

BahnPraxis B



Aktuell

Verbundprozess „Fahren und Bauen“

Fachliche Information und Training (FIT) für Mitarbeiter Instandhaltung

Spezial

Richtiges Vorgehen nach psychisch belastenden Ereignissen
bei Arbeiten im Gleisbereich

Liebe Leserinnen und Leser,

die Einführung der prozessorientierten Organisation (PRO2020) hat zu einigen organisatorischen Änderungen bei der DB Netz AG geführt. Zum 1. Oktober erfolgten nun weitere Anpassungen in die Ril 406.1201 übernommen, die durch PRO2020 angestoßen wurden. Ein entsprechender Beitrag in dieser Ausgabe der *BahnPraxis B* bringt Sie auf den aktuellen Stand.

Zur Lektüre empfehlen wir Ihnen auch unsere beiden weiteren Artikel: Zum einen informieren wir Sie über die regelmäßige Fortbildung 2022 – kurz FIT („Fachliche Information und Training“) – für Mitarbeiter in der Instandhaltung bei der DB Netz AG. Zum anderen gehen wir auf das Vorgehen nach psychisch belastenden Ereignissen bei Arbeiten im Gleisbereich ein: Der Beitrag zeigt, wie wichtig eine schnelle und zielgerichtete Betreuung für die Gesundheit der Betroffenen ist.

Erlauben Sie uns noch einen Hinweis in eigener Sache: Auch im neuen Jahr werden wir für Sie wie gewohnt die *BahnPraxis B* publizieren. Gleichwohl ändern wir aus organisatorischen Gründen den Takt der Veröffentlichungen: Ab Ende Januar 2022 wird die *BahnPraxis B* alle zwei Monate erscheinen (6 Ausgaben pro Jahr). Am Gesamtumfang der Zeitschrift soll sich aber nichts ändern, so dass jede Ausgabe voraussichtlich 24 Seiten stark werden wird.

Wir wünschen Ihnen ein gesegnetes Weihnachtsfest und danken besonders den Kolleginnen und Kollegen, die über die Feiertage Dienst haben.

Allzeit ein sicheres Arbeiten, und bleiben Sie gesund!

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

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

Anschrift

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

Erscheinungsweise und Bezugspreis

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

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

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH, Lottumstraße 1 B, D-10119 Berlin
Telefon (030) 200 95 22-0
Telefax (030) 200 95 22-29

E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig und Thorsten Breustedt

Druck

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

Sprache

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

Unser Titelbild



Am Bahnübergang bei Freden im Leinetal

Foto: DBAG/Wolfgang Klee

Inhaltsverzeichnis

- 3 Verbundprozess „Fahren und Bauen“
- 5 Fachliche Information und Training (FIT) für Mitarbeiter Instandhaltung
- 10 Richtiges Vorgehen nach psychisch belastenden Ereignissen bei Arbeiten im Gleisbereich



Verbundprozess „Fahren und Bauen“

Aktualisierung 03 der Richtlinien-Familie 406 und Aufhebung der formungebundenen Weisung aus PRO2020

Florian Kimpel, Referent Baubetriebstechnologie, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Auch nach den tiefgreifenden Änderungen durch die Einführung der prozessorientierten Organisation der DB Netz AG (PRO2020) ist der Zielkonflikt „Fahren und Bauen“ eine der größten Herausforderungen in der Zusammenarbeit zwischen den Ressorts Betrieb und Anlagen- und Instandhaltungsmanagement (AIM). Hier werden sich demnächst weitere Anpassungen in den baubetrieblichen Vorlaufprozessen aus internen sowie externen Einflüssen ergeben.

Im Vorgriff auf die kommende Aktualisierung der Richtlinie (Ril) 406.1101-1103 werden daher die bereits aus PRO2020 bekannten und durch die Weisungen aus dem Projekt I.NXV kommunizierten Planungsphasenbezeichnungen und -fristen allgemein umgesetzt.

Zum 1. Oktober 2021 wurden zusätzlich viele Ansätze, die bereits mit PRO2020 sowie in der formungebundenen Weisung (vgl Artikel BahnPraxis B 9/2020) angestoßen wurden, nun in die Ril-Familie (Schwerpunkt Ril 406.1201) übernommen. Aus diesem Grund wurde zur selben Zeit

Abbildung 1: Vergleich der neuen Begriffsbezeichnungen und Zeitschienen der baubetrieblichen Planungsphasen mit den Vorgängerregelungen

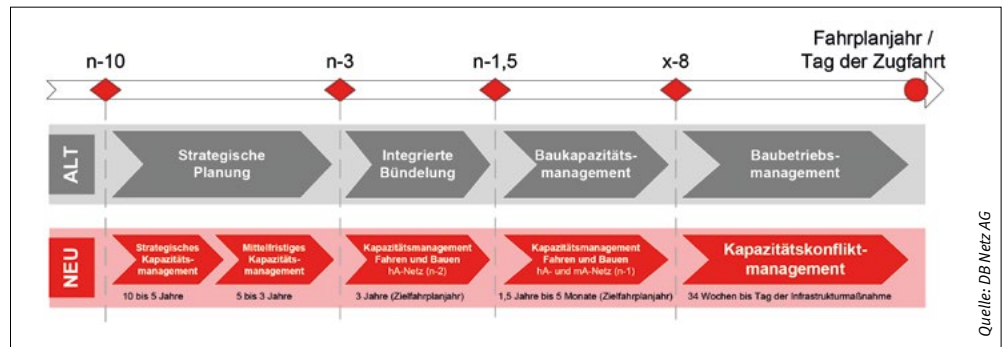
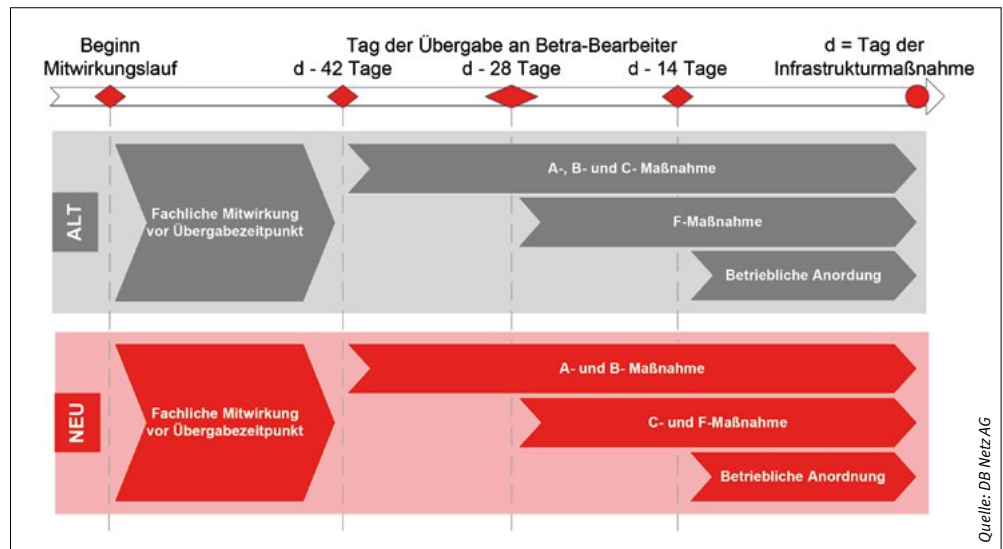


Abbildung 2: Darstellung der aktualisierten Fristen zur Beta-Antragstellung Vorgängerregelungen



die benannte Weisung außer Kraft gesetzt. Hierzu zählen als markanteste Punkte die Übernahme der verkürzten Vorlagefrist für Beta-Anträge bei Infrastrukturmaßnahmen der Maßnahmenart C (Definition gemäß Ril 406.1103) aus den besonderen Regelungen im Bereich der ehemaligen Regionalnetze sowie die Neuverteilung der Rollen im Ablauf des Beta-Prozesses.

Durch die organisatorische Neuordnung der Beta-/La-Bearbeiter und Baubetriebskoordinatoren (BBK) zum AIM-Netz wurde eine neue Struktur der Freigabe und Abstimmung bei Fristverletzungen notwendig. Der Leiter Beta- und Sicherungsplanung (BuS) übernimmt hierbei in vielen Fällen die Rolle des früheren Arbeitsgebietsleiters Betrieb.

So zeichnet er, oder in Delegation der Baubetriebskoordinator, verantwortlich für die „Annahme nicht fristgerecht vorgelegter Beta-Anträge“ und zur „Zustimmung zur Verteilung der Beta“. Er verantwortet weiter das Einholen der Gestattung zur „nicht fristgerechten Verteilung einer Beta“ bei dem zuständigen Leiter Betrieb Netz bzw. dem Leiter Fahrdienst Betriebszentrale.

Eine weitere markante Änderung in der Ril 406.1201 ist im Bereich der Fristen für Beta-Anträge zu finden. Im Zuge

der Aktualisierung wurde die im Regionalnetz etablierte Frist für die Übergabe eines Beta-Antrags für C-Maßnahmen von 28 Tagen übernommen, sodass nunmehr ausschließlich für A- und B-Maßnahmen aufgrund der Komplexität und der möglichen Notwendigkeit von Einträgen in der „Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“ (La-Heft) die Vorlagefrist von 42 Tagen gilt.

Auch für den Baubetriebskoordinator ergeben sich mit der Aktualisierung der Ril 406.1201 Änderungen. Vor der Festlegung eines Gesamtverantwortlichen bei mehreren zeitgleich geltenden Beta und Arbeiten im selben Sperrabschnitt ist neu die Abstimmung mit den Beta-Antragstellern verpflichtend benannt worden. Dies dient in erster Linie dazu, sicherzustellen, dass die Festlegung des Gesamtverantwortlichen unter allen relevanten Gesichtspunkten, wie z.B. Komplexität der Arbeiten oder Zumutbarkeit des Regelungsumfangs, belastbar ist.

Weitere inhaltliche und redaktionelle Anpassungen finden sich auch in den Erläuterungen und Hinweisen zur Veröffentlichung der Aktualisierung 03 zur Ril-Familie 406.



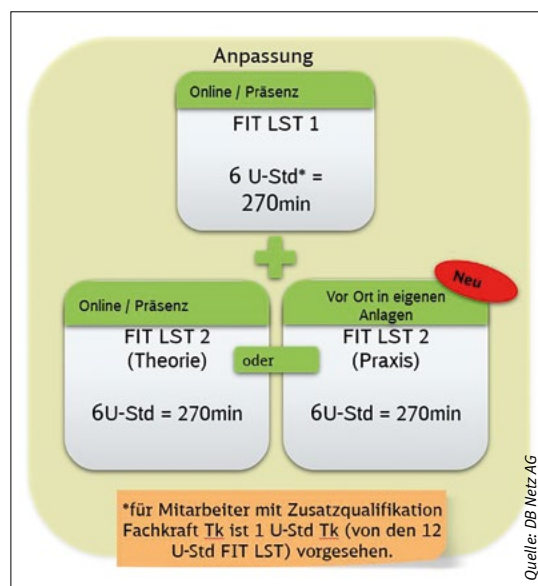
Fachliche Information und Training (FIT) für Mitarbeiter Instandhaltung

Was ist neu im FIT 2022? – Neue FIT-Pflichten, mehr Praxis und virtuelle Methoden

Franziska Kost, Johanna Welzel, Julia Gödrich, Mario Fährmann, Olaf Girschikofsky und Özge Tekin, alle DB Netz AG, Fachliche Qualifizierung Bauartverantwortung und Instandhaltungsmanagement, Frankfurt am Main

Das Ziel des FIT bleibt die Aufrechterhaltung der Befähigung der Technischen Fachkräfte. Somit soll der FIT auch 2022 für die Handlungssicherheit der Mitarbeiter der Instandhaltung sorgen. Im betriebssicherheitsrelevanten Bereich ist eine regelmäßige Fortbildung der operativ Mitarbeitenden unerlässlich, um die Handlungssicherheit zu gewährleisten. Durch den FIT werden den Mitarbeitenden Informationen zu Neuerungen in der Technik und in den Regelwerken zugänglich gemacht. Außerdem fließen Themen in den FIT ein, bei denen es in der Praxis häufiger zu herausfordernden Situationen kommt. Durch die regelmäßige Auffrischung von Kenntnissen und Fertigkeiten sollen die Kompetenzen der Fachkräfte erhalten und gefestigt werden.

Abbildung 1: Durchführungsmöglichkeiten des FIT für Signalmechaniker und Meister LST



Im Jahr 2021 hat uns die Durchführung des FIT weiterhin vor Herausforderungen gestellt. Coronabedingt konnten beispielsweise kaum klassische Präsenzunterrichte stattfinden und auch Praxisanteile, wie beispielsweise im FIT LST (Leit- und Sicherungstechnik), mussten zum Teil gänzlich ausgesetzt werden. Mithilfe neu aufbereiteter Lernformate konnte der FIT dennoch durchgeführt und somit die Handlungssicherheit der operativen Fachkräfte gewährleistet werden. Mit den gewonnenen Erfahrungen aus dem letzten Jahr war es uns möglich, bereits bei der Erstellung der Unterlagen unterschiedliche Lernformate zu berücksichtigen und Inhalte entsprechend aufzubereiten. Zudem hatten unsere Trainer die Möglichkeit, ihre digitalen Kompetenzen durch gezielte Schulungen zu erweitern. So führten die Trainer den FIT virtuell über MS Teams durch. Darüber hinaus haben die operativ Mitarbeitenden ausgewählte Inhalte auf dem konzernweiten Lernmanagementsystem „DB Lernwelt“ eigenständig erarbeitet.

Um eine bedarfsgerechtere Qualifizierung auch im Rahmen des FIT zu ermöglichen, soll das Portfolio an webbasierten Trainings (WBTs) sukzessive erweitert und den Mitarbeitenden auf „DB Lernwelt“ zur Verfügung gestellt werden.

FIT 2022

FIT für Signalmechaniker und Meister LST

Aufgrund der Optimierung des Gesamtkonzepts des FIT für Signalmechaniker und Meister LST (Abbildung 1) gab es Anpassungen bei den Durchführungsmöglichkeiten des FIT. So ist es ab Anfang 2021 unter Berücksichtigung der Bestimmungen der pandemischen Lage prinzipiell möglich, den FIT klassisch in Präsenz, online im virtuellen Klassenzimmer oder optional praxisorientiert an Anlagen vor Ort durchzuführen. Damit sind „die Weichen gestellt“ für eine langfristig bedarfsgerechtere Qualifizierung.

Einführung Praxis-FIT

Getreu dem Spruch von Aristoteles: „Was man lernen muss, um es zu tun, lernt man, indem man es tut.“ Oder anders gesagt: Was man können muss, um es zu tun, lernt man, indem man es tut. Was hat dieser Spruch mit unserem FIT zu tun?

Gemäß Gesamtkonzept (Abbildung 1) kann die praktische Wissensvermittlung im Rahmen des FIT LST 2 auch an Anlagen in den Netzbezirken stattfinden, die Durchführung des sogenannten Praxis-FIT ist allerdings optional. Damit die Themen für den praktischen Teil flexibel auf die jeweilige Zielgruppe zugeschnitten werden können, steht im FIT-Themenkatalog der Block „Regionale Themen“ mit 270 Minuten zur Verfügung. Dies hat den Vorteil, dass die Mitarbeitenden gezielt Themen bearbeiten können, mit denen sie in ihrem Bereich auch Berührungspunkte haben (entsprechende Technik ist im Netzbezirk vorhanden). Somit können auch örtliche Besonderheiten besprochen werden. Der Praxis-FIT findet in kleineren Gruppen statt, wodurch stärker auf Fragen und Bedürfnisse der Teilnehmenden eingegangen werden kann.

Integration eines Themas aus dem Bereich Telekommunikation (Tk)

Für Signalmechaniker und Meister LST mit Zusatzqualifikation zur Fachkraft Tk besteht eine FIT-Pflicht mit den betreuten Tk-Anlagen im Instandhaltungsbereich. Bisher besuchten diese Fachkräfte den FIT für Meister Telekommunikation und Telekommunikationsmechaniker. Dieser FIT umfasst sechs Unterrichtsstunden und die geschulten Themen sind für die



Abbildung 2: dv-gestützte Inspektion

Tätigkeiten dieser Zielgruppe größtenteils zu fachspezifisch. Deshalb wurde nun eine Unterrichtsstunde zu einem Tk-Thema in den FIT LST integriert, welche für die Zusatzqualifizierten Fachkräfte verpflichtend ist. Der Besuch des FIT für Meister Telekommunikation und Telekommunikationsmechaniker entfällt damit.

2021 wurde das Thema „Betriebliche Videoanlagen“ eigenständig von den Mitarbeitenden auf der „DB Lernwelt“ bearbeitet. Wie bereits in der BahnPraxis B 12/2020 erwähnt, wird für diese Zielgruppe in den nächsten Jahren aber auch webbasiertes Training angeboten. Für den FIT LST 2022 können die hinsichtlich Tk qualifizierten Fachkräfte LST zwischen den Themen „Tunnelnotrufsysteme“ und „Schrankenwechselsprechanlagen“ wählen. Somit werden zum ersten Mal WBTs in den FIT LST eingebunden. Die WBTs werden auf der „DB Lernwelt“ bereitgestellt und können von den Mitarbeitenden auf ihren mobilen Endgeräten absolviert werden. Langfristiges Ziel ist, einen WBT-Pool aufzubauen, aus dem für die hinsichtlich Tk qualifizierten Fachkräfte bedarfsgerecht die Themenschwerpunkte ausgewählt werden können. Mitarbeitende ohne entsprechende Zusatzqualifikation müssen diese Tk-Themen nicht bearbeiten. Sie können zeitgleich ein WBT zum Thema „Grundlagen Kabel“ absolvieren oder ein anderes Thema aus dem LST-Bereich bearbeiten.

WBT „Unverlierbare Eigenschaften“

Auch das Pflichtthema „Unverlierbare Eigenschaften“ (UVE) wird im Jahr 2022 im Rahmen des FIT LST in Form eines WBTs auf der „DB Lernwelt“ bereitgestellt. Im Vorgriff auf

eine Anpassung in der Richtlinie (Ril) 892 werden sich alle Technischen Fachkräfte mit dem Thema der unverlierbaren Eigenschaften in der LST beschäftigen. Somit sind die Mitarbeitenden mit Inkrafttreten der genannten Änderungen entsprechend sensibilisiert und kennen die Bedeutung unverlierbarer Eigenschaften für den sicherheitsrelevanten Betrieb der LST-Anlagen.

FIT für Meister Telekommunikation und Telekommunikationsmechaniker

Für das Jahr 2022 gibt es wie auch 2021 drei Produkte, die auf die Mitarbeitenden der drei Konzerngesellschaften DB Kommunikationstechnik GmbH, DB Netz AG und DB Bahnbaugruppe angepasst sind. Während die Pflichtthemen für alle Mitarbeitenden gleich sind, werden für die drei Konzerngesellschaften zielgruppenspezifische Themen ausgearbeitet und als eigenständige Produkte bereitgestellt.

Neue FIT-Pflicht für Gleisbauer und Facharbeiter

In der Berufsausbildung des Gleisbauers wird die dv-gestützte Inspektion (Inspektion mittels Datenverarbeitungssystemen – Abbildung 2) geschult.

Allerdings ist der Gleisbauer bisher nicht FIT-pflichtig, ganz im Gegensatz zu allen anderen Fachkräften, die über die Qualifikation der dv-gestützten Inspektion verfügen. Bis dato war der Gleisbauer bei der Inspektion der Weichen, Kreuzungen und Schienenauszüge kaum als verantwortliche Person eingesetzt. Jedoch kommt der Gleisbauer in schwächer belasteten Weichen immer häufiger als verantwortlicher Inspizierender zum Einsatz. Zudem ist die Funktionsausbildung dv-gestützte Inspektion ein wichtiger Baustein in der Weiterqualifizierung der Fachkräfte im Bereich Oberbau. Aus diesen Gründen wurde eine FIT-Pflicht für den Gleisbauer und Facharbeiter eingeführt. Die FIT-Pflicht zur dv-gestützten Inspektion umfasst 90 Minuten. Somit wird die erforderliche

Handlungssicherheit bei den Gleisbauern und Facharbeitern erhöht und gefestigt.

Einführung FIT Bauleiter Spannungsausgleich

Die Einführung der FIT-Pflicht des Gleisbauers ist nicht die einzige neue FIT-Pflicht im Bereich Oberbau. 2022 wird erstmalig ein FIT nach Ril 046.2002 für den Bauleiter Spannungsausgleich (BauL Spa) angeboten. Mit der Einführung der Funktionsausbildung (Ril 046.2257) zum 1. März 2021, im Zuge der Qualifizierungsoffensive Schienentechnik, ergab sich die Notwendigkeit, auch einen FIT für den BauL Spa einzuführen.

Die Qualifizierungsoffensive Schienentechnik besteht aus vier Bausteinen. Der erste Baustein ist die bereits erfolgte Einführung des BauL Spa. Anschließend folgt die Aktualisierung der Funktionsausbildung Fachkraft Schienentechnik (FaSt) nach Ril 046.2252 zum 1. Januar 2022. Der dritte Baustein besteht aus der Einführung der Funktionsausbildung Schweißfachingenieur Oberbauschweißen (SFI OS) nach Ril 046.2250 zum 1. April 2022, bevor im letzten Baustein die Funktionsausbildung dv-gestützte Inspektion in der Ril 046.2553 zum 1. Januar 2024 angepasst werden soll. Durch diese Schritte vereinheitlicht die Qualifizierungsoffensive Schienentechnik die Qualifizierungen rund um die Schiene und führt die Funktionsausbildung FaSt als Basisqualifizierung ein. Unter anderem wird die Qualifikation Schweißmeister OS durch die überarbeitete Funktionsausbildung FaSt abgelöst.

Auswirkungen der Einführung des Bauleiters Spannungsausgleich für den FIT 2022

Die Funktionsausbildung FaSt besteht aus insgesamt 5 Modulen und erfordert eine FIT-Pflicht von 8 Unterrichtsstunden im Jahr. Das Modul 3 der FaSt ist inhaltlich deckungsgleich mit der Funktionsausbildung BauL Spa. Der FIT 2021 der FaSt setzt sich thematisch aus Inhalten zu den

Bereichen Neuerungen Regelwerk, Schweißtechnik, maschinelle Schienenbearbeitung und lückenloses Gleis zusammen (Abbildung 3). Die Inhalte 2022 für den BauL Spa ergeben sich aus den Teilen Neuerungen Regelwerk und lückenloses Gleis, die bereits für die FaSt ausgearbeitet wurden. Somit werden diese in drei Unterrichtsstunden für qualifizierte BauL Spa separat angeboten und sind zudem ein Bestandteil des FIT Fachkraft Schienentechnik. Durch diesen Synergieeffekt können qualifizierte BauL Spa das separate Angebot, aber auch den FIT FaSt zur Erfüllung ihrer FIT-Pflicht nutzen.

FIT für Doppelqualifikation Fahrbahnmechaniker/Fachbauüberwacher

Der Fahrbahnmechaniker ist eine Fachgröße im Bereich Oberbau für Inspektion, Entstörung und Instandsetzung im Eigenbetrieb der DB Netz AG. Für die Überwachung Dritter ist die Qualifikation Fachbauüberwacher Oberbau erforderlich. Durch den Entwicklungsweg der Fachkräfte und die Erfordernisse in der Operativen sind immer mehr Fahrbahnmechaniker in der Doppelqualifikation Fahrbahnmechaniker/Fachbauüberwacher unterwegs. Um vorhandene Strukturen und Synergien zu nutzen und zusätzlich den FIT Aufwand für die betroffenen Mitarbeitenden auf das Erforderliche zu beschränken, wurde der FIT für die Doppelqualifikation explizit im Themenkatalog aufgenommen. Der FIT für die doppelqualifizierten Fahrbahnmechaniker/Fachbauüberwacher entspricht dem bereits bestehenden FIT für Meister Oberbau mit Fachbauüberwacherfunktion.

FIT Anlagenbeauftragter (ALB)

Der FIT für Anlagenbeauftragte für Arbeiten in der Nähe von Oberleitungsanlagen / Arbeiten an Oberleitungsanlagen (OLA) soll im Jahr 2022 für die Zielgruppen technische Fachkräfte sowie Bauüberwacher und Fachbauüberwacher als WBT angeboten werden. Meister Oberleitungsanlagen erhalten den FIT ALB weiterhin im Rahmen des FIT OLA.



Abbildung 3:
Die Wärmeröhre als
Werkzeug

Die Mitarbeitenden haben – analog zum eLearning FIT Bauüberwachung – während des kompletten Kalenderjahres Zeit, die drei Unterrichtseinheiten über WBTs zu absolvieren. Für fachliche Rückfragen stehen den Mitarbeitenden die Praxistrainer E-Technik zur Verfügung.

Für 2022 werden 3 WBTs zu den folgenden Themen erarbeitet:

- Regelwerk und Richtlinien
- Kommunikation und Einweisung
- Erdung

Bei der Entwicklung der WBTs waren erfahrene Praxistrainer und Mitarbeitende aus dem Gewerk E-Technik involviert. Ziel ist die schrittweise Entwicklung eines WBT-Pools für den FIT ALB und damit die komplette digitale Umsetzung, unabhängig von der Pandemiesituation, sowie die individuelle, bedarfsgerechte Themenauswahl der einzelnen Mitarbeitenden.

Zusammenfassung der wesentlichsten Änderungen

Im FIT für Signalmechaniker und Meister LST soll ein Praxis-FIT für mehr praktische Wissensvermittlung und Handlungssicherheit sorgen. Für Signalmechaniker und Meister LST mit Zusatzqualifikation zur Fachkraft Tk soll eine Unterrichtsstunde zu einem Tk-Thema in den FIT LST integriert werden, welche für die im Bereich Tk zusätzlich qualifizierten Fachkräfte verpflichtend ist. Der Besuch des FIT für Meister Telekommunikation und Telekommunikationsmechaniker entfällt damit.

Im Bereich Fahrbahn gibt es eine neue FIT-Pflicht zur dv-gestützten Inspektion von 90 Minuten für den Gleisbauer und Facharbeiter. Zudem wurde, bedingt durch die Einführung der Funktionsausbildung des Bauleiter Spannungsausgleich, ein passender FIT für diese Ausbildung geschaffen. Des Weiteren wurde im Themenkatalog festgelegt, dass der FIT für die doppelqualifizierten Fahrbahnmechaniker/ Fachbauüberwacher dem bereits bestehenden FIT für Meister Oberbau mit Fachbauüberwacherfunktion entspricht.

Eine weitere wesentliche Änderung im FIT 2022 betrifft den Anlagenbeauftragten. Hier sollen die Mitarbeitenden die drei Unterrichtseinheiten als WBTs absolvieren.

Die im Artikel beschriebenen Änderungen im FIT 2022 stehen noch unter dem Vorbehalt eines erfolgreich abzuschließenden Risikomanagementverfahrens.

Gerne können Sie mit Ihren Eindrücken und Erfahrungen auf uns zukommen. Wir freuen uns über den fachlichen Austausch und wünschen Ihnen allen ein erfolgreiches Jahr 2022.



Gesundheitsschutz

Richtiges Vorgehen nach psychisch belastenden Ereignissen bei Arbeiten im Gleisbereich

Niels Tiessen, Leiter Arbeits- und Brandschutzmanagement, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Pro Tag fahren auf dem knapp 33.400 Kilometer langen Streckennetz der DB Netz AG rund 23.500 Züge. Die zahlreichen Suizide und gelegentlichen schweren Unfälle sind ein trauriger Beleg: Insbesondere im Gleisbereich können die Beschäftigten mit psychisch belastenden Ereignissen konfrontiert werden, die bei fehlender individueller Unterstützung die Gesundheit und das Leistungsvermögen nachhaltig und dauerhaft beeinträchtigen können. Dieser Artikel beschreibt das aus der DB-Rahmenrichtlinie 162.0003 „Traumatisierende Ereignisse bewältigen“ abzuleitende Vorgehen nach psychisch belastenden Ereignissen bei Arbeiten im Gleisbereich. Dieses ist sinngemäß auch für andere Tätigkeiten anzuwenden, wie z.B. im Betriebsdienst und Notfallmanagement.

Trotz aller Bemühungen ereignen sich nach wie vor Arbeitsunfälle auf Gleisbaustellen und bei den zahlreichen Instandhaltungsarbeiten im Gleisbereich. Damit verbunden sind teils gravierende menschliche Schicksale. Dies betrifft nicht nur die unmittelbar durch den Unfall verletzten Personen, sondern auch diejenigen, die den Unfall beobachten. So können Beschäftigte bei Arbeiten im Gleisbereich z.B. mit folgenden psychisch belastenden Ereignissen konfrontiert werden:

- Unmittelbares Miterleben eines tödlichen oder schweren Arbeitsunfalles, z.B. durch Einwirken von elektrischem Strom oder Zusammenprall mit einem Eisenbahnfahrzeug
- Beteiligt sein an Beinaheunfällen im Gleisbereich
- Zufälliges Mitansetzen oder Auffinden von schwer oder tödlich verletzten Personen mit stark entstellenden Verletzungen
- Tätliche Übergriffe von Bahnfremden (Dritten), die sich z.B. alkoholisiert unberechtigt in Bahnanlagen aufhalten

Auf Beteiligte achten

Die Arbeit bei Instandhaltungs- und Bauarbeiten im Gleisbereich erfolgt meist im Team, weshalb oft mehrere Beschäftigte von psychisch belastenden Ereignissen betroffen sein können. Deshalb muss bei schweren Arbeitsunfällen auch auf Beteiligte geachtet werden, die den Unfall „nur unmittelbar“ miterlebt und keine körperlichen Verletzungen erlitten haben. Und auch bei sog. Beinaheunfällen muss je nach Ereignis mit einer erheblichen psychischen Belastung gerechnet werden.

Für fast alle Menschen ist es verständlicherweise sehr belastend, wenn sie miterleben, wie jemand schwer verletzt oder getötet wird, oder wenn sie selbst von Dritten angegriffen werden. Mit einem solchen Ereignis gehen oft für einige Zeit ausgeprägte psychische und körperliche Veränderungen einher. Sie können für jeden Menschen ganz unterschiedlich sein. Das Risiko einer seelischen Verletzung – eines Traumas – ist besonders groß, wenn das Erlebte mit intensiver Furcht, mit Entsetzen, Hilflosigkeit

und Kontrollverlust verbunden war. In unterschiedlichem Ausmaß tritt oft zunächst ein psychischer Schock ein, der Minuten bis Stunden andauern kann. Die Beschwerden sind oft sehr unangenehm, lassen aber in der Regel von allein wieder nach.

In der Einwirkphase Unterstützungsangebote nutzen

Nach einer unmittelbaren psychischen Schocksituation erleben viele Betroffene in der sog. „Einwirkphase“ eine mehrtägige Krise. Häufig tritt eine sehr starke gedankliche Beschäftigung mit dem Ereignis ein. Typische Merkmale der Einwirkphase sind z.B.:

- Schwierigkeiten beim Ein- und Durchschlafen
- Erhöhte Nervosität oder Reizbarkeit
- Konzentrationsstörungen
- Bedrückte oder lustlose Stimmung
- Unvermitteltes Auftauchen der erlebten Bilder
- Schuldgefühle
- Geräusche oder andere Sinneseindrücke

Bei allen beschriebenen Beschwerden handelt es sich um Selbstheilungsversuche der Psyche. In der Regel gehen die Beschwerden nach einigen Tagen bis wenigen Wochen zurück.

Möglicherweise war das Ereignis aber so erschütternd oder die Ereignisse haben sich derart gehäuft, dass die Selbstheilungskräfte der Psyche nicht ausreichen. Dann bleiben quälende Beschwerden bestehen oder verstärken sich sogar noch mit der Zeit. Dies nennt man Posttraumatische Belastungsstörung und es besteht dann ein erhöhtes Risiko, dass sich daraus weitere psychische Erkrankungen/ Traumafolgestörungen wie Suchtkrankheiten, Depressionen oder Angststörungen entwickeln. In solchen Fällen ist professionelle Hilfe von außen erforderlich. Deshalb ist frühzeitig eine besondere Aufmerksamkeit von außen für die Symptome geboten und es ist wichtig, dass Unterstützungsangebote aktiv angeboten und von den Betroffenen auch wahrgenommen werden. Diese können ganz wesentlich dazu beitragen, die Gesundheit und Leistungsfähigkeit zu erhalten sowie eine Traumafolgestörung zu vermeiden. Die Abbildung 1 zeigt den häufigen

Ablauf der Reaktionen auf extreme psychische Belastungen.

Vorgehen nach Auftreten psychisch belastender Ereignisse

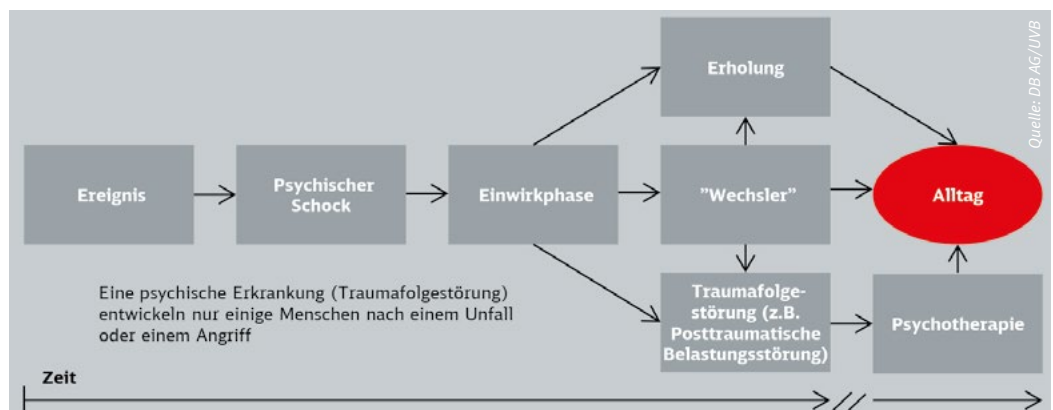
In der DB-Rahmenrichtlinie 162.0003 „Traumatisierende Ereignisse bewältigen“ sind Maßnahmen verankert, die zur Erhaltung der Gesundheit bei psychisch stark belastenden Ereignissen im Arbeitsprozess durch Gewährleistung einer schnellen und zielgerichteten Betreuung beitragen. Dieses Regelwerk ist auch nach psychisch belastenden Ereignissen bei Bau- und Instandhaltungsarbeiten im Gleisbereich anzuwenden. Eine zielgerichtete Umsetzung der in der Rahmenrichtlinie benannten Unterstützungsangebote ist nicht nur ein Gebot der Fürsorge und Menschlichkeit, sondern auch ein Schutz vor dauerhaften gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Hierzu ist wie folgt vorzugehen:

1. Alarmierung und Erstversorgung

- Bei einem psychisch belastenden Ereignis im Gleisbereich ist zunächst der örtlich zuständige Fahrdienstleiter zu informieren. Bevor dieser über die Notfalleitstelle der DB Netz AG Fremdrettungskräfte anfordert, trifft er Maßnahmen zur Abwendung drohender Gefahr aus dem Bahnbetrieb, wie z.B. Gleissperrungen. Die Notfalleitstelle alarmiert u.a. den zuständigen Notfallmanager und fordert über die zuständige öffentliche Rettungsleitstelle Fremdrettungskräfte (Rettungsdienst, Feuerwehr) an.

- Geschieht ein psychisch belastendes Ereignis außerhalb des Gleisbereiches und sind keine Maßnahmen zur Abwendung drohender Gefahr aus dem Bahnbetrieb erforderlich, ist direkt die öffentliche Rettungsleitstelle über Notruf 112 zu alarmieren. Dies gilt übrigens auch für sogenannte „Beinaheunfälle“, falls ein psychischer Schock mit entsprechender Schocksymptomatik auftritt.
- Durch die öffentliche Rettungsleitstelle werden Fremdrettungskräfte alarmiert. Bei offenkundig psychisch belastenden Ereignissen können durch die öffentliche Rettungsleitstelle zusätzliche Hilfsangebote – in der Regel sog. Kriseninterventionsteams/Notfallseelsorge – für die akute Hilfe an der Ereignisstelle alarmiert werden.
- Bis zum Eintreffen von Rettungsdienst bzw. Feuerwehr ist von nicht betroffenen anwesenden Personen am Ereignisort Erste Hilfe zu leisten.
- Die Erste Hilfe umfasst auch die Versorgung von Personen mit Schocksymptomen. Die psychische Erste Hilfe erfolgt nach der sog. „4S-Regel“:
 - Sag, dass du da bist.
 - Sprich und höre zu.
 - Suche vorsichtig Körperkontakt.
 - Schirme den Verletzten von Gaffern ab.
- Durch den Rettungsdienst erfolgt die notfallmedizinische Versorgung am Ereignisort, wozu auch die Versorgung von Patienten mit Schocksymptomen (flacher, schneller Puls,

Abbildung 1:
Modell: Reaktion auf
eine belastende
Situation



blasse Haut, kalter Schweiß, Teilnahmslosigkeit usw.) zählt.

- Der Rettungsdienst entscheidet, ob nach der Versorgung am Ereignisort eine weitergehende akute medizinische Hilfe benötigt wird und wird hierzu in der Regel die betroffenen Personen in deren Einvernehmen in eine geeignete Klinik transportieren. In diesem Zusammenhang erfolgt dann eine Vorstellung beim D-Arzt.

2. Ablösung

Auch wenn eine betroffene Person nach einem psychisch belastenden Ereignis keine akute medizinische Hilfe im Krankenhaus bzw. beim Durchgangsarzt benötigt und mögliche Schocksymptome bereits wieder abgeklungen sind, befindet sie sich gleichwohl in der zuvor beschriebenen Einwirkphase (vgl. Abbildung 1). Nach einem belastenden Ereignis hilft es, möglichst schnell an einen vertrauten Ort zu kommen, an dem man sich sicher fühlt. Meistens ist dies das eigene Zuhause.

Es besteht die Möglichkeit einer von der betroffenen Person nicht einschätzbaren Nachwirkung des Schockerlebnisses auf die Handlungssicherheit mit der Gefahr eines Folgeunfalls, da irrationale Handlungen auftreten können.

Sind Betriebsbeamte nach § 47 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), wie z.B. Fahrdienstleiter oder Triebfahrzeugführer, oder ist Sicherungspersonal für Gleisbauarbeiten betroffen, so müssen diese aus Gründen der

Betriebssicherheit und zum Schutze von Leben und Gesundheit Dritter, abgelöst werden.

Deshalb muss durch die Führungskraft eine Ablösung der betroffenen Person und im Bedarfsfall deren begleitete Heimfahrt – anfallende Kosten trägt der Arbeitgeber – organisiert werden (Abbildung 2).

3. Freistellung von der Arbeit

Nach der unmittelbaren Ablösung empfiehlt sich eine Freistellung von der Arbeit für den Rest des Arbeitstages. Wenn entsprechende gesundheitliche Störungen bestehen, empfiehlt sich zudem auch eine darüberhinausgehende kürzere Freistellung. Eine solche Freistellung darf bei der DB AG in den meisten Betrieben als „Karenztage“ für bis zu 3 Kalendertage auch ohne Krankschreibung erfolgen. Wenn es sich um einen Arbeitsunfall handelt, ist allerdings unverzüglich und zeitnah (möglichst am Folgetag) nach einem Ereignis ein Vorstellen beim D-Arzt erforderlich, selbst wenn der D-Arzt zunächst über eine Krankschreibung hinaus keine weitere Therapie veranlasst. In diesem Zeitraum, der typischerweise in der Einwirkphase liegt, kreisen die Gedanken der betroffenen Person stark um das Ereignis.

Häufig tritt auch ohne spezielle Therapie innerhalb weniger Tage eine Besserung ein – die Selbstheilungskräfte der Seele wirken. Ein psychisches Trauma ist überwunden, wenn die betroffene Person das Erlebte einordnen kann, wenn ihr klar ist, welche Bedeutung das Geschehen für ihr Leben hat. Folgende Kriterien

Wird in Ausnahmefällen auf ausdrücklichen Wunsch der betroffenen Person keine Ablösung vorgenommen und liegen aktuell keine Anhaltspunkte für eine Eigen- oder Fremdgefährdung vor, kann diese nach einer angemessenen Pause weiterarbeiten, sofern es sich nicht um Betriebsbeamte oder um Sicherungspersonale handelt. Die betroffene Person sollte durch den Arbeitsverantwortlichen bzw. die Kollegen ermutigt werden, vor der Weiterarbeit oder im Rahmen der laufenden Arbeitsschicht einen ungestörten telefonischen Kontakt zum Mitarbeiter-Unterstützungs-Team (MUT) aufzunehmen. MUT ist ein Beratungsangebot für alle Beschäftigten der DB und deren Angehörige.

Das anonyme und kostenfreie Beratungsangebot ist unter der Telefonnummer 0800 100 99 66 rund um die Uhr erreichbar.

Es kann von Betroffenen genutzt werden, die nach einem belastenden Ereignis Hilfe suchen. Bei Bedarf wird der persönliche Kontakt zu Psychologen hergestellt. Zudem wird über weitere Möglichkeiten der inner- und außerbetrieblichen Unterstützung informiert

Quelle: DB AG

Abbildung 2:
Weiterarbeit auf
ausdrücklichen
eigenen Wunsch

kennzeichnen die Heilung einer seelischen Wunde:

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

Es ist übrigens auch völlig normal, wenn ein schwerwiegendes Ereignis keine Traumatisierung auslöst – die Reaktion des Individuums kann sehr unterschiedlich sein. Wenn das Erlebte abgeschlossen werden kann, ist es möglich, wieder an das „normale“ Leben anzuknüpfen und sich bewusst zu orientieren, wie es weitergehen soll. Viele Menschen, die einen Unfall erlebt haben, verbinden erhebliche (Vermeidungs-)Ängste mit der Wiederaufnahme der Tätigkeit, bei der das Unglück geschehen ist. Dies beeinflusst auch die Arbeitsqualität und die Sicherheit. Daher ist es sinnvoll, Betroffene bei der Wiederaufnahme der Arbeit zu begleiten, zum Beispiel gemeinsam den Ort des Geschehens zu besuchen.

Sollten die Selbstheilungskräfte der Seele nicht ausreichen, sind zur Vermeidung einer Traumafolgestörung Unterstützungsangebote erforderlich. Deshalb ist durch die Führungskraft im Bedarfsfall eine kontinuierliche Weiterbetreuung sicherzustellen. Um dies zu klären, sollte die Führungskraft unverzüglich nach dem Ereignis telefonischen Kontakt zu der betroffenen Person suchen, ihr die Freistellung erläutern und behutsam klären, ob weiterer Unterstützungsbedarf (Weiterbetreuung durch Psychologen oder Fachkräfte, wie z.B. Sozialberater) besteht. Nach einigen Tagen sollte in einem erneuten Telefonat besprochen werden, ob Unterstützung bereits in Anspruch genommen wurde, ggf. ist erneut zu Unterstützungsmöglichkeiten zu beraten.

Ergibt sich aus diesem Gespräch entsprechender Bedarf, sollten entsprechende

Unterstützungsangebote durch die Führungskraft aktiv angeboten und von den Betroffenen wahrgenommen werden. Sollte sich die Führungskraft bei der Beurteilung des Unterstützungsbedarfes unsicher sein, kann sie jederzeit die Beratung des Mitarbeiter-Unterstützungsteams (MUT) in Anspruch nehmen.

Darüber hinaus gilt: Durch einen Durchgangsarzt (D-Arzt), den Hausarzt oder einen anderen Facharzt kann bereits eine Therapie attestiert worden sein. Hier ist die zeitlich erforderliche Freistellung von der Arbeit zu gewährleisten.

4. Erfassung als Arbeitsunfall

Psychisch belastende Ereignisse sind unverzüglich als Arbeitsunfall zu erfassen und der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) analog zu anderen Arbeitsunfällen bei Arbeitsausfall von mehr als drei Tagen zu melden. Die Meldung ist insbesondere erforderlich, damit durch die UVB die Voraussetzungen für die Übernahme von eventuell entstehenden Kosten für die medizinische und psychologische Therapie oder eine Rente in Folge einer Erwerbsminderung/Erwerbsunfähigkeit geprüft werden können.

5. Weiterbetreuung des Betroffenen durch Psychologen oder Fachkräfte

Sofern sich aus dem Zustand der betroffenen Person in den ersten Tagen nach dem Ereignis ein Unterstützungsbedarf ergibt, ist eine Beratung und Betreuung durch die Psychologen oder Fachkräfte (Betriebsärzte, Sozialberater) des Betriebsärztlichen Dienstes dringend zu empfehlen. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit lebenspraktischen Fragestellungen bzw. spezifischen Folgeproblemen auch familiärer Art.

Die psychologische Betreuung/Beratung erfolgt gemäß der DB-Rahmenrichtlinie 161.0003 durch Psychologen der IAS Aktiengesellschaft in Form von Auffang-/Beratungsgesprächen, in der Regel in den Räumlichkeiten des Psychologen. Dabei sollte ein häufiger Wechsel der Betreuer möglichst vermieden werden. Der Inhalt der von Psychologen geführten Betreuungsgespräche ist vertraulich. Sollte eine längerfristige

Intervention notwendig sein, spricht der Psychologe eine entsprechende Empfehlung aus. Therapeutische Maßnahmen werden grundsätzlich außerhalb des Unternehmens bei externen Fachkräften durchgeführt.

Es kann im Bedarfsfall auch eine Vermittlung in eine ambulante oder stationäre Psychotherapie erfolgen. Erfahrungsgemäß benötigen 10 bis 20 Prozent der Betroffenen eine zumindest kurze ambulante Psychotherapie (zwischen 5 und 20 Stunden). Langfristige und stationäre Psychotherapien sind eher selten erforderlich. Die Vermittlung erfolgt über die UVB.

6. Wiederaufnahme der Arbeit

Die Arbeitsunterbrechung sollte bei einem unkomplizierten Verlauf nicht länger als zehn Tage dauern, weil die mit einer Wiederaufnahme der Tätigkeit verbundenen Ängste bei längeren Arbeitsunterbrechungen oftmals ansteigen. Die psychischen und körperlichen Befindlichkeitsstörungen sollten dann soweit abgenommen haben, dass eine ggf. stufenweise Wiederaufnahme der Tätigkeit erfolgen kann.

Viele Betroffene verbinden erhebliche Ängste mit der Wiederaufnahme der Tätigkeit, bei der das Unglück geschehen ist. Um aber das Ereignis wirklich abzuschließen, ist die Erfahrung wichtig, dass die eigene Tätigkeit eine beherrschbare Angelegenheit ist und das Ereignis eine Ausnahme war. Dafür ist es bedeutsam, die Tätigkeit unter guten Bedingungen wieder aufzunehmen. Hierzu kann vor dem Wiedereinsatz eine Beratung beim Betriebsarzt erfolgen. Dies ist zunächst keine Eignungsfeststellung, sondern eine arbeitsmedizinische Vorsorge. Zudem sollen in einem Gespräch mit der Führungskraft die Rahmenbedingungen für einen ggf. stufenweisen Wiedereinsatz besprochen werden. Sollte weiterhin Unterstützungsbedarf bestehen, sind eine berufsbegleitende Weiterbetreuung zu veranlassen und sich daraus ergebende Einschränkungen für die Ausübung der Tätigkeit zu beachten. Bei sehr langen und schwerwiegenden Krankheitsverläufen muss vor einem Wiedereinsatz von Betriebsbeamten eine Eignungsuntersuchung erfolgen.

Fazit

Psychisch belastende Ereignisse können auch bei Arbeiten im Gleisbereich leider nicht ausgeschlossen werden. Eine schnelle und zielgerichtete Betreuung kann jedoch unterstützen, dass in den meisten Fällen die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Betroffenen wiederhergestellt werden. Hierzu beinhaltet die Rahmenrichtlinie 161.0003 „Traumatisierende Ereignisse bewältigen“ wichtige Vorgaben.

Weitere Hilfen

- (1) Deutsche Bahn AG, Rahmenrichtlinie 161.0003 „Traumatisierende Ereignisse bewältigen“
- (2) Deutsche Bahn AG in Kooperation mit der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), „Psychisch belastende Ereignisse bewältigen“ - Handlungshilfe für MitarbeiterInnen im Bahnbetrieb,
- (3) Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, „Empfehlungen der gesetzlichen Unfallversicherung zur Prävention und Rehabilitation von psychischen Störungen nach Arbeitsunfällen“
- (4) Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, DGUV Grundsatz 306-001 „Traumatische Ereignisse – Prävention und Rehabilitation“
- (5) Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, DGUV Information 206-017 „Gut vorbereitet für den Ernstfall! Mit traumatischen Ereignissen im Betrieb umgehen“
- (6) Jan Hetmeier, „Betriebliche psychologische Erste Hilfe nach traumatischen Ereignissen“ in *BahnPraxis B*, Ausgabe 11/2020

CORONAVIRUS

Allgemeine Schutzmaßnahmen



Bei **Corona-**
typischen
Symptomen wie
z. B. Fieber und Husten
zu Hause bleiben.



Mindestens
1,5 m Schutz-
abstand zu anderen
halten!



Bei Unterschreiten
des Schutzabstandes
Maske tragen.



Hände **regelmäßig** und **gründlich**
mit **Seife und Wasser** für
20 Sekunden waschen,
insbesondere nach dem
Toilettengang und vor jeglicher
Nahrungsaufnahme.



Nicht mit den Händen
ins Gesicht fassen.



Nicht die Hand geben.



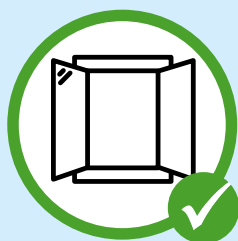
Präsenzveranstaltungen
vermeiden;
alternativ **Telefon-** und
Videokonferenzen nutzen.



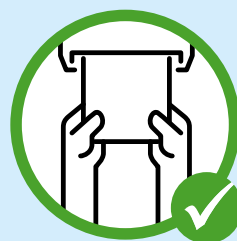
Menschen-
ansammlungen
meiden.



In die **Armbeuge** oder
Taschentuch **husten** und
niesen, nicht in die Hand.



Innenräume
regelmäßig lüften.



Getrennte Benutzung
von **Hygieneartikeln** und
Handtüchern.



Haut- und
Handkontaktflächen
regelmäßig reinigen.