuerwehrmann sind.

Professionell vorbereitet sein

Vorbereitet sein geht nicht erst mit dem Schichtbeginn los, es beginnt schon davor. Seien Sie fit und ausgeruht, sowohl im Kopf als auch in den Beinen. Machen Sie sich bewusst, dass eine ganze Reihe von Faktoren ihre Leistungsfähigkeit bei der Arbeit beeinflussen – zum Beispiel zu wenig Schlaf, Medikamente oder private Probleme. Dies ist menschlich und normal. Nehmen Sie

INFRABEL Right On Track **DB BAHN**

Role of the Infrastructure Manager

Why do people smoke a cigarette or drink a cup of coffee? Because it's helping human beings to structure their procedures during a day's work and give a natural feeling for time.



Rules – machines – men system in action

Normally, procedures and rules together with the technical equipment at hand make the railwayman's daily work go well. This is the rules – machines – men (and women) system. It ensures the right safety level for the function which is performed be it the signman in his box or the driver in his cab or even the safety director in headquarters of a railway company.

Overall, the railway system's safety record relies on these fundamentals of infrastructure managers and railway undertakings. Fairly quickly it became clear to all members of the UIC Task Force on SPAD that working together in the railway system overall – infrastructure managers and railway undertakings – is absolutely vital to increase railway safety by reducing the likelihood of SPAD occurrence. Let's be clear, every player has to do his own work properly within his company responsibilities. However, the general implications on the railway system as a whole must always be included in decision making or even when deciding not to make a decision as it might well be someone else's problem. The latter view is not helpful but does occur and is perhaps partly a result of the strict segregation of functions and the economic as well as legal challenges for European railways in the past 25 years. This chapter of the report will look into the aspects of system safety which is ensured by infrastructure manager and railway undertaking working together along the lines of their rules, machines and men.

System safety ensured by rules or risk management

In its aim to challenge large monolithic railway organisations in EU member states the transport policy over the past quarter decade in Europe was focused on competition and segregation of functions. This resulted in much more specific management of railway companies main areas of operation, be it infrastructure management or operating the trains on the network. This increased attention to detail generally helped the railway service

UIC Task Force SPAD – Draft Report – System Safety | Dr. Sophie Croiset and Ole Krocak

Quelle: UIC

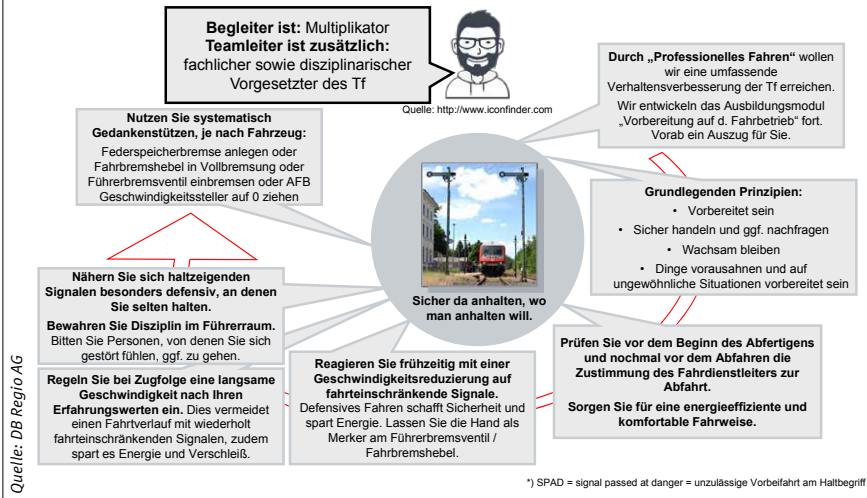
UIC Abschlussbericht SPAD – gemeinsames Kapitel von Infrabel und DB Regio

als Mitarbeiter im sicherheitsrelevanten Bereich mit großer Verantwortung für Menschenleben diese Faktoren bewusst wahr. Halten Sie Ihre Leistungsfähigkeit aus irgendeinem Grund für eingeschränkt, wenden Sie sich an Ihren Teamleiter oder Ihren Disponenten, der Ihnen mehr Ruhe oder andere Schichtlagen verschaffen kann, damit Sie sich regenerieren und fit halten können. Denn es gilt – Vorsicht ist besser als Nachsicht!

Vor oder nach Schichtanfang bzw. -ende unter Zeitdruck zu stehen, ist ebenfalls nicht angenehm, planen Sie daher ausreichend Zeit für Ihren Arbeitsweg ein. Das vermeidet Stress und erleichtert die Durchsicht der Arbeitsunterlagen bei Ihrer Vorbereitung. Das Eingeben der Züge in RIS-Tf bereits am Vortag spart ebenfalls etwas Zeit und Sie machen sich nochmal frühzeitig mit dem Schichtablauf vertraut, der Sie am nächsten Tag erwartet. Das stärkt die Handlungssicherheit und hilft Ihnen, sich auf andere Dinge vor Schichtbeginn zu konzentrieren. Konnten Sie rechtzeitig und in Ruhe Ihren Dienst antreten, bleibt Ihnen diese Ruhe auch für den Schichtablauf erhalten. Stichwort ist hier das berühmte Fass, welches irgendwann überläuft. Wer in Ruhe seinen Dienst vorbereitet und seine Arbeitsunterlagen einsieht, fährt quasi mit weniger Wasser im Fass los. Dies trägt zur Verminderung von menschlichen Fehlern bei und stärkt die Konzentration auf die Fahrt selbst.

Wir trauen Ihnen ein hohes Maß an Selbsteinschätzung zu. Übernehmen Sie selbst

Positives Verhalten stärken: Fahren Sie sicher, pünktlich und energiesparend = in einem Wort professionell!



Quelle: DB Regio AG

*) SPAD = signal passed at danger = unzulässige Vorbefahrt am Haltbegriff

Wichtige Aspekte des Professionellen Fahrens für ES Workshops

die Verantwortung für Ihre Fähigkeiten und deren Entwicklung, egal ob es um Fahrzeugkunde, Regelwerk oder Streckenkunde geht. Wir können alle bestätigen, dass Fähigkeiten und Kenntnisse, die nicht genutzt werden, in den Hintergrund treten. Regeln und Handlungsabläufe im Eisenbahnwesen sind in der Mehrzahl nicht so wie Schwimmen oder Laufen, das nicht mehr verlernt wird. Deswegen gehen Sie bitte aktiv auf Ihren Teamleiter zu, wenn Sie unsicher sind oder eine Frage haben.

Es ist für Ihre Handlungssicherheit und damit auch die Sicherheitsleistung der Deutschen Bahn AG wichtig, dann kurzfristig zu

agieren und die Kompetenz aufzufrischen. Fragen und Melden im Vorfeld ist stets angenehmer als Erklären und Selbstvorwürfe im Nachhinein.

Professionell die Fahraufgabe ausführen

Die Zug- und Rangierfahrten im Schichtverlauf sind Teil eines großen Gesamtbilds. Wir legen uns die Puzzleteile zusammen und bilden uns so dieses Gesamtbild für unseren Tagesablauf. Wir denken vor und stellen uns darauf ein, welche Arbeits- und Fahrabschnitte wir höchstwahrscheinlich von Dienstbeginn bis Dienstende leisten.

In Luftfahrt und Schifffahrt wie auch bei Militär und Rettungsdiensten ist die Einteilung des Arbeitsablaufs in sogenannte (engl.) Tasks = Aufgaben üblich. Bei Militär und Rettungsdiensten erhöht das die Überlebenschancen.

Konzentrieren Sie sich immer auf den nächsten, aktuellen Task. Beispielsweise ein spät sichtbares Vorsignal an der Strecke, auf der Sie heute unterwegs sind. Denken Sie nicht an die vergangenen und kommenden Tasks, an den Urlaub, der übermorgen beginnt oder die Bankberaterin, der Sie noch eine Antwort schuldig sind. Bemerken Sie Gedanken an vorangegangene oder kommende Tasks, was sehr menschlich und durchaus normal ist, versuchen Sie diese zu stoppen, wenn es die Fahraufgabe erfordert.

Es hilft zusätzlich, dann laut oder im Kopf „Stopp“ zu sagen. Das Heranfahren an ein Halt zeigendes Signal, vor allem, wenn man dort nur selten einen Halt zu beachten hat, erfordert immer die volle Aufmerksamkeit und lässt keinen Raum für andere Gedanken.

Den Umgang mit Tasks können wir auch durch weitere Verhaltensweisen steuern. Nicht nur bei den Eisenbahnern besteht der Wunsch nach einer Pause mit einer Tasse Kaffee oder einer Zigarette. Das sind nicht nur Genussmittel, die uns neue Energie geben oder Entspannung liefern, sondern sie geben uns auch eine zeitliche Struktur und trennen die Abläufe in Tasks auf. Wenn bei einer Fahrzeugstörung ein Batteriereset notwendig ist, kommt oft der Ausbilder-spruch: „Wir müssen jetzt eine Zigarettenlänge warten.“ Genau das ist dann unser Zeitmesser für etwa fünf Minuten und dann gehen wir in der Fehlerbehebung mit dem nächsten Task weiter.

Haben Sie sich in der einen oder anderen Lage wiedererkannt und finden Sie die beschriebenen Tipps hilfreich? „Die „Beurteilung der Lage“ beruht auf dem Grundsatz, Wesentliches von Unwesentlichem, das Nächstliegende vom Fernliegenden, das Einfache vom Schwierigen und das Wahrscheinlichste vom Scheinbaren zu trennen.“ (Quelle: aus: Walter, B., (1993). Die Beurteilung der Lage als Problemlösemethode, In: Die Polizei, Heft 8, S. 189 – 195)

Nutzen auch Sie diese hilfreiche Einteilung im täglichen Handeln!

Beispiel Schichtblatt Expresskruz

DB Regio AG		Beginn: 07:06 HB		Ende: 16:48 HB		Schicht: 1107		Einsatzstelle: HB 2		Sa																																									
Regio Nord		AZ ArbZG: 08:57		Ruhepause: 30 min		Gültig: 13.12.2015 - 10.12.2016																																													
RE-Kreuz Bremen		AZ Tarif: 09:12		Fahrzeit auf Tfz: 06:22		Nicht: 26.12.																																													
Abweichungsgrund: DB intern, gedruckt am: 30.11.2015 Seite 1 von 1																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr</th> <th colspan="4">Vorbereitungsarbeiten</th> <th colspan="4">Leistung</th> <th colspan="4">Abschlussarbeiten</th> <th>Nr</th> </tr> <tr> <td></td> <td>MO</td> <td>AU</td> <td>W</td> <td>V3</td> <td>BR/Produkt</td> <td colspan="2">ABBF - ANBF</td> <td>STE</td> <td>FB</td> <td colspan="2">WW</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="4"></td> <td colspan="2">Zug-Leistung</td> <td colspan="2">ABZT - ANZT</td> <td colspan="4"></td> </tr> </thead> </table>												Nr	Vorbereitungsarbeiten				Leistung				Abschlussarbeiten				Nr		MO	AU	W	V3	BR/Produkt	ABBF - ANBF		STE	FB	WW								Zug-Leistung		ABZT - ANZT					
Nr	Vorbereitungsarbeiten				Leistung				Abschlussarbeiten				Nr																																						
	MO	AU	W	V3	BR/Produkt	ABBF - ANBF		STE	FB	WW																																									
					Zug-Leistung		ABZT - ANZT																																												
1	HB 2				146 + 5766	4407 HB - HH						1																																							
	07:06 (0)	07:06 (3)	07:09 (7)	07:16 (2)	Aber 09:07 - 09:09																																														
2					146 + 5766	4410 HH - HB		A3		W		2																																							
	09:09 (7)	09:16 (5)			Aber HB - HB					LOKLR-BSTG																																									
					TU 12:13 - 12:58 RP 12:28 - 12:58					10:41 (7)																																									
3					146 + 5766	Tn 4419 HB - HB						3																																							
					Aber 13:07 - 13:18																																														
4					146 + 5766	4419 HB - HH		STE	FB	W		4																																							
					Aber 13:07 - 13:18				Bstg-HHP																																										
					Tn 4422 HH - HB							5																																							
					Aber 15:07 - 15:09																																														
5					146 + 5766	4422 HH - HB		A3	W			5																																							
					Aber 15:07 - 15:09				BSTG-LOKLR																																										
					Kommentar zu FB 14:52 - HHP							6																																							
					Kommentar zu FB 15:09 - HHP																																														
6					146 + 5766	4422 HH - HB						6																																							
					Aber 15:07 - 15:09																																														
7					146 + 5766	4422 HH - HB						7																																							
					Aber 15:07 - 15:09																																														
8					146 + 5766	4422 HH - HB						8																																							
					Aber 15:07 - 15:09																																														
9					146 + 5766	4422 HH - HB						9																																							
					Aber 15:07 - 15:09																																														
10					146 + 5766	4422 HH - HB						10																																							
					Aber 15:07 - 15:09																																														
11					146 + 5766	4422 HH - HB						11																																							
					Aber 15:07 - 15:09																																														
12					146 + 5766	4422 HH - HB						12																																							
					Aber 15:07 - 15:09																																														

Quelle: DB Regio AG

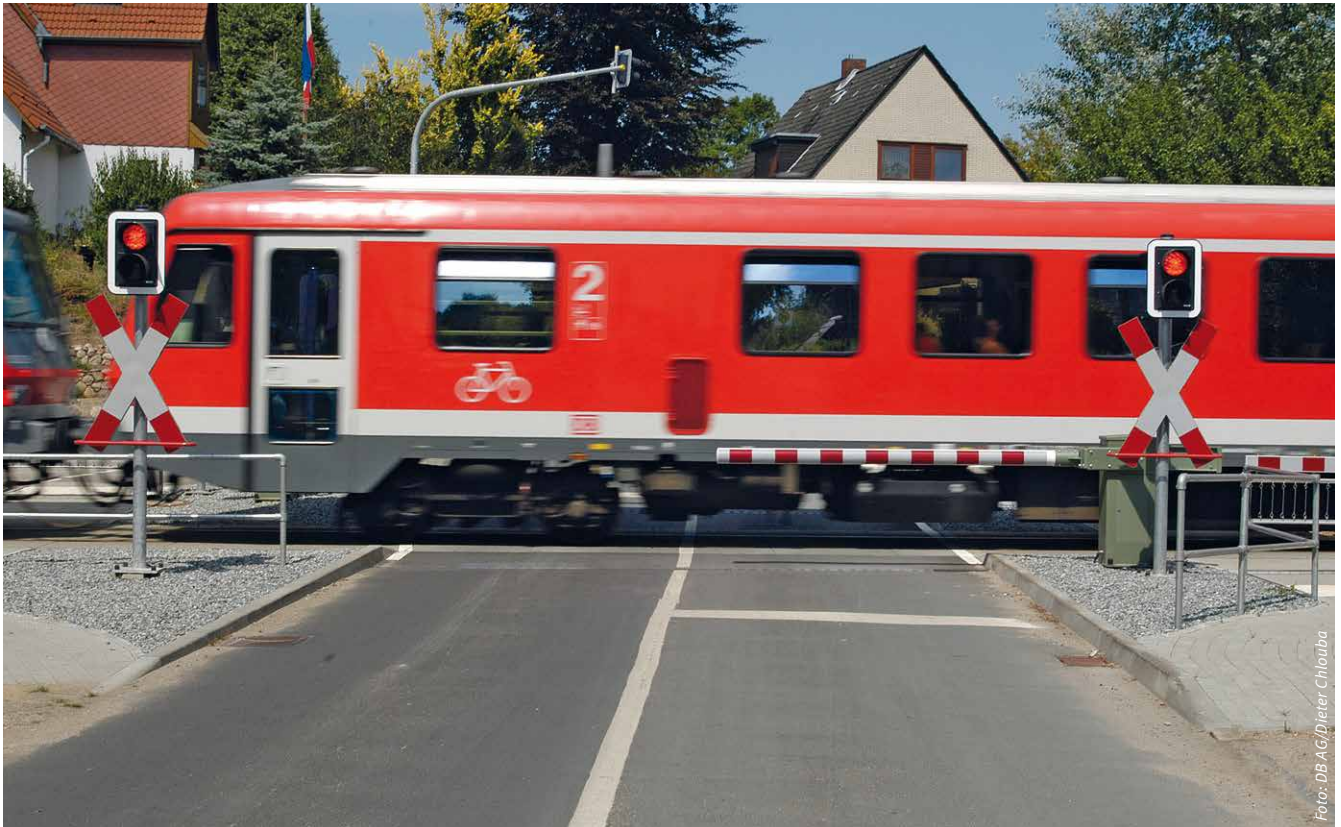


Foto: DB AG/Dieter Chloubka

DB Regio AG

Regelmäßige Fortbildung 2017

Alois Platt, Referent Qualifikation Betrieb, DB Regio AG, Frankfurt am Main

Bei DB Regio setzen sich die Themen für Fortbildung zusammen aus

- Vorgaben der Zentrale
- Ergänzungen der Region und der Verkehrsbetriebe sowie
- den Ergebnissen der Kompetenzeinschätzungen, die im Rahmen des Mitarbeiterdialogs vorgenommen werden

Die am häufigsten genutzten Methoden sind Unterricht, Praxistraining und webbasiertes Training (WBT). Bei den Tf erfolgen zusätzlich regelmäßig Fahrten mit dem Simulator. Im folgenden Beitrag erhalten Sie einen Überblick über die zentralen Themen für das Jahr 2017.

Schwerpunkt sind die Regelwerksänderungen in der Ril 418 und Ril 915. Weiterhin ist für Triebfahrzeugführer (Tf) das Thema des vergangenen Jahres, „Signalverfehlungen, die offensichtlich durch

Ablenkung des Tf zustande kommen“, immer noch aktuell.

Wir wollen deutlich machen, dass bei jeder einzelnen Zug- und Rangierfahrt versucht werden muss, die drei Kriterien Sicherheit, Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit zu erfüllen. Trotz der Rahmenbedingungen, die der Tf nicht beeinflussen kann, hat er immer einen Spielraum, den er sowohl positiv als auch negativ nutzen kann. Eine wichtige Voraussetzung für einen positiven Beitrag ist natürlich, dass der Tf konzentriert seine Arbeit macht und nicht abgelenkt ist. Das gilt selbstverständlich für die Sicherheit, aber ebenso auch für Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit.

Um deutlich zu machen, dass sicher, pünktlich und wirtschaftlich ein Paket ist, haben wir die drei Kriterien unter dem Begriff „Professionelles Fahren“ zusammengefasst.

Sicher, pünktlich und wirtschaftlich

Ziel ist es, deutlich zu machen, dass – wobei die Sicherheit an erster Stelle steht – bei jeder Fahrt versucht werden muss, alle drei Ziele zu erreichen. Die besten Voraussetzungen für eine sichere und wirtschaftliche Fahrt sind dann gegeben, wenn der Tf sich ohne Stress und ohne Ablenkung voll und ganz auf seine Fahrt konzentrieren kann. Deshalb sind Zugfahrten „im Plan“ eine sehr gute Basis, nicht nur für den eigenen Zug, sondern auch für die anderen Züge im gleichen Netz.

Es ist schwer, ein Bewusstsein für die Gefahren durch Ablenkung zu wecken. Umso mehr freuen wir uns, dass wir einen Film von unseren Kollegen Peter Wuschansky und Andreas Gerstmaier zeigen können, der betroffen macht und das Problem, ohne Vorwürfe zu machen, deutlich aufzeigt. Mit

diesem Film haben wir einen guten Start in das Thema. Wir erwarten angeregte Diskussionen und hoffen, dass die Gefahr erkannt wird und der Eine oder Andere sein bisheriges Verhalten kritisch hinterfragt und ändert.

Da die Erkenntnisse aus dem Veränderungsmanagement ZukunftBahnRegio (ZuBaRe) zu Pünktlichkeit und energiebewusstem Verhalten ebenfalls thematisiert werden, haben wir alle Zutaten, die man für eine sichere, pünktliche und wirtschaftliche Fahrt braucht.

Regelwerksänderungen in der Ril 418 und Ril 915

Hier in Schlagworten die Themen für Tf:

- Druckkraftbegrenzung
- Ausfall der Führerraumanzeige der Fahrplanangaben
- Darstellung einer Gruppe von Hauptsignalen im Bahnhof mit der gleichen Verwendung
- Elektrische Streckentrennung
- PZB-Zwangsbremung an einem Signal Ne 1
- Wärterbediente Bahnübergänge mit Gleismagneten 2000 Hz
- Strecken- und Fahrzeugkenntnis
- Einsatz der dynamischen Bremse bei Haltbremsungen
- Sicherheitsbriefing
- Fehlleitung
- Zurücksetzen eines Zuges
- Ausfüllanleitung für Befehle

Hier die bereichsübergreifenden Themen für Tf, Zugvorbereiter (Zugv) und Rangierbegleiter (Rb):

- Sichern von Zügen, Zugteilen und Fahrzeugen
- Durchführung der Bremsprobe mit nur einem Bremsproberechtigten

Bei diesen Themen ist es wichtig, deutlich zu machen, dass viele der Neuerungen nur in Sondersituationen zur Anwendung kommen, die bei DB Regio die absolute Ausnahme sind. So ist es bei dem Sichern von Zügen, Zugteilen und Fahrzeugen bei DB Regio die Regel, dass

- die Fahrzeuge eine wirkende Druckluftbremse haben,
- das Gleis keine Neigung von mehr als 2,5 Promille hat und
- das Gewicht der Fahrzeuge nicht über 600 Tonnen (t) liegt.

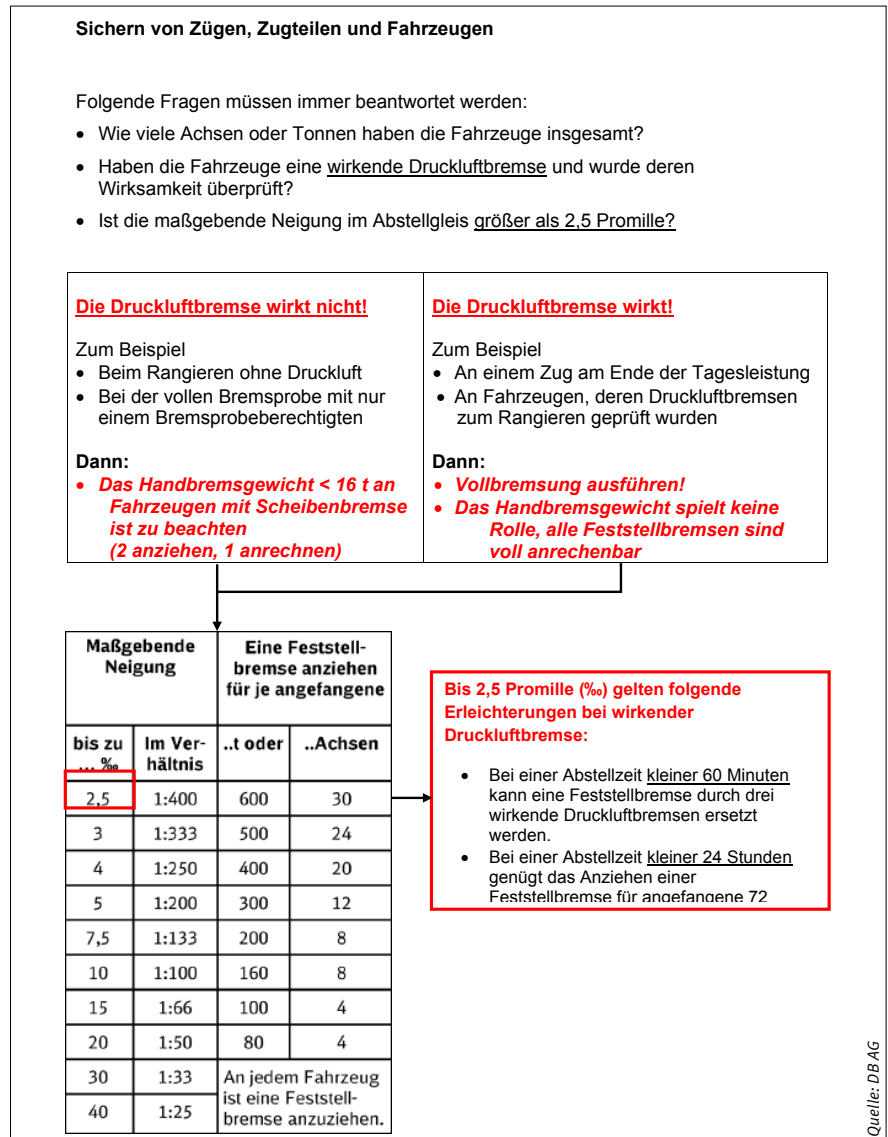


Abbildung 1: Zusammenfassung der Ablaufdiagramme aus Ril 915 und Ril 418

Für diesen Anwendungsfall gelten unverändert die Erleichterungen für das Abstellen bis zu einer und bis 24 Stunden.

Für das sichere Abstellen bei mehr als 24 Stunden reicht nach wie vor eine Feststellbremse.

Neu ist die Vorgabe, dass diese Feststellbremse bei wirksamer Vollbremsung angezogen werden muss.

Wenn eine Ausnahmesituationen (keine wirkende Druckluftbremse, Neigung größer als 2,5 Promille, Fahrzeug-Gewicht größer als 600 t) eintritt, muss konsequent mit den Ablaufdiagrammen der Ril 915 und Ril 418 gearbeitet werden.

In unsere Fortbildungsunterlagen haben wir die Ablaufdiagramme zusammengefasst (Abbildung 1).

Selbstrettungskonzept

Das Thema Selbstrettungskonzept (SRK) für Tf und Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) ist keine zentrale Vorgabe für das Jahr 2017. Es muss aber unter Berücksichtigung der regionalen Infrastruktur und regionaler Vorgaben (zum Beispiel Länge der befahrenen Tunnel sowie gegebenenfalls deren besondere Sicherheitskonzepte) mindestens alle drei Jahre in der regelmäßigen Fortbildung behandelt werden.

Bei diesem Thema ist es wichtig, dass sich die Inhalte an der Zielgruppe und an den Gegebenheiten der in der Region befahrenen Strecken orientieren.

Elektronische Fachakte bei DB Cargo AG

Elektronische Archivierung nachweispflichtiger Dokumente

Jens Sieberling, DB Cargo, V.CDL 1 – Betriebssicherheit, Mainz

Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung im Arbeitsalltag erarbeitete die DB Cargo AG gemeinsam mit acht weiteren teilnehmenden Konzernunternehmen eine digitale Archivierungslösung nachweispflichtiger Dokumente der Fachbereiche, die nicht Bestandteil der elektronischen Personalakte, kurz eAkte, sind. Das System, in dem diese Dokumente archiviert werden, nennt sich „elektronische Fachakte“, kurz eFAkte.

Seit April 2016 ist die Nutzung dieses Systems bei der DB Cargo AG möglich. Der Zeitpunkt der Nutzung wurde dezentral festgelegt, deshalb erfolgt seitdem eine schrittweise Einführung dieser Archivierungsmethodik.

KBV eFAkte § 3 Begriff, Grundsätze

• (1) „Die eFAkte ist die Sammlung von Dokumenten und Schriftstücken der Fachbereiche, welche im Rahmen der Ausbildung inklusive Prüfungen, der regelmäßigen Fortbildung und der Überwachung insbesondere im nachweispflichtigen Eisenbahnbetriebsdienst entstehen sowie der im Zusammenhang mit der betrieblichen Tätigkeit eines Beschäftigten benötigten Nachweise von Befähigungen, Berechtigungen und Belehrungen, die nicht Bestandteil der (elektronischen) Personalakte des Personalmanagements sind.“

Bisher wurden nachweispflichtige Dokumente der Fachbereiche in Papierform an unterschiedlichen Orten archiviert. Dies hatte zur Folge, dass es für die jeweilige Führungskraft schwierig sein konnte, einen Überblick über alle nachweispflichtigen eisenbahnbetrieblichen Dokumente des Mitarbeiters zu erhalten.

Ein Auskunftersuchen von Behörden erforderte aufgrund dessen zum Teil einen nicht vertretbaren Aufwand, welcher durch eine zentrale digitale Archivierung erheblich reduziert werden konnte.

Teilnehmende Konzernunternehmen

Aktuell wird das Archivierungsverfahren eFAkte neben der DB Cargo AG bei folgenden Konzernunternehmen implementiert:

- DB AG
- DB Fernverkehr AG
- DB Kommunikationstechnik GmbH
- DB Netz AG
- DB Regio AG
- DB Services GmbH
- DB Station&Service AG
- DB Zeitarbeit GmbH

Inhalt der eFAkte

Wesentlicher Inhalt der elektronischen Fachakte sind Dokumente, die auf dem Weg zur Erlangung einer Qualifikation oder im Rahmen von regelmäßigen Auffrischungen bzw. der Aufrechterhaltung dieser Kenntnisse entstehen.

Die eFAkte enthält 14 Register, welche sich in drei Rubriken unterteilen lassen:

Ausbildung

- Ausbildungspläne
- Protokolle einer Nachschulung
- Leistungsnachweise
- Nachweise

Prüfung

- Antrag auf Zulassung zur Prüfung
- Niederschriften
- Prüfungsarbeiten
- Gutachten und Bescheide
- Ergänzung

Regelmäßige Fortbildung/Überwachung/Empfangsbestätigungen

- Teilnahmebescheinigung zur regelmäßigen Fortbildung
- Überwachungs- und Prüfprotokolle
- LEK-Fortbildung
- Empfangsbestätigungen
- Ergänzung zur regelmäßigen Fortbildung

Innerhalb der Register befinden sich derzeit insgesamt 22 Dokumentenarten, worin sich die jeweiligen nachweispflichtigen Dokumente befinden. Die Zahl der Dokumentenarten ist nicht beschränkt und kann je nach Erforderlichkeit angepasst werden.

Zugriffsrechte – Rollenkonzept

Der Zugriff auf die eFAkte eines Mitarbeiters wurde, um den Anforderungen aus der Konzernbetriebsvereinbarung eFAkte und denen des Datenschutzes nachzukommen, auf das erforderliche Minimum und den erforderlichen Umfang beschränkt. Dies bedeutet, dass nur die jeweilige Führungskraft mit Personalverantwortung Zugriff auf die eFAkten seiner Mitarbeiter hat. Zusätzlich kann die Führungskraft einen Vertreter bestimmen, der sie bei der Bearbeitung der eFAkten seiner Mitarbeiter unterstützt. Im Rahmen der Vertreterregelung besteht die Möglichkeit, eine zentrale Bearbeitung zu implementieren. Ein Vertreter kann mehrere Führungskräfte vertreten und die Bearbeitung bzw. Betreuung der eFAkten übernehmen. Die Verantwortung der korrekten Führung der eFAkte verbleibt ungeachtet dessen bei der jeweiligen Führungskraft.

Eine solche Regelung kann dazu beitragen, die Führungskräfte in der täglichen Arbeit zu entlasten.

Einbringen der Dokumente in die eFAkte

Bevor eFAkten-relevante Dokumente zur Digitalisierung freigegeben werden können, ist es erforderlich, dass der Einbringende diese auf Richtigkeit und Vollständigkeit prüft. Eine nachträgliche Korrektur der Dokumente ist nicht ohne zusätzlichen und

vermeidbaren Arbeitsaufwand möglich. Denkbare Prüfpunkte sind:

- eFakten-Relevanz
- Richtigkeit bzw. Vorhandensein personenbezogener Daten (Name, Pers.-Nr. ...)
- Unterschrift
- Vorhandensein eines 2D-Barcodes
- ...

Die maschinelle Weiterverarbeitung im Digitalisierungszentrum erfordert einen 2D-Barcode. Dieser enthält Angaben zum Bestimmungsort eines Dokumentes innerhalb der jeweiligen eFakte, d.h. Register und Dokumentenart, in der das Dokument abgelegt werden soll.

Es gibt drei Varianten ein Dokument mit einem 2D-Barcode zu versehen:

- Durch den zuständigen Fachautor wurde ein bereits barcodisiertes Formular im Regelwerk freigegeben.

Hat das Formular jedoch noch keinen 2D-Barcode

- ist es möglich, ein nicht personalisiertes Formulardeckblatt aus dem Gast-Bereich des DB Personalportals auszulassen, oder
- ein personalisiertes Dokumentenvorblatt aus dem Personalsystem PeopleSoft zu generieren.

Jede dieser Varianten hat Vorteile, die bei der Bearbeitung wertvolle Arbeitszeit einsparen können. So kommt das bereits barcodisierte Formular ohne Formulardeckblatt/Dokumentenvorblatt aus und kann direkt versandt werden.

Das nicht personalisierte Formulardeckblatt kann für häufig benötigte Dokumente auf Vorrat erstellt werden. Im Bedarfsfall muss dieses lediglich noch mit den Daten des betreffenden Mitarbeiters befüllt werden. Diese Angaben können sowohl maschinell als auch handschriftlich vorgenommen werden. Das nicht personalisierte Formulardeckblatt ist im DB Personalportal frei verfügbar. Hierdurch wird jedem ermöglicht, ein Dokument ohne Systemzugriff in die eFakte eines Mitarbeiters zu geben. Das bereits personalisierte Dokumentenvorblatt lässt sich aus dem System PeopleSoft generieren und erfordert keine weiteren Eingaben durch den Ersteller.

Nachdem die Richtigkeit und Vollständigkeit eines Dokumentes geprüft wurden, kann es an das Digitalisierungszentrum,

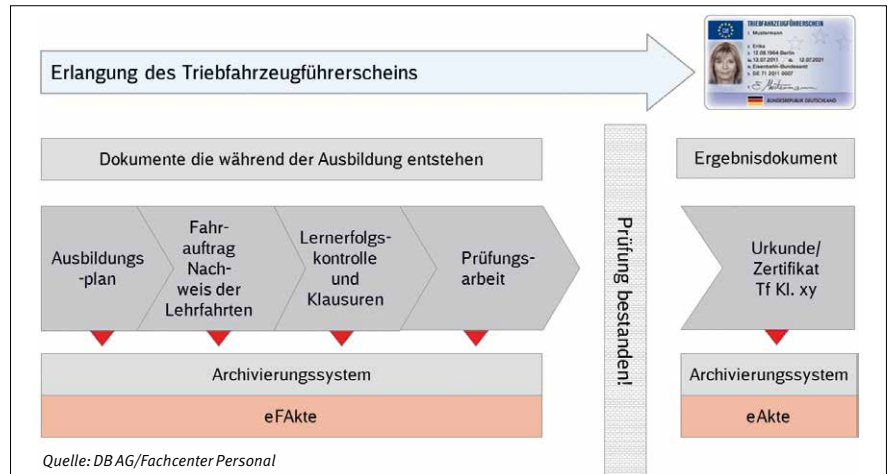


Abbildung 1: Zuordnung von Dokumenten in die Archivsysteme eFAkte und eAkte, am Beispiel des Triebfahrzeugführerscheins

gesandt werden. Der Versand kann sowohl auf elektronischem als auch postalischem Wege erfolgen.

Digitalisierung der Dokumente

Die Digitalisierung der in der eFAkte zu archivierenden Dokumente erfolgt zentral durch das Digitalisierungszentrum des Service Center Personal. Diese Einrichtung verfügt über Hochleistungsscanner sowie über nachgewiesene Prüf- und Qualitätssicherungsverfahren, welche sicherstellen, dass das Ergebnis der Digitalisierung als Originaldokument angesehen werden kann. Ein wichtiges Instrument hierbei ist die technische und die fachliche Kontrolle der digitalisierten Dokumente. Die hierfür zuständigen Mitarbeiter prüfen jede Seite des Scans akribisch auf Erfüllung der gesetzten Qualitätsanforderungen.

Prüfpunkte hierbei sind zum Beispiel:

- richtige Personalnummer
- Lesbarkeit
- Authentizität

Erst nachdem sichergestellt ist, dass der Scanvorgang einwandfrei und qualitativ hochwertig abgeschlossen wurde, wird das Dokument in die jeweilige eFAkte gegeben. Die Papierdokumente werden nach einer Frist zur Qualitätskontrolle von 3 Monaten datenschutzgerecht vernichtet. Innerhalb dieser Frist ist es möglich, einen nochmaligen Scan eines Dokumentes zu veranlassen, sollte der Scan in der eFAkte fehlerhaft sein.

Löschkonzept

Im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen des Datenschutzes, wurde durch

das Projektteam eFAkte ein Löschkonzept erarbeitet, welches sicherstellt, dass archivierte Dokumente entsprechend den gesetzlichen Vorgaben über eine ausreichende, jedoch nicht darüber hinausgehende Archivierungsdauer verfügen.

Diese Löschfrist ist an die jeweilige Dokumentenart gekoppelt und erspart den für die Führung der eFAkte verantwortlichen Führungskräften ein manuelles Löschen. Das manuelle Löschen eines archivierten Dokumentes ist einer Führungskraft nur mit Freigabe durch dessen Vertreter möglich. Dieses Vier-Augen-Prinzip stellt sicher, dass kein Dokument fälschlicherweise gelöscht wird.

Eine manuelle Verlängerung der Löschfrist hingegen, ist jederzeit im angemessenen Umfang und in begründeten Fällen möglich. Dies ist beispielsweise erforderlich, wenn das Dokument aufgrund eines behördlichen Auskunftersuchens, kurz vor Erreichen des Löschdatums zur Wahrung der Interessen des Mitarbeiters oder des Unternehmens benötigt wird.

Kompetenzteam eFAkte

Sowohl die eFAkte als auch deren organisatorische Umwelt unterliegen stetigen Veränderungen. Um das Verfahren eFAkte immer auf dem aktuellen Stand zu halten, haben alle teilnehmenden Konzernunternehmen das Kompetenzteam eFAkte ins Leben gerufen. In diesem Gremium wird beispielsweise über die Einbringung von neuen Dokumenten auf Basis der sich selbst gegebenen Geschäftsordnung entschieden. Die Mitglieder des Kompetenzteams eFAkte fungieren innerhalb ihres Unternehmens als zentrale Ansprechpartner.



Ihre Sicherheit.

Ihr Arbeitsschutz.

Leid statt Zeit

**Wir alle wollen
pünktlich und gesund
heimkommen ...**

... aber nicht auf Kosten der Sicherheit. Auch wenn Pünktlichkeit ein wichtiges Unternehmensziel ist und die Regelungen für sicheres Arbeiten zusätzlich Zeit beanspruchen, sollten wir uns diese Zeit nehmen.

Deswegen:

- Fragen Sie sich, ob Sie sich bei der Arbeit sicher fühlen
- Betreten Sie den Gleisbereich nicht ohne festgelegte Sicherungsmaßnahmen
- Nutzen Sie die vorgeschriebenen Verkehrswege

Weitere Informationen unter:
[dbnetze.com/zeit](https://www.dbnetze.com/zeit)

Kontakt: 069 265-31758

