

BahnPraxis B



Aktuell

Regelmäßige Fortbildung 2018

- für Stellwerkspersonale, Schrankenwärter und Bahnübergangsposten
- für Disponenten und Netzkoordinatoren
- für Technische Fachkräfte
- für Sicherungspersonal und ATWS-Funktionsgruppen

UVB-Seminare 2018

 **UVB**
Unfallversicherung
Bund und Bahn



Liebe Leserinnen und Leser,

die Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen eine leistungsfähige gut ausgebauten Infrastruktur, um ihren Kunden Transport- und Logistikleistungen so anzubieten, wie diese das erwarten. Dabei interessiert sich der Reisende oder der Spediteur gar nicht für die Fragen eines qualitativ hochwertigen Schienennetzes, er setzt es einfach voraus, wenn er Leistungen bei den Eisenbahnen einkauft.

Ein funktionierendes Netz ist daher das Herz der Eisenbahn. Hier wird zentral das Geld für eine leistungsfähige Infrastruktur investiert. Der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG ist einer der größten Bauauftraggeber Deutschlands. Er organisiert das Betriebs- und Notfallmanagement und schafft Voraussetzung dafür, dass täglich über 40.000 Züge sicher durch unser Land fahren. Dafür, dass diese Baumaßnahmen im laufenden Betrieb auch sicher gehandhabt werden können, ist qualifiziertes Personal erforderlich.

Die regelmäßige Fortbildung der Mitarbeiter ist dabei von zentraler Wichtigkeit für die Sicherheit der Mitarbeiter und der Eisenbahnen, aber auch für die pünktliche und wirtschaftliche Durchführung des Betriebes in hoher Qualität. In dieser Ausgabe der BahnPraxis berichten wir über die Neuerungen und Themenschwerpunkte zur Fortbildung 2018 für die Mitarbeiter aus den Bereichen Betrieb und Technik der DB Netz AG sowie für Sicherungspersonale. Weiterhin erhalten Sie Hinweise und Erläuterungen zum neuen Seminarprogramm 2018 der UVB.

Wir wünschen viel Freude beim Lesen sowie Ihnen und Ihren Familien eine besinnliche Adventszeit, gesegnete Weihnachtstage und einen guten Start in das neue Jahr 2018.

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



Unser Titelbild:

Schneeverwirbelung nach ICE-Durchfahrt

Foto: Mario Rubel

Impressum „BahnPraxis B“ Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG

Herausgeber

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

Redaktion

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

Anschrift

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

Erscheinungsweise und Bezugspreis

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

Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos.

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

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH,
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 Hühlig

Druck

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

Sprache

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

Regelmäßige Fortbildung für Mitarbeiter im Betrieb der DB Netz AG

FIT Bahnbetrieb 2018 für Stellwerkspersonale, Schrankenwärter und Bahnübergangsposten



Foto: Mario Rubel

Mario Rubel, DB Netz AG, Regelwerk und Personal, Fachliche Qualifizierung Betrieb, Frankfurt am Main

Wie in den letzten Jahren wird über den bevorstehenden FIT für Mitarbeiter Betrieb der DB Netz AG im kommenden Jahr berichtet (FIT = Regelmäßige Fortbildung in Form von Fachlicher Information und Training).

Für die Fahrdienstleiter (Fdl) wird es einige Highlights geben, unter anderem werden in den FIT vermehrt Simulationssequenzen und ein praxisorientiertes Training zum Thema Fahren und Bauen eingeplant. Dabei werden die Teilnehmer aufgrund der vorliegenden betrieblichen Situation nicht nur gefordert, das Richtige zu tun, sondern auch ihre Tätigkeiten zu priorisieren.

FIT Themenkatalog 2018 für Mitarbeiter Betrieb

Aus den Tabellen 1 bis 3 ist ersichtlich, welche Themen für die Mitarbeiter im Bahn-

betrieb zur Verfügung stehen. Die Themen sind in drei Kategorien eingeteilt. Abgebildet sind in den Tabellen die Kategorien Pflicht- und Angebotsthemen. Aus dem Begriff „Pflichtthema“ geht hervor, dass es sich hierbei um ein Thema handelt, mit dem sich alle Mitarbeiter der jeweiligen Zielgruppe beschäftigen. Diese Kategorisierung leitet sich neben dem Vermitteln von Regelwerksänderungen meist aus der Aufarbeitung von gefährlichen Ereignissen ab. So können die Erkenntnisse eines solchen Vorfalls in den Fortbildungsunterricht einfließen und allen Teilnehmern helfen, in entsprechenden Situationen handlungs-

sicher zu sein. Zudem werden hier Themen behandelt, deren Inhalt regelmäßiges Training erfordert. Im kommenden Jahr ist dies zum Beispiel das Lernziel „Aufgaben des Fdl als Schaltantragsteller und im Umgang mit der Oberleitung anwenden“.

Aus der Kategorie „Angebotsthemen“ können die Führungskräfte die für ihre Mitarbeiter relevanten Themen wählen und durch regionale Themen untersetzen. Die regionalen Themen bilden die dritte Kategorie. Wie man erahnen kann, werden diese Themen nicht zentral vorgegeben, sondern gehen besonders auf die örtlichen

Pflichtthemen
Änderungen des betrieblichen Regelwerks anwenden*
Aufgaben des Fdl als Schaltantragsteller und im Umgang mit der Oberleitung anwenden
Regeln zum Fahren und Bauen anwenden**
Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen durchführen*/**
Schriftliche Befehle erteilen*
Maßnahmen bei Stellwerksausfall/Verbindungsausfall BZ-UZ durchführen***
Regeln zum Kodieren anwenden*
<small>*Diese Themen werden auch von DB Training unterrichtet **Auch als ESTW-Praxistraining *** Pflichtthema nur für Fdl in der BZ</small>

Tabelle 1: Pflichtthemen für Stellwerkspersonale (zum Beispiel Fahrdienstleiter, Zugleiter, Weichenwärter) (Quelle: DB Netz AG)

Angebotsthemen
Regeln zu mittelbarem Feststellen anwenden*
Regeln zum Zurücksetzen und Hereinholen von Zugteilen anwenden*/**
Regeln zur LZB anwenden
Maßnahmen bei Besetztanzeige nach Messzugfahrt durchführen*
Regeln zur GSM-R Verbindung mit BÜP anwenden**
Regeln zur Verständigung beim Rangieren anwenden*
Maßnahmen nach dem Auffahren von Weichen durchführen*
Maßnahmen ergreifen, wenn keine aktuellen Zustandsdaten an einem Blocksignal vorhanden sind***
Weichenheizung bedienen
Rangieren auf unbesetzten Zuglaufstellen****
Zuglaufmeldungen durchführen****
<small>* Auch als ESTW-Praxistraining ** Diese Themen werden auch von DB Training unterrichtet *** Nur als ESTW-Praxistraining **** Nur für Zugleiter</small>

Tabelle 2: Angebotsthemen für Stellwerkspersonale (zum Beispiel Fahrdienstleiter, Zugleiter, Weichenwärter) (Quelle: DB Netz AG)

Themen für Schrankenwärter/Bahnübergangsposten
Änderungen des betrieblichen Regelwerks anwenden
Kommunikation im Bahnbetrieb durchführen
Benachrichtigungen entgegennehmen und nachweisen
Regeln beim Zurücksetzen von Zügen anwenden
Bedeutung von Zugsignalen beschreiben*
Zugbeobachtung durchführen**
Gefahren aus der Oberleitung erkennen
<small>*Nur Schrankenwärter ** Nur Bahnübergangsposten</small>

Tabelle 3: Themen für Schrankenwärter und Bahnübergangsposten (Quelle: DB Netz AG)

Themen für Training mit Ergebnisfeststellung (TmE)
Schriftliche Befehle
Sperren von Gleisen
Außergewöhnliche Sendungen/Fahrzeuge/Züge – Durchführen Lü
Fahrwegprüfung
Störung PZB

Tabelle 4: TmE-Themen für Fahrdienstleiter (Quelle: DB Netz AG)

Abkürzungen in den Tabellen:

BÜP = Bahnübergangsposten | BZ = Betriebszentrale | GSM-R = Global System for Mobile Communication-Railway
 Lü = Lademaßüberschreitung | LZB = Linienzugbeeinflussung | PZB = Punktförmige Zugbeeinflussung | UZ = Unterzentrale

Bedürfnisse und Gegebenheiten ein. Dabei hat der zuständige Bezirksleiter Betrieb die Möglichkeit auf den bereits vorhandenen zentralen Themenpool zuzugreifen und zielgruppenbezogen aufzubereiten.

Simulationstraining für Fahrdienstleiter

Für das 1. Quartal 2018 ist die Pilotierung eines Simulationstrainings für Fahrdienstleiter auf Spurplanstellwerken eingeplant. Wie auch beim bestehenden Praxistraining für Elektronische Stellwerke (ESTW) werden die Fahrdienstleiter an einer Spurplan-Schulungsanlage (SESAM) einen Praxisfall bearbeiten.

Durch die realitätsgetreue Darstellung erleben die Teilnehmer das Auffahren einer Weiche durch eine Rangierfahrt wie es sich auch auf ihrem Stellwerk offenbaren würde und können die erforderlichen Maßnahmen praxisnah üben. Die Pilotierung findet an Standorten der Produktionsdurchführung Bremen, Köln, Koblenz, Ulm und Nürnberg statt.

Besondere Formate im klassischen FIT

Unser Anspruch, einen teilnehmeraktiven FIT zu gestalten, wurde weiter ausgebaut. Bei der Trainingsentwicklung haben sich unsere Experten vom zuvor vorgestellten Simulationstraining inspirieren lassen und auch in klassischen FIT-Simulationssequenzen eingearbeitet. Dadurch werden auch hier die Teilnehmer in praxisnahe Situationen versetzt. Besonders deutlich wird dies beim Thema „Maßnahmen bei Besetztanzeige nach Messzugfahrt sicher durchführen“. Der Praxisfall wird anhand von Stelltischausschnitten dargestellt.

Nach und nach sind die einzelnen Ausleuchtungszustände visualisiert. Man kann die Zugfahrt live miterleben und es ertönen die akustischen Melder wie im Echtbetrieb. Die Fdl können sich bei dieser Art des Trainings besonders gut in die Situation hinein versetzen und realitätsnah die erforderlichen Maßnahmen durchführen.

Diese Art der Visualisierung haben auch die Experten der Trainingsentwicklung bei einem komplexen Training zum Thema „Regeln zum Fahren und Bauen anwenden“ aufgegriffen. Während der Trainingseinheit wird mittels Beamer der Ablauf in einer

Simulation dargestellt. Die Zugfahrten können anhand der Lageplandarstellung gut nachvollzogen werden. Dies unterstützt die Teilnehmer und auch den Unterrichtenden während der Durchführung des Trainings. Anhand der schematischen Darstellung des Unterrichtsraums (Abbildung 1) kann die Komplexität der Unterrichtseinheit erahnt werden.

Die Rollen Fahrdienstleiter, Technisch Berechtigter laut Betra, Fachkraft LST (Leit- und Sicherungstechnik), Zugdisponent, Netzkoordinator, Notfallleitstellenbediener, Helfer im Bahnbetrieb, Triebfahrzeugführer sowie Beobachter der Trainingseinheit werden durch die Teilnehmer wahrgenommen. Bei der Abarbeitung des Praxisfalls werden immer wieder Ereignisse auftreten, die ein situatives Handeln erfordern. Der Fahrdienstleiter wird Prioritäten bei der Umsetzung der Maßnahmen treffen müssen. Für diesen Teil der Sequenz haben wir mit der Unterstützung eines Mitarbeiters aus dem Bereich Gesundheitsmanagement der DB Netz AG während der Trainingsentwicklung Handlungsempfehlungen für die Teilnehmer zusammengetragen.

Beim Einstieg in das Thema „Regeln zum Kodieren anwenden“ können die Teilnehmer ihr Fachwissen bei einem Quiz testen. Wie bei einer Fernsehshow verstecken sich unterschiedlich schwierige Fragen hinter einzelnen Feldern, die durch Anklicken geöffnet werden. Nach der Beantwortung durch die Teilnehmer wird sichtbar, ob die Lösung korrekt ist.

FIT für Zugleiter

Die Themen „Rangieren auf unbesetzten Zuglaufstellen“ und „Zuglaufmeldungen durchführen“ gehören zum Standardprogramm im FIT-Unterricht, der speziell für Zugleiter entwickelt wird. Bisher haben wir hier die Verfahren nach Richtlinie (Ril) 436 (Zug- und Rangierfahrten im Zugleitbetrieb durchführen) und Ril 437 (Zug- und Rangierfahrten im Signalisierten Zugleitbetrieb durchführen) berücksichtigt. Durch die Beteiligung der Experten von RNI GmbH (RNI = RegioNetz Infrastruktur) bei der Trainingsentwicklung wurden die Themen auch für das Betriebsverfahren nach FV-NE (Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen) aufbereitet. Das Verfahren nach FV-NE wird auf Strecken von RNI GmbH angewendet.

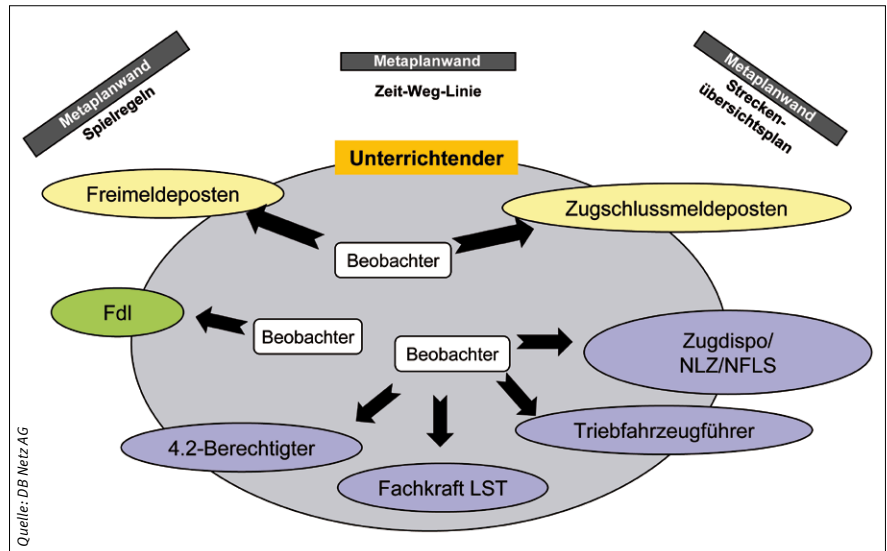


Abbildung 1: Schematische Darstellung des Unterrichtsraums zum Thema „Fahren und Bauen“

Training mit Ergebnisfeststellung – TmE 2018

Grundsätzlich nimmt jeder Fahrdienstleiter im zweijährigen Turnus an einem Training mit Ergebnisfeststellung teil. Dies findet im Rahmen eines FIT-Unterrichts statt, der in dieser Kombination durch Unterrichtende von DB Training zur unabhängigen Bewertung durchgeführt wird. Die möglichen Themen können Sie der Tabelle 4 entnehmen.

Themen für Schrankenwärter und Bahnübergangsposten

Die FIT-Themen für Schrankenwärter und Bahnübergangsposten sind in der Tabelle 3 dargestellt. Auch hier stehen die Änderungen im betrieblichen Regelwerk an erster Stelle. Inhalt sind hier die Anpassung des Wortlauts der Zugmeldung an die Ril 408, überarbeitete Beispielinträge in den Regelungen für Bahnübergangsposten, die geänderte Einbindung der GSM-R Geräte für Bahnübergangsposten sowie die Information zum neuen System NWS-BÜP (Nachwarnsystem – Bahnübergangsposten).

Zu Beginn des Artikels wurde bereits erläutert, dass insbesondere auch selten auftretende Betriebssituationen geübt werden. Das trifft bei dieser Zielgruppe für das Thema „Regeln beim Zurücksetzen von Zügen anwenden“ zu.

Als besonderes Format haben die Trainingsentwickler von der DB Training und die Experten von DB Netz das Thema „Benach-

richtigungen entgegennehmen und nachweisen“ aufbereitet. Hier werden Audiodateien abgespielt, die das korrekte Führen der betrieblichen Unterlage der Teilnehmer erfordern.

„FIT Betrieb als Herzensangelegenheit“

Sie haben nun einen Einblick auf die Themen des kommenden Jahres bekommen und vielleicht ist Ihnen aufgefallen, dass uns vom Expertenteam FIT-Bahnbetrieb und den Trainingsentwicklern von DB Training die Aufbereitung der einzelnen Themen eine Herzensangelegenheit ist. Es war uns allen – wie in den vergangenen Jahren – eine Freude, im Teamwork die Trainingsentwicklung für das kommende Jahr durchzuführen. Allen Beteiligten an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön.

Sollten Sie einen Themenvorschlag oder eine Anregung für die Unterrichtsgestaltung haben, können Sie uns diese gerne unter tina.jaide@deutschebahn.com mailen.

Themen und Durchführung

Regelmäßige Fortbildung für Disponenten und Netzkoordinatoren



Sebastian Völker, DB Netz AG; Produktionsmodell und Grundlagen (I.NPB 3(P)), Frankfurt am Main

Damit unsere Züge planmäßig und effizient verkehren können, bedarf es das Zusammenspiel einer Vielzahl verschiedener Fachbereiche und derer Mitarbeiter. Letztlich streben dabei alle beteiligten Parteien dasselbe Ziel an, dem hohen qualitativen Anspruch unserer vielen verschiedenen Kunden gerecht zu werden und die Attraktivität des Schienenverkehrs insgesamt – im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern – weiter zu erhöhen. Hierzu wurde in vergangener Zeit eine Vielzahl verschiedener Projekte, beispielsweise „Zukunft Bahn“, initialisiert.

Ein wesentlicher Baustein zur Erfüllung dieser Ziele ist die Betriebsführung, die im Zusammenspiel mit der Betriebsdurchführung das Herzstück des operativen Bahnbetriebs bildet. Besonders in diesen Bereichen gilt es, unsere Kollegen in die neuen notwendigen strategischen Weiterentwicklungen einzuführen und zu schulen. Denn ohne deren Mitarbeit, Leidenschaft und Ehrgeiz an der Basis des Bahngeschäfts, können wir als Unternehmen nicht erfolgreich sein.

Keine einfache Aufgabe, denn sowohl die fachliche Komplexität der Schulungsinhalte als auch die Themenvielfalt steigen jährlich und setzen hohe Ansprüche an die Mitarbeiter. Speziell in der Betriebsführung – der regionalen und netzweiten Disposition der Züge – ist die Themenvielfalt, aufgrund der vielen verschiedenen fachlichen Schnittstellen mit anderen Bereichen, sehr hoch. Folglich muss gewährleistet werden, dass sowohl die Handlungssicherheit der regulären Tätigkeiten als auch strategische Vorgaben (beispielsweise aus Projekten) ausreichend geschult werden.

Wie in der Richtlinie (Ril) 046.2002 (Regelmäßige Fortbildung in Form von Fachlicher Information und Training) vorgegeben, wird auch 2018 ein Zeitpensum von 12 Unterrichtsstunden zu je 45 Minuten eingeplant. Der Unterricht wird dabei unterschieden nach fachspezifischem Unterricht sowie dem sogenannten Gruppencoaching.

Mit dieser Unterteilung wird eine ausgewogene Wissensvermittlung zwischen spezifisch fachlichen Themengebieten gewährleistet, beispielsweise Änderungen der Ril 420 (Betriebszentralen DB Netz AG) und sonstigen aktuellen Informationen, beispielsweise aktuelle Praxisfälle.

Das FIT Expertenteam

Die Auswahl und Ausarbeitung der zu schulenden Themen für 2018 erfolgte auch in diesem Jahr durch das FIT-Expertenteam. Die personelle Zusammensetzung des Teams besteht aus einer Mischung von Experten der Betriebsführung aus allen Betriebszentralen (BZ) bundesweit, der Netzleitzentrale und der Zentrale Betrieb

der DB Netz AG. So ist sichergestellt, dass jedes FIT-Thema einen fachlichen Mehrwert für alle Disponenten netzweit besitzt und von einer Fokussierung auf regionale Besonderheiten abgesehen wird.

Grundlage für eine praxisnahe Ausarbeitung der Themen ist die Nähe der teilnehmenden Experten zur operativen Basis sowie die methodische Kompetenz, die sich stetig weiterentwickelt. Nur so ist eine abwechslungsreiche und interaktive Wissensvermittlung und Auffrischung erreichbar.

Organisatorisch gliedert sich die Ausarbeitung und Themenfindung des FIT in drei Workshops wie folgt:

Auftaktworkshop

In Vorbereitung des Auftaktworkshops findet bereits eine Sammlung verschiedener Themen statt. Oftmals resultieren die Themenvorschläge aus aktuellen Herausforderungen des operativen Betriebs. Auf Basis eines Themenspeichers findet im

Betrieb			
	Themen (nur für den fachspezifischen Unterricht, nicht für das Gruppencoaching)	Pflichtthemen Zeitvorschlag Minuten	Angebotsthemen Zeitvorschlag Minuten
1	Änderungen des Betrieblichen Regelwerks anwenden <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle Änderungen, Bekanntgaben, Neuerungen • Insbesondere Ril 420 	45	
2	Kennzahlen aus Zukunft Bahn anwenden <ul style="list-style-type: none"> • Kennzahlen definieren • Umgang mit den Kennzahlen • Auswirkungen der Kennzahlen auf die eigene Tätigkeit 		45
3	Störungsdisposition unter Berücksichtigung der Dispositionsziele und -regeln durchführen <ul style="list-style-type: none"> • Disposition einer störungsbedingt eingleisigen Betriebsführung • Kommunikation 		90
4	Wirkung der Räumungsprüfung auf die Disposition verstehen <ul style="list-style-type: none"> • Grundlagen der Räumungsprüfung • Feststellungen der Räumungsprüfung, Ersatzmaßnahmen • Dispositive Auswirkungen 		45
5	Wirkung des Notfallmanagements, insbesondere bei gefährlichen Ereignissen, auf die Disposition verstehen <ul style="list-style-type: none"> • Grundlagen des Notfallmanagements • Einordnung gefährlicher Ereignisse gem. EUB • Grundlagen Notfalltechnik • Meldewege bei gefährlichen Ereignissen • Aufgaben der Beteiligten 		120
6	Kodierung bei Baumaßnahmen durchführen <ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche baubetrieblichen Maßnahmen kennen • Integrierte/nicht integrierte Baumaßnahmen • Abbildung in den Leitsystemen • Kodierung nach Ril 420.9001 	60	
7	Maßnahmen bei extremer Witterung laut Ril 420 anwenden; insbesondere Abgrenzung relevanter Ereignisse <ul style="list-style-type: none"> • Relevante Ereignisse im Rahmen „extremer Witterung“ identifizieren bzw. definieren • Relevante Inhalte der Ril 420 • Wettertool bedienen 		60
8	Datengrundlage in Leitsystemen bezüglich Reisendeninformation verstehen <ul style="list-style-type: none"> • Auswirkung auf die Disposition • Datenfluss RIS • Dispositiver Gleiswechsel • Rückfallkonzept bei Störung DSA 		45
9	Umleitungsfahrpläne in Betriebszentralen erstellen <ul style="list-style-type: none"> • Praxisbezogene Fallbearbeitung • Festlegen der Umleitungsstrecken • Erstellen einer Fahrplanmitteilung für eine Umleitung mittels Ersatzfahrplan • Staffettenverfahren 		60
10	Ril 420 anwenden <ul style="list-style-type: none"> • Ausgewählte Beispiele 		45
11	Wirkung der Automatischen Stromabnehmersenkeinrichtung (AS) auf die Disposition verstehen <ul style="list-style-type: none"> • Technische Funktionalität der Stromabnehmersenkeinrichtung • Aufgaben des Triebfahrzeugführers bei Ansprechen der AS • Aufgaben für Fdl und BZ bei Ansprechen der AS 		45

Tabelle 1: Unterrichtsthemen für die Disponenten und Netzkoordinatoren 2018

(Quelle: DB Netz AG)

Zuge des Auftaktworkshops eine erste gemeinsame Konsolidierung und Validierung der Themen im Expertenkreis statt. Nach Aufnahme der Themen in den FIT-Themenkatalog 2018 und der Zustimmung des Gesamtbetriebsrats werden die Themen zur Ausarbeitung an die Experten verteilt.

Zwischenworkshop

Der Zwischenworkshop dient dazu, die bereits begonnene Themenausarbeitung jedes FIT-Experten zu überprüfen. Besonderer Fokus liegt hierbei auf der Lehrgliederung, die als „Drehbuch“ für den geplanten Unterricht fungiert.

Abnahmeworkshop

Im Abnahmeworkshop stellt der jeweilige Experte sein vorbereitetes Thema vor. Aufgrund der anschließenden Bewertung durch die Expertenkollegen können sich noch Änderungen an den Schulungsunterlagen ergeben.

Themen für den fachspezifischen Unterricht 2018

Auch für 2018 wurden wieder spannende und interessante Unterrichtsthemen für die Disponenten und Netzkoordinatoren ausgewählt. Nachfolgend möchten wir eine Auswahl der geplanten Schulungsinhalte kurz erläutern.

Störungsdisposition unter Berücksichtigung der Dispositionsziele und -regeln durchführen

Im Hinblick auf den operativen Bahnbetrieb wird grundlegend zwischen zwei Betriebszuständen unterschieden: der Regeldisposition und der Störungsdisposition. Beide Zustände unterliegen jeweils eigenen Dispositionszielen, die alle auf die übergeordnete Zielvorgabe zur Gewährleistung einer maximalen Betriebsqualität und somit zum Erreichen einer hohen Gesamtplanmäßigkeit hinwirken. Darauf aufbauend gibt es verbindliche Dispositionsregeln, die die Disponenten und Netzkoordinatoren bei Erreichen oben genannter Dispositionsziele unterstützen. Damit diese grundlegenden Vorgaben eingehalten werden – speziell während der Störungsdisposition unter erhöhtem Leistungsdruck – ist eine regelmäßige Schulung zur Gewährleistung der Handlungssicherheit unerlässlich. Hierzu stehen in diesem Jahr konkret die

Module 420.0501 (Zugdisposition durchführen) und 420.0503 (BZ-Kommunikation) im Fokus. Speziell diese Unterrichtseinheit wird sehr praxisorientiert ablaufen. Erstmals wurde ein Planspiel für den FIT-Unterricht vorbereitet, welches in dieser Form in der BZ Karlsruhe unter dem Synonym „Praxistraining“ entwickelt wurde und seither dort regelmäßig Anwendung findet. Bei dem Planspiel liegt der Schwerpunkt auf einer aktiven Disposition und Kommunikation, auf Basis eines vorbereiteten betrieblichen Szenarios.

Umleitungsfahrpläne in Betriebszentralen erstellen

Durch verschiedene Störungen im Bahnbetrieb, beispielsweise bei Einschränkung der Infrastruktur, kann es erforderlich sein, Umleitungen von Zügen zu veranlassen. Das Umleiten von Zügen ist eines der wesentlichen Dispositionswerkzeuge der Disponenten und Netzkoordinatoren, um auch in schwierigen betrieblichen Situationen den Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten. Bevor ein Zug tatsächlich umgeleitet werden kann, muss die Umleitfähigkeit festgestellt werden. Dazu muss auf Basis der aktuellen Zugcharakteristik des umzuleitenden Zuges und anhand verschiedener festgelegter Prüfprämissen, wie beispielsweise die Streckenklasse oder die Beförderungsanordnungen, die Umleitfähigkeit überprüft werden. Da dieser Überprüfungsvorgang auch in Situationen mit hoher Arbeitsbelastung korrekt und zeitnah durchgeführt werden muss, ist es wichtig die Mitarbeiter hinsichtlich dieses Prozesses regelmäßig zu schulen und auf Besonderheiten hinzuweisen. Hierzu wurde für das FIT 2018 ein praxisorientiertes Training vorbereitet, in dem die Mitarbeiter anhand verschiedener Fallbeispiele Zugumleitungen vorbereiten müssen. Die theoretischen Grundlagen für das Training sind in den Modulen 420.0511 (Operatives Umleiten veranlassen), 420.0550 (Behandlung außergewöhnlicher Sendungen, Fahrzeuge und Züge sowie Züge mit gesperrter Wirbelstrombremse) und in der Ril 408.0431 (Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten und Ausfall von Zügen) zu finden.

Wirkung der Stromabnehmerseinrichtung auf die Disposition verstehen

Um Schäden an Oberleitung und Stromabnehmer zu minimieren, ist der Verbau von

Automatischen Stromabnehmersenkeinsrichtungen (AS) in vielen Eisenbahnfahrzeugen inzwischen Standard. Resultierend aus einer Auslösung der AS sind verschiedene betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, die primär den Triebfahrzeugführer und den Fahrdienstleiter betreffen. Damit der Disponent die Situation bei Auslösung einer AS richtig einschätzen und entsprechende Maßnahmen einleiten kann, ist es hilfreich die Funktionalität der AS sowie die Ersatzmaßnahmen von Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter zu kennen. Dieses Thema wird dem Wunsch der Kollegen aus der operativen Betriebsführung gerecht, auch Themen zu behandeln, deren Fokus nicht vordergründig im dispositiven Bereich liegen. Aufgrund der anfangs erwähnten vielen fachlichen Schnittstellen in der Betriebsführung ist es wichtig, regelmäßig einen Einblick in die Vorgehensweise anderer Bereiche zu erhalten. Daraus resultiert letztlich fachbereichsübergreifend ein harmonischeres, gemeinsames Vorgehen zur Bewältigung betrieblicher Herausforderungen.

Fazit

Die regelmäßige Fortbildung in Form von Fachlicher Information und Training (FIT) wird auch zukünftig eine wesentliche Maßnahme zur Qualifizierung unserer Kollegen im operativen Betrieb sein. Durch stetige Anpassung und Optimierung wird auch perspektivisch versucht, den steigenden Anforderungen an den Qualifizierungserhalt der Mitarbeiter gerecht zu werden.

Durch die Mischung aus verschiedenen theoretischen und praktischen Unterrichtsinhalten und die Kombination von abwechslungsreichen Lernmethoden wird auch in Zukunft gewährleistet, dass die Kollegen aus den Betriebszentralen und der Netzleitzentrale handlungssicher, qualitativ hochwertig und kundenorientiert den Zugverkehr koordinieren und disponieren.

Um den FIT-Unterricht praxisorientiert und anwenderbezogen zu gestalten, können Ihre Rückmeldungen und Hinweise wertvolle Beiträge sein. Wenden Sie sich an Ihre Führungskraft oder direkt an uns. Nur wenn Sie uns Ihre Wünsche oder Ideen für FIT-Themen mitteilen, können diese bei der Erarbeitung berücksichtigt werden.

Fachliche Information und Training (FIT) für Technische Fachkräfte

Neuerungen und Themenschwerpunkte 2018

Friedrich Layher, Jasna Müller und Nicole Jung, DB Netz AG, Fachliche Qualifizierung Instandhaltungs- und Anlagenmanagement, Frankfurt am Main

Täglich stehen Mitarbeiter in unterschiedlichen Gewerken vor den verschiedensten Herausforderungen. Durch den FIT für Fachkräfte im Bereich des Technik- und Anlagenmanagements wird eine ständige Qualifizierung der Mitarbeiter und der Erhalt der Handlungssicherheit erreicht. Um eine bestmögliche Qualifizierung sicherzustellen, wird über den klassischen Präsenzunterricht hinaus auch durch Webbasierte Trainings (WBT) die Wissensvermittlung umgesetzt. Im Bereich der WBT haben Mitarbeiter die Möglichkeit eigene Module frei nach ihrem Themenbereich auszuwählen. Bei besonderem Interesse stehen im Bereich des WBT auch freiwillige Module zur Verfügung, sodass die Mitarbeiter auch die Chance haben sich selbst weiterzubilden. Dem gegenüber steht der Erfahrungsaustausch in Gruppen während des Präsenzunterrichts, bei dem die Mitarbeiter sich über ihre Erfahrungen aus der Praxis austauschen können. Durch den FIT für Technische Fachkräfte wird die Erwartung der DB AG an sehr gut qualifizierte Mitarbeiter und Auftragnehmer unterstrichen.

Die bewährte Struktur des FIT wird für 2018 beibehalten. Der neue FIT-Themenkatalog 2018 (Ril 046.2002A05) enthält Hinweise, insbesondere zu FIT-Kombinationen und Anerkennungsregelungen, welche die Planung und Buchung erleichtern.

Im Folgenden stellen wir Ihnen ausgewählte thematische Schwerpunkte des FIT für Technische Fachkräfte vor.

Ihre Sicherheit. Ihr Arbeitsschutz.

Arbeiten im Gleisbereich stellen für die Mitarbeiter der DB Netz AG und deren Auftragnehmer eine große Herausforderung dar. Um eine qualitativ gute Ausführung der Arbeiten zu gewährleisten, sind die Vorgaben in betrieblicher Hinsicht und die Vorgaben zur Arbeitssicherheit einzuhalten. Der FIT Betrieb für Technische Fachkräfte greift dabei beide Themenstellungen auf und fördert so die Handlungssicherheit im Umgang mit den Regelungen. Im Jahr 2018 wird das Schwerpunktthema „Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich und bei ausgewählten Tätigkeiten“ dazu beitragen, die aktuelle Arbeitsschutzkampagne der DB Netz AG zu multiplizieren und Mitarbeiter und Auftragnehmer für die Praxis auszurüsten. Ziele dieser Präventionsarbeit sind die Stärkung des Sicherheitsbewusstseins und die Motivation zu vorbildlichem Verhalten. Der FIT ersetzt dabei keinesfalls die

gemäß Arbeitsschutzgesetz beziehungsweise Unfallverhütungsvorschrift geforderte jährliche Unterweisung der Mitarbeiter im Arbeitsschutz, sondern ergänzt mit der Schwerpunktsetzung den Präventionsansatz.

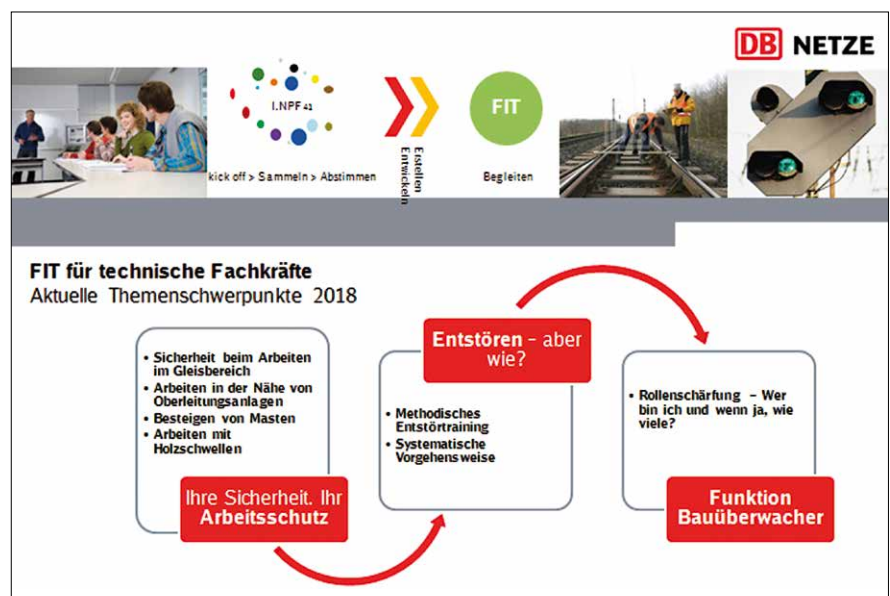
Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich

Mit der seit 2016 ausgegebenen Sicherheitskarte und der Handlungshilfe für Aufsichtsführende bestehen hilfreiche Mittel

zur Umsetzung der Arbeitssicherheit im Alltag. Im FIT werden die Inhalte aufgegriffen und mittels Muster-Fragestellungen für die sicherheitsrelevanten Inhalte der Einweisung beziehungsweise Unterweisung sensibilisiert. Im Rahmen einer Partnerarbeit wird ein Szenario dargestellt, das auf Grundlage einer realen Situation entwickelt wurde. Die Teilnehmer erarbeiten anhand der Fallbeschreibung mit Skizze und des Sicherungsplans die notwendigen Themen der Einweisung beziehungsweise

Abbildung 1: FIT Themenschwerpunkte 2018 für technische Fachkräfte

(Quelle: DB Netze)



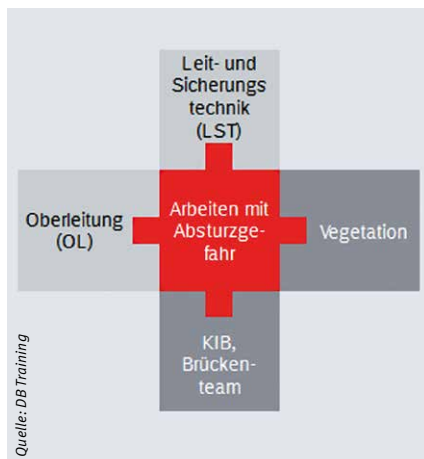


Abbildung 2: Arbeiten mit Arbeitsschutzgefahr

Unterweisung und analysieren den vorliegenden Fall mit Transferfragen zur Umsetzung in die eigene Praxis.

Arbeiten in der Nähe von Oberleitungsanlagen

Verschiedene Anlagen im Gleisbereich erfordern darüber hinaus noch spezielle Sicherheitsvorkehrungen. So sind bei Arbeiten in der Nähe von Oberleitungsanlagen Schutzabstände zu beachten. Der FIT bietet im Rahmen einer Gruppenarbeit die Möglichkeit, anhand von Beispielen die eigenen Kenntnisse zu den Schutzabständen zu reflektieren und zu vertiefen. Eingegangen wird dabei auch auf den Einsatz von Baumaschinen, die nur im Ausnahmefall unter eingeschalteter Oberleitung arbeiten dürfen.

Besteigen von Masten

In vielen Gewerken sind Arbeiten zu verrichten, bei denen Absturzgefahr besteht. Um diese Gefahr zu minimieren, sind Voraussetzungen einzuhalten. Gemeinsam mit den Teilnehmern werden die Voraussetzungen mit dem Schwerpunkt des Besteigens von Masten erarbeitet. Dabei wird insbesondere auf das aktualisierte Schulungskonzept und die im Prozess UN01-03-07 neu hinterlegte „Übersicht Besteigbarkeit von Masten“ eingegangen.

Arbeiten mit Holzschwellen

Mitarbeiter im Fahrbahnbereich, aber auch Weichen- und Signalmechaniker haben Arbeiten an Holzschwellen zu verrichten. Dabei besteht die Gefährdung durch direkten Hautkontakt mit dem Imprägnierstoff Steinöl. Diese kann über verschiedene Schutzmaßnahmen vermieden werden. Zum 1. Februar 2018 wird dazu eine Betriebsanweisung erscheinen, deren Inhalte



Abbildung 3: Arbeitsschutzkampagne

(Quelle: DB Netze)

im FIT vorgestellt werden. Dabei wird sowohl auf die Schutzausrüstung als auch den Umgang mit den Schutzmaßnahmen eingegangen. Das Thema wird zusätzlich im FIT für Meister Oberbau, Fahrbahn- und Weichenmechaniker bei den Neuerungen aufgegriffen.

Entstören – aber wie?

Im FIT für Meister LST/Signalmechaniker werden verschiedene LST-Anlagen mit dem Ziel behandelt, die Kenntnisse der präventiven Instandhaltung und Wartung zu festigen und damit zu einer hohen Verfügbarkeit der LST-Anlagen beizutragen. Dennoch kommt es immer wieder zu Störungen an den LST-Anlagen, die zu Verspätungsmi- nuten und Lost Units führen. Neben der präventiven Instandhaltung ist dabei die Reduzierung der Störbestehenszeit ein Ansatzpunkt, um die Auswirkungen auf unsere Kunden so gering wie möglich zu halten. Dazu ist eine hohe Handlungssicherheit sowohl der betrieblich als auch technisch beteiligten Mitarbeiter notwendig. Um

diese bei den Fachkräften LST zu erhalten und auszubauen, wird das Thema im FIT 2018 einen Schwerpunkt bilden. Dabei ist es eingebettet in ein Gesamtkonzept mit dem Ziel der Erhöhung der Handlungssicherheit im Störfall, das neben den „klassischen“ Entstörtrainings in Schulungsanlagen bei DB Training oder Herstellern neue Formen von Entstörpraxistrainings in den (Lehr-)Anlagen der DB Netz AG vermittelt. Außerdem stellt die Entstör-App „Das klappt“ ein ergänzendes Hilfsmittel bei der Störungssuche dar.

Methodisches Entstörtraining

Im FIT wird der Schwerpunkt auf die methodisch-systematische Herangehensweise beim Auffinden der Störungsursache gelegt, deren Handlungsabfolgen technikunabhängig erarbeitet werden. Als Einstieg dient dabei ein speziell für den FIT gedrehter Film, der eine übliche Störungssituation aufzeigt. Dabei werden auch die Schnittstellen zum Betrieb aufgegriffen wie zum Beispiel das Arbeits- und Störungsbuch.

Abbildung 4: Schutzabstände zur Oberleitung

(Quelle: DB Netze)

Schutzabstände zur Oberleitung

Grundsätzlich gilt ein Schutzabstand von 3,00 m zu Oberleitungsanlagen.
Im Weiteren gibt es folgende Abweichungen – nur für bahntechnisch unterwiesene Personen (BuP), elektrotechnisch unterwiesene Personen (EuP) und Elektrofachkräfte (EfK):

Oberleitung

Schutzabstand 1,50 m

Bei allen Arbeiten in der Nähe von unter Spannung stehenden, der Berührung zugänglichen Teilen der **Oberleitungen** und **Bahnenergieleitungen** (Speiseleitungen etc.) muss von diesen Teilen auch mit Geräten, Werkzeugen und Werkstücken nach allen Richtungen ein Schutzabstand von 1,50 m eingehalten werden.
Ausnahme bei Arbeiten auf Isolatorabstand. Hier sind die besonderen Bedingungen nach RII 132.0123A01 Abs 2 (8) unbedingt zu beachten!

Bahnstromleitung auf Oberleitungsstützpunkten

Schutzabstand 2,00 m

Werden auf den Stützpunkten der Oberleitungsanlage **110-kV-Bahnstromleitungen** mitgeführt, darf von deren unter Spannung stehenden Teilen ein Schutzabstand von 2,00 m nicht unterschritten werden.



Abbildung 5: Beispiele unterschiedlicher Masttypen in der DB Netz AG (Fotos: DB Netze)

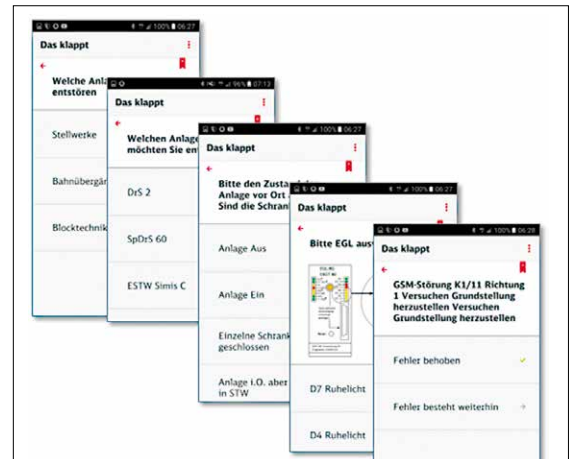


Abbildung 6: Screenshots „Das klappt“-App

In der anschließenden Gruppendiskussion analysieren die Teilnehmer die Filmsituation, bringen eigene Erfahrungen mit ein und erhalten Erkenntnisse für die eigenen Handlungsweisen. Zur Sensibilisierung der systematischen Problemlösefähigkeit wird eine theoretische Einführung in die methodisch-systematische Entstörung gegeben. Praktisch umgesetzt erarbeiten die Teilnehmer Fragestellungen, die technunabhängig zu Beginn einer Entstörung zum Beispiel an den Fahrdienstleiter gestellt werden können. Anschließend werden in Partnerarbeit Checklisten erstellt, die zukünftig als persönliche Handlungsanleitungen bei Entstörungen verwendet werden können. Beispielhaft werden diese allen Teilnehmern vorgestellt, ggf. durch regional vorhandene Beispiele ergänzt und so der Wissensaustausch gefördert. Mit der Entstör-App „Das klappt“ als technikspezifisches Hilfsmittel wird die Thematik im FIT abgerundet. Die in „Das klappt“ hinterlegten Entstör-Checklisten unterstützen den Entstörer beim Auffinden der

Störungsursache und Beseitigen der Störung. Grundlage der Checklisten sind dabei die von örtlichen Fachkräften LST entwickelten anlagen- und technikspezifischen Entstörabläufe. Die Behandlung im FIT fördert sowohl die methodisch-systematische Entstörkompetenz als auch die Analyse und Wissensweitergabe des Erfahrungswissens der Fachkräfte LST.

Ein Schwerpunkt für die Zielgruppe Bauüberwacher/Fachbauüberwacher (BÜB/FBÜ) ist in 2018 die Auseinandersetzung mit dem eigenen Aufgaben- und Rollenbild.

Die Funktion des Bauüberwachers – Rollenschärfung

Ein großer Teil des FIT Bauüberwachung widmet sich in 2018 dem Rollenbild des Bauüberwachers. In einer workshopartig gestalteten Unterrichtsumgebung haben die Teilnehmer drei Unterrichtsstunden Zeit, sich intensiv mit ihrer Funktion BÜB/FBÜ auseinanderzusetzen und die unter-

schiedlichen Rollen zu reflektieren, die diese beinhaltet. Die Teilnehmer schärfen im Unterricht ihre Selbstwahrnehmung als Interessensvertreter der DB Netz AG und die damit verbundene Übernahme von Verantwortung auf der Seite des Auftraggebers.

Neben der intensiven Auseinandersetzung mit den Pflichten und Aufgaben des Bauüberwachers nach Ril 809 wird ebenso auch die Abgrenzung zu anderen Rollen thematisiert. Beispielsweise werden Sicherungsüberwachung oder Technischer Berechtigter in der Regel zusätzlich zur reinen Bauüberwachung durch eine Personen wahrgenommen.

Der FIT Unterricht soll die Teilnehmer darin unterstützen, eine bewusste Trennung ihrer Handlungen nach den einzelnen Rollen und Funktionen vorzunehmen und will so zu mehr Selbstvertrauen und Handlungssicherheit im Rollenbild sowie bei der Wahrnehmung von Aufgaben verhelfen.

Fazit

Alle Regelungen zum Thema FIT sind in der Ril. 046.2002 „Regelmäßige Fortbildungen in Form von Fachlicher Information und Training (FIT)“ nachzulesen. Wir hoffen, wir konnten Sie für die FIT im nächsten Jahr begeistern. Nehmen Sie das Angebot wahr und gestalten Sie den FIT Unterricht durch Ihre Beiträge aktiv mit. Wir freuen uns über weitere Anregungen zum FIT und nehmen diese gerne entgegen.

Und noch ein Tipp: Auf unserer Lernplattform (LMS) finden alle interessierten Mitarbeiter gewerkeübergreifende Informationen, zum Beispiel Technik Datenblätter, Infofilme und vieles mehr.

Abbildung 7: Der Bauüberwacher bei der DB Netz AG

(Quelle: DB Netze)

Wie sehen Sie Ihre Rolle als BÜB/FBÜ, ALB, Sicherungsüberwacher, Technischer Berechtigter usw.

809.0301Ab.1(1):
Die Bauüberwachung vertritt die Interessen des BH/AG bzw. Betreibers (...)

5 Aufgabenbereiche der Bauüberwachung:

1. Vertragsrechtliche Aufgaben
2. Betriebliche Aufgaben
3. Fachtechnische Aufgaben
4. Bauaufsichtliche Aufgaben
5. Aufgaben Arbeits- und Umweltschutz




Themen und Durchführung

FIT 2018 für Sicherungspersonal und ATWS-Funktionsgruppen

Detlef Torge, Fachbereichsleiter Bautechnik und Sicherung, Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V. (VDEF), Brandenburg

Es sind häufig die alltäglichen Dinge bei der Durchführung von Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Beschäftigten bei Arbeiten im und in der Nähe des Gleisbereichs, die fehlerhaft erledigt werden und damit zu einer großen Gefahr für die Gesundheit, ja für das Leben der Beschäftigten führen können. Wo liegen die Ursachen für diese Versäumnisse, Fehler oder fahrlässigen Verhaltensweisen des Sicherungspersonals. Die jährlichen FIT (Fachliche Information und Training) sollen zum Auffrischen und Festigen der fachlichen Kenntnisse und zu einer regelkonformen Sicherung beitragen.

Sind Sie als Sicherungsposten oder Sicherungsaufsicht in einem Sicherungsunternehmen beschäftigt? Oder sind Sie in einer dieser Funktionen in einem Unternehmen der DB AG tätig? Dann stellen Sie sich doch bitte mal die Frage nach Ihrem aktuellen Wissensstand, nach dem derzeitigen Grad Ihrer fachlichen Kenntnisse.

Sind Sie jeder Situation, die im Rahmen der Sicherungstätigkeit auftreten kann, gewachsen? Zu Beginn des FIT 2018 haben Sie die Möglichkeit, eine Selbsteinschätzung Ihrer Kenntnisse vorzunehmen. Somit besteht für Sie zusätzlich zum Wissenstest, der am Ende des FIT durchgeführt wird, die Möglichkeit, Fragen des täglichen Sicherungsablaufs anonym zu beantworten. Im Rahmen des FIT werden diese Themen anschließend aufgegriffen, aufgefrischt und gefestigt.

Dadurch können Sie eigene Wissenslücken feststellen und diese anschließend im Rahmen des FIT oder durch eigene Nacharbeit schließen. Durch diese Vorgehensweise sollen mögliche Fehlhandlungen vermieden werden. Aufgrund der auftretenden Mängel in der täglichen Praxis sowie der Neuerungen werden häufig auch Themen des Vorjahres wieder aufgegriffen und den veränderten Bedingungen angepasst.

In der im April dieses Jahres stattgefundenen Sitzung des „Arbeitskreises für die Aus- und Fortbildung von Sicherungspersonalen“ berichteten die Bildungsträger über den Ablauf und ihre Erfahrungen aus den FIT-Unterrichten des Jahres 2016 sowie des ersten Quartals 2017. Die daraus gewonnenen Hinweise sowie die von den zuständigen Unfallversicherungsträgern,

den Fachlinien der DB Netz AG und den zugelassenen Bildungsträgern eingereichten Themenvorschläge, die durch die Fachstelle Arbeits- und Brandschutz der DB Netz AG zusammengestellt wurden, flossen in die Themen zum FIT 2018 ein.

In den Auswertungen der Bildungsträger wurde deutlich, dass die in diesem Jahr

Abbildung 1: Absperrposten im Uv-gesperrten Gleis





Abbildung 2: Fortbildung für Trainer Sicherungspersonal – Kombination FA und ATWS

erstmalig eingeführte Selbsteinschätzung für die Zielgruppe „Sicherungsaufsicht“ zu Beginn des FIT-Unterrichtes und das Verschieben des Wissenstests an das Ende sehr positiv von den Teilnehmern aufgenommen wurden.

Infolgedessen wird die Selbsteinschätzung im FIT 2018 Sicherungspersonal nun auf alle Funktionsgruppen ausgedehnt.

Eine wesentliche Rolle bei der Findung der Themen zum FIT 2018 spielen die aktuellen Entwicklungen und Erkenntnisse zu Sicherheitsmaßnahmen für besondere Tätigkeiten, die im Rahmen einer (Vorab-)Gefährdungsbeurteilung zwischen den Fachlinien der DB Netz AG und den Unfallversicherungsträger festgelegt wurden.

Die DB Netz AG hat diese in einer Arbeitsanweisung „Sicherungsmaßnahmen für ausgewählte Tätigkeiten“ zusammengestellt, die zum 2. Februar 2018 in Kraft treten soll. In dieser Arbeitsanweisung werden die geeigneten Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb für bestimmte Arbeitssituationen vorgeschlagen. Letztendlich muss jede für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS) im Einzelfall prüfen ob die Arbeitsanweisung umgesetzt werden kann.

Der Arbeitskreis hat die Ersteller der FIT-Unterlagen für das FIT 2018 nochmals besonders auf das Einhalten der Lerntaxonomie hingewiesen. Diese beschreibt den Schwierigkeitsgrad von Lernzielen in aufsteigender Reihenfolge:

- Kreativität – Probleme erkennen und lösen
- Anwenden – Lernttransfer
- Verstehen – Verstehen
- Wissen – Wissen

Wissensvermittlung im FIT-Seminar

Fachlich fundierte Kenntnisse und regelkonformes Handeln der Sicherungspersonale sind eine wesentliche Voraussetzung für das Minimieren der unregelmäßigen Vorkommnisse und für unfallfreies Arbeiten. Darum ist für den Arbeitskreis das Anwenden von praktischen Beispielen und die Problemlösung anhand realer Bedingungen auf Arbeitsblättern ein wichtiger Faktor für das Verständnis und die aktive Mitarbeit der Teilnehmer.

Für das Erstellen der Seminarunterlagen zum FIT 2018 für Sicherungspersonale zeichnet wiederum die Fachstelle Arbeits- und Brandschutz der DB Netz AG verantwortlich. Die von der DB Netz AG anerkannten Bildungsträger für die Aus-

und Fortbildung von Sicherungspersonale sind verpflichtet, ausschließlich die von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten Unterlagen zu benutzen.

Alle Trainer der Bildungsträger nehmen vorab an TTT-Maßnahmen (Train the Trainer) teil. In diesen TTT-Maßnahmen stellen Trainer, die an der Trainingsentwicklung beteiligt waren, und Mitarbeiter der Fachstelle Arbeits- und Brandschutz der DB Netz AG, die Inhalte der zukünftigen FIT-Unterrichte, deren Hintergründe und Lernziele vor und erläutern diese. Damit sollte jeder Trainer gut gerüstet die FIT-Unterrichte durchführen können.

Sicherungsposten

Die bereits erwähnte Selbsteinschätzung zu Beginn des FIT 2018 für Sicherungsposten gibt den Teilnehmern die Möglichkeit, Fragen zu den Themen zu beantworten, die nachfolgend behandelt werden. Da es sich in vielen Fällen um das Auffrischen der Kenntnisse handelt, kann jeder feststellen, in welchem Umfang diese bei ihm gefestigt sind.

Die Aufgaben der Sicherungsposten sind sehr vielfältig und verlangen immer häufiger auch technisches Verständnis.

Insbesondere der Einsatz als Überwachungsposten mit seinen verschiedenen spezifischen Besonderheiten, je nach Bauform und Arbeitsablauf der Großbaumaschinen (GBM), stellt weitere Anforderungen an ihn. Die Teilnehmer werden anhand einer speziell erstellten Arbeitsanweisung „Sicherungsmaßnahmen für ausgewählte Tätigkeiten“ die daraus resultierenden Aufgaben des Überwachungspostens beim Einsatz von Großbaumaschinen auffrischen und insbesondere die Kombination von Fester Absperrung und ATWS (Automatic Track Warning System – Automatische Warnsysteme) betrachten.

Nicht weniger notwendig ist das Auffrischen der Aufgaben des Absperrpostens. Einige Sicherungsposten haben nur geringe Erfahrung mit dieser Aufgabe, andere bringen mehr praktische Erfahrung aus ihren Einsätzen mit. Im FIT 2018 besteht die Möglichkeit, gemeinsam die Anforderungen zum Standort, zur Anzahl der Beschäftigten und zu den Einsatzmöglichkeiten sowie den Ausschlusskriterien für diese Tätigkeit zusammenzutragen.

Aber auch der Einsatz als Meldeposten ist bei einigen Sicherungsposten bisher noch nicht notwendig gewesen. Um die Teilnehmer aber auch für einen Einsatz als Meldeposten fit zu halten oder fit zu machen, wird im FIT 2018 ausführlich auf die Sicherungsmaßnahme „Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“ (132.0118A03) eingegangen. Notwendig sind hierbei insbesondere sehr sorgfältige Aufschreibungen des Meldepostens als Nachweis für die Gespräche mit dem Fahrdienstleiter.

Eine wesentliche Aufgabe der Sicherungsaufsicht ist, den Unternehmer und alle Sicherungspersonale vor Beginn der Arbeiten in die Sicherungsmaßnahme einzuweisen. Vor Beginn der Arbeiten ist die Wahrnehmbarkeitsprobe durchzuführen sowie die Sicherungsmaßnahme durchzuführen. Fehlende Zeit und mangelhafte Einweisung können zu lückenhaften Kenntnissen über die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse sowie falschen Verhaltensweisen führen, und somit auch spätere Unfälle begünstigen. Gemeinsam mit den Teilnehmern werden im FIT-Unterricht die Schwerpunkte der Einweisung erarbeitet und auf mögliche Schwachstellen beziehungsweise fehlende Informationen hingewiesen.

Neben den Inhalten der Einweisung müssen Sicherungsposten häufig viele Regelungen und Vorgaben für ihre Arbeit sowie mögliche Einflüsse auf ihre Arbeit kennen.

Nachfolgend einige Beispiele:

- Welche Gefährdungen aus der Natur können für Sicherungsposten entstehen?
- Welche Persönliche Schutzausrüstung schützt die Sicherungsposten vor diesen Gefährdungen?
- Welche Gefährdungen gehen von der Oberleitung aus und was müssen Sicherungsposten bei Arbeiten in der Nähe von Oberleitungen beachten?
- Welche Arbeitszeitregelungen gibt es für Sicherungsposten und warum ist deren Einhaltung für die Sicherheit der Beschäftigten im Gleisbereich wichtig?
- Zum Schutz der Beschäftigten, die beim Ausführen von Arbeiten im Gleisbereich durch Sicherungsposten geschützt werden, aber auch zum eigenen Schutz müssen Sicherungsposten regelmäßig zur Überprüfung der körperlichen und psychologischen Eignung beziehungsweise Tauglichkeit. Innerhalb welcher Fristen sind diese Untersuchungen durchzuführen?

Diese Fragen, die sicher irgendwann jeden Sicherungsposten betreffen, werden im FIT 2018 beantwortet. Die Antworten beziehungsweise Erkenntnisse sollen zu einem regelkonformen Verhalten beitragen.

Als Sicherungsposten haben Sie sicherlich die Begriffe „Handferneinschalter“, „Handschalter“, beziehungsweise „Handfunktensender“ kennen gelernt. Worum handelt es sich bei diesen Schaltern? Gibt es Unterschiede? Welche Aufgaben hat ein Sicherungsposten beim Einsatz mit einem Handschalter? Hierbei ist die richtige Zuordnung der Bezeichnungen und Begriffe in der Praxis zwingend notwendig. Um in der Praxis Fehler zu vermeiden und somit auch Unfälle oder „Beinaheunfälle“ zu verhindern, müssen einheitliche Begriffe verwendet werden!

Den Abschluss des FIT Sicherungsposten bildet, wie schon im FIT 2017, ein Wissenstest. Dabei werden wesentliche Inhalte zu den möglichen Tätigkeiten und Situationen beim Einsatz als Sicherungsposten abgefragt. In einer gemeinsamen Auswertung werden die Sachverhalte erläutert und

ausführlich diskutiert, sowie eventuell vorhandene Wissenslücken geschlossen.

Sicherungsaufsicht

Die Tätigkeit der Sicherungsaufsicht ist eine sehr anspruchsvolle Tätigkeit. Als „Teamleiter“, ist die Sicherungsaufsicht vor Ort verantwortlich für die ordnungsgemäße und sichere Durchführung der Sicherungsmaßnahme.

Die Sicherungsaufsicht hat mit fortschreitender technischer Veränderung auf vielen Arbeitsstellen längst nicht nur die Annäherungsstrecke festzulegen und die Sicherungsposten einzuteilen beziehungsweise die Standorte zuzuweisen. Der zunehmende Einsatz von Automatischen Warnsystemen (ATWS) und Fester Absperrung (FA) oder die Kombination dieser beiden Maßnahmen (FATWS) erfordern umfangreiche Kenntnisse und technisches Verständnis.

Im FIT 2018 erhalten die Sicherungsaufsichten die Möglichkeit, ihre Kenntnisse aufzufrischen. Des Weiteren werden auch einige Neuerungen vermittelt. Zur Auffrischung zählt zum Beispiel folgendes Lernziel: „Die Angaben im Sicherungsplan 132.0118V03 in den Abschnitten 1 und 2 verstehen und im Abschnitt 3 in die Sicherungsplanung umsetzen können.“

Ein Schwerpunkt des FIT 2018 bildet der Einsatz von Großbaumaschinen inklusive dem Umsetzen der entsprechenden Sicherungsmaßnahmen. Vermittelt werden in diesem Zusammenhang auch die Neuerungen beim Einsatz von Großbaumaschinen, die sich aus der ab 2. Februar 2018 gültigen Arbeitsanweisung „Sicherungsmaßnahmen für ausgewählte Tätigkeiten“ der DB Netz AG ergeben. Den Teilnehmern des FIT wird die zielgruppengerechte Umsetzung der Arbeitsanweisung in die Praxis vermittelt.

Ein weiteres Thema im FIT 2018 in diesem Zusammenhang sind die Regelungen zur Fester Absperrung (FA), die es für die Umsetzung der Arbeitsanweisung zu festigen gilt. Zum technischen Verständnis zählen für Sicherungsaufsichten insbesondere die Kenntnisse der Einsatzkriterien für ATWS und Feste Absperrung. Die gültigen Regelungen und deren Umsetzung in der Praxis werden ausführlich mit den Teilnehmern erarbeitet und somit gefestigt.

Jede Sicherheitsaufsicht ist befähigt, bei Sicherungsmaßnahmen in besonderen Fällen tätig beziehungsweise als Uv-Berechtigter eingesetzt zu werden. Dazu sind gute Kenntnisse zum „Sicherungsplan für Arbeiten gemäß § 6 (1) – UVV „Arbeiten im Bereich von Gleisen (DGUV Vorschrift 78 (bisher: GUV-V D33)“ nach 132.0118V04 unerlässlich.

Sicherheitsaufsichten müssen zwingend die Inhalte von Sicherungsplänen verstehen und in der Praxis umsetzen können. Aus diesem Grund befasst sich der FIT 2018 nochmals ausführlich mit diesem Thema. Die Teilnehmer müssen in einem praxisnahen Beispiel die Gespräche mit dem Fahrdienstleiter zum Beantragen der betrieblichen Sperrung sowie der Uv-Spernung durchführen. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf den neuen Wortlaut beim Sperren von Gleisen gelegt. Einen Schwerpunkt bildet hierbei die ordnungsgemäße Dokumentation der Gespräche mit dem Fahrdienstleiter.

Auch bei den Sicherheitsaufsichten wird der Wissenstest als letzter Schwerpunkt des FIT-Unterrichtes durchgeführt und anschließend gemeinsam mit den Teilnehmern ausführlich ausgewertet.

ATWS-Funktionsgruppen

Durch Mitarbeiter von Sicherungsunternehmen wurde in der Vergangenheit häufig der Wunsch geäußert, die FIT-Unterrichte für die ATWS-Funktionsgruppen ebenfalls jährlich durchzuführen. Begründet wurde dies insbesondere mit der schnellen Entwicklung der Technik und der zunehmenden Komplexität der Baustellensicherung. Die Bildungsträger haben diesen Wunsch an die Fachstelle Arbeits- und Brandschutz der DB Netz AG weiter gegeben und die Gründe bekräftigt. So ist zum Beispiel nicht jeder ATWS-Monteur bei jedem Einsatz als Monteur einer ATWS beschäftigt. Daraus folgt, dass er seine Kenntnisse über ATWS nur selten abrufen muss. Durch einen jährlichen FIT-Unterricht könnte das Erlernte regelmäßig vertieft und somit gefestigt werden.

Resümee

Die Inhalte des FIT 2018 sind der aktuellen Entwicklung und den Neuerungen angepasst, die sich zum Beispiel mit der Einführung der Arbeitsanweisung



Abbildung 3: Einsatz ATWS

„Sicherungsmaßnahmen für ausgewählte Tätigkeiten“ der DB Netz AG ergeben. Die ständige Weiterentwicklung der technischen Möglichkeiten für Sicherungsmaßnahmen wird bei der Auswahl der Themen ebenfalls berücksichtigt.

Tragen Sie durch eine aktive Mitarbeit in den FIT-Unterrichten dazu bei, Ihre

Kenntnisse zu vertiefen und zu festigen, sowie eventuell vorhandene Wissenslücken zu schließen.

Somit leisten Sie einen Beitrag zu mehr Sicherheit auf Gleisbaustellen.

Und denken Sie bitte stets daran: **Sicher arbeiten – es lohnt zu leben!**

Seminarbroschüre

UVB-Seminare 2018

Dietmar Schurig, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Qualifizierung, Berlin

Nicht ohne Grund ist die Seminarbroschüre der UVB für das Seminarjahr 2018 lila. Hausintern kommt es zwar immer noch vor, dass in der Vorbereitung des Seminarprogramms in den Kategorien „blau“ (Bereich Bund) und „rot“ (Bereich Bahn) gedacht werden muss; doch der Fusionsprozess schreitet kontinuierlich voran. Und welche Farbe entsteht, wenn man die Farben Blau und Rot mischt?



Genau dieses Durchmischen soll durch die Farbgestaltung des lila Covers für das Seminarjahr 2018 zum Ausdruck kommen. Die UVB hat sich dazu entschieden, Bund- und Bahn-Versicherte zusammenzubringen. Fast alle Seminare stehen Ihnen zur Anmeldung offen, unabhängig davon, aus welchem Bereich Sie kommen. Eine sehr spannende Herausforderung.

Erste Erfahrungen aus Pilotseminaren im Seminarjahr 2017 haben gezeigt, dass das Durchmischen relativ unproblematisch, ja sogar bereichernd für die Teilnehmenden und Dozierenden ist. Nur noch wenige Seminare weichen von dieser Regelung ab, wobei es sich in solchen Fällen um Seminarangebote handelt, die inhaltlich nicht auf einen anderen Bereich übertragen werden können, weil dort andere gesetzliche oder betriebsinterne Regelungen angewendet werden.

Der gemeinsame Blick über den Tellerand – zum Kennenlernen anderer Bereiche, Branchen und Betriebe – ist, ebenso wie der Erfahrungsaustausch, ein wichtiger Bestandteil in den UVB-Seminaren zur Förderung von Transfer und Nachhaltigkeit. Insgesamt ist die Angebotsvielfalt bei den Seminaren für alle Versicherten der UVB größer geworden.

Seminare für Sicherheitsbeauftragte

Bei dieser Zielgruppe ist die „Lila-Durchmischung“ am deutlichsten erkennbar. Die UVB unterscheidet beim Seminarangebot für Sicherheitsbeauftragte ab sofort weder nach der betrieblichen Herkunft und Branche, beispielsweise Eisenbahn, Rettungsdienst oder Polizeivollzugsdienst, noch gibt es Spezialisierungen bezogen auf die Arbeitsumgebung, beispielsweise Büro oder Werkstatt. Bei der Qualifizierung von Sicherheitsbeauftragten geht es weniger um das Vermitteln von Fachkenntnissen, sondern vielmehr um das Vermitteln eines Rollenverständnisses (Selbstbild) zur Erfüllung dieser verantwortungsvollen ehrenamtlichen Aufgabe.

Sicherheitsbeauftragte unterstützen den Vorgesetzten dabei, Unfall- und Gesundheitsgefahren zu erkennen und adäquat darauf zu reagieren. Sie sollen aus der Ebene der Beschäftigten kommen und erhalten bewusst keine Weisungsbefugnis. Sie können und sollen auch nicht die fachliche Beratung der Fachkraft für Arbeitssicherheit ersetzen. Sicherheitsbeauftragte bewirken jedoch durch ihre Präsenz und ihre Vorbildfunktion sowie durch ihr kollegiales Einwirken ein sicherheitsgerechtes Verhalten bei den Beschäftigten.

Mit offenen Augen durch den Betrieb zu gehen, Mängel zu erkennen und gegebenenfalls zu melden ist eine wesentliche Aufgabe der Sicherheitsbeauftragten. Sicherheitsbeauftragte sind somit ein wichtiger Bestandteil des innerbetrieblichen Arbeitsschutzes und der Unternehmenskultur. Dies zu vermitteln, ist das Hauptziel bei den Seminaren für Sicherheitsbeauftragte, ergänzt um die Vermittlung von Grundlagen im Arbeitsschutz, die jedoch branchenunabhängig sind, zum Beispiel Flucht- und Rettungswege, Erste Hilfe, Schutzeinrichtungen, Ergonomie, Gesprächsführung, Verkehrssicherheit.

Fachliche Vertiefungen können in vielen anderen UVB-Seminaren erworben werden. Für Sicherheitsbeauftragte gibt es weitere Neuerungen: Alle Seminare für Sicherheitsbeauftragte werden in den UVB-eigenen Seminarräumen in Berlin, Mainz oder Wilhelmshaven durchgeführt. Dadurch lässt sich der hohe Bedarf quantitativ, qualitativ und wirtschaftlich besser abdecken.

Die UVB ist zuversichtlich, durch ihr Angebot den Bedürfnissen aller versicherten Betriebe und Dienststellen gleichermaßen gerecht zu werden, ganz nach dem Motto:

Gut zu wissen – wir qualifizieren Sie!