

Bahn*Praxis B*



Aktuell
Spezial

Notfallmanager und Notfalltechnik
Lernfälle aus realen betrieblichen Ereignissen
Beschäftigte rechtskonform digital unterweisen
Testen Sie Ihr Fahrdienstleiter-Praxiswissen

Test

Liebe Leserinnen und Leser,

diese Ausgabe der *BahnPraxis B* behandelt im Schwerpunkt die Zusammenarbeit zwischen Notfallmanager und Kraneinsatzleiter bzw. Aufgleisleiter nach gefährlichen Ereignissen. Der Beitrag beschreibt insbesondere die Rollenverteilung zwischen betrieblicher Einsatzleitung und technischer Bergung.

Aus Fehlern bei gefährlichen und Beinahe-Ereignissen zu lernen, war schon immer ein zentraler Ansatz der *BahnPraxis B*: Im zweiten Beitrag dieser Ausgabe wird ein Format vorgestellt, bei dem der Ablauf realer Ereignisse so aufbereitet wird, um aus ihnen lernen zu können.

Digitale Unterweisungen im Arbeitsschutz gewinnen zunehmend an Bedeutung. Welche Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße digitale Unterweisung nötig sind und welche Anforderungen die Unternehmen dabei erfüllen müssen, beschreibt der Beitrag „Beschäftigte rechtskonform digital unterweisen“ von der UVB.

Außerdem weisen wir in dieser Ausgabe auf zwei Veranstaltungen hin: So ist die UVB auf der im September stattfindenden Fachmesse InnoTrans vertreten, bei der sie sich mit anderen Unfallversicherungsträgern an einem Gemeinschaftsstand präsentieren wird. Im Oktober findet dann in der DGUV-Akademie in Dresden das Fachgespräch „Arbeit. Wege. Sicherheit.“ statt und richtet sich an alle, die Impulse für eine Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr setzen wollen.

Schließlich gibt es noch einige qualifizierungsrelevante Fragen für Fahrdienstleiter, um ihr Praxiswissen testen zu können.

Wir wünschen Ihnen eine spannende und interessante Lektüre.

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 InfraGO AG.

Redaktion

Dirk Menne (Chefredakteur), Steffen Eigner, Christopher Haas, Uwe Haas, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Christoph Rützel, Jens Thielmann, Michael Wenzel (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „*BahnPraxis B*“, DB InfraGO AG, Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt am Main, E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

Erscheinungsweise und Bezugspreis

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

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

Verlag

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

E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

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

Druck

Laub KG, Brühlweg 28, D-74834 Elztal-Dallau

Sprache

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

Unser Titelbild



Bei Retzbach-Zellingen, Strecke Gemünden-Würzburg, fährt ein ICE 4 Baureihe 412 von der Alster an die Isar

Foto: DB AG/Wolfgang Klee

Inhaltsverzeichnis

- 3 Notfallmanager und Notfalltechnik
- 8 Lernfälle aus realen betrieblichen Ereignissen
- 10 InnoTrans 2026
- 11 Beschäftigte rechtskonform digital unterweisen
- 16 DGUV Fachgespräch: Arbeitswelt und Verkehr gemeinsam denken
- 17 Testen Sie Ihr Fahrdienstleiter-Praxiswissen

Zum Online-Archiv der *BahnPraxis B* auf der Homepage der UVB:





Unfallereignis in Leiferde am 27. November 2022

Ein Team im Einsatz

Notfallmanager und Notfalltechnik

Frank Schulze, Leiter Notfallkrane, DB InfraGO AG, Fulda

Wird nach einem gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb die Notfalltechnik benötigt, müssen die ersten Entscheidungen schnell und belastbar getroffen werden. Für die sichere Räumung einer Einsatzstelle kommt es dabei auf das Zusammenspiel von Notfallmanager, Kraneinsatzleiter und Aufgleisleiter an. Der Beitrag beschreibt die Schnittstellen zwischen bahnbetrieblicher Einsatzleitung und technischer Bergung. Er zeigt, welche Informationen frühzeitig ausgetauscht werden sollten und wie Entscheidungen vor Ort vorbereitet werden. Entscheidend sind klare Rollen, ein gemeinsames Lagebild und eine laufende Abstimmung während des Einsatzes.

Bei Störungen, Unfällen oder außergewöhnlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb ist schnelles, koordiniertes und sicheres Handeln erforderlich. Besonders bei Entgleisungen, Kollisionen sowie bei Schäden an Infrastruktur oder Fahrzeugen kommt der Zusammenarbeit zwischen Notfallmanager und Notfalltechnik eine zentrale Bedeutung zu.

Im Vordergrund stehen der Schutz von Personen, die Beseitigung oder Reduzierung bestehender Gefahren, die Begrenzung weiterer Schäden und die anschließende Wiederverfügbarkeit der Infrastruktur. Bahnseitige Einsatzleitung und technische Bergung greifen dabei unmittelbar ineinander. Je früher beide Seiten ein gemeinsames Verständnis der Lage entwickeln, desto zielgerichteter können die weiteren Schritte vorbereitet und anschließend durchgeführt werden.

Die Rollen sind dabei unterschiedlich, aber eng miteinander verbunden:

- Der Notfallmanager führt den Einsatz aus Sicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU).
- Der Kraneinsatzleiter oder der Aufgleisleiter verantworten die jeweilige fachliche Planung und Durchführung der Hebe-, Aufgleis- und Bergungsarbeiten – je nach Ereignis mit oder ohne Einsatzkräfte der Blaulichtorganisationen.

Aufgaben des Notfallmanagers

Der Notfallmanager ist nach seiner Alarmierung in der Regel einer der ersten bahnseitigen Verantwortlichen vor Ort (Abbildung 1). Er übernimmt die bahnbetriebliche Einsatzleitung und ist zentraler Ansprechpartner für Behörden, Einsatzkräfte, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie interne Fachdienste.

Zu seinen wesentlichen Aufgaben gehören:

- Beurteilung der Lage und der Gefahren an der Einsatzstelle
- Abstimmung mit Einsatzkräften, z.B. Feuerwehr, Rettungsdienste und Polizei
- Veranlassung von Gleisperrungen und Schutzmaßnahmen
- Anfordern und Organisieren der technischen Hilfeleistungen, erforderlicher Ressourcen sowie der bahnseitigen Notfalltechnik wie Hilfszüge oder Notfallkrane
- Koordination aller beteiligten eisenbahnseitigen Stellen

- Entscheidung über Prioritäten bei Räumungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen

Auf Seiten der DB InfraGO AG hält der Notfallmanager damit die Fäden der Einsatzabwicklung zusammen. Seine Aufgabe ist es, die einzelnen Maßnahmen so zu koordinieren, dass der Schutz von Personen, Umwelt und Infrastruktur berücksichtigt werden und die beteiligten Stellen auf derselben Informationsgrundlage handeln.

Aufgaben des Kraneinsatz- oder Aufgleisleiters

Der Kraneinsatzleiter ist bei einem gemeinsamen Einsatz von Notfallkran und Hilfszug fachlich verantwortlich für die Kran- und Hebearbeiten. Wird der Hilfszug ohne Notfallkran eingesetzt, übernimmt der Aufgleisleiter die Verantwortung für die Hebe- und Aufgleisarbeiten.

Nach der Alarmierung benötigt der Kraneinsatzleiter möglichst früh belastbare Angaben zur Schadenslage. Im Austausch mit dem Notfallmanager können daraus erste Annahmen für Personal, Fahrzeuge, Geräte und die weitere technische Vorbereitung abgeleitet werden. Die Aufgaben umfassen insbesondere:

- Einschätzung und Bewertung der Bergungssituation
- Planung des Notfallkran- und Hilfszugeinsatzes
- Ermittlung der Lastgewichte und Hebepunkte
- Auswahl geeigneter Anschlagmittel
- Festlegung von Aufstellflächen und Arbeitsbereichen
- Führung der Kran-/ Aufgleismannschaft
- Sicherstellen und Überwachen der Arbeitssicherheit bei Hebe- und Bergungsvorgängen
- Durchführung von einsatzbezogenen Gefährdungsbeurteilungen
- Dokumentation der technischen Maßnahmen

Damit liegt bei dem Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter die fachliche Verantwortung dafür, dass die technischen Maßnahmen geplant, sicher umgesetzt und für die Einsatzdokumentation nachvollziehbar festgehalten werden.

Gemeinsame Einsatzvorbereitung

Die Zusammenarbeit setzt in der Praxis meist direkt nach der Alarmierung ein. Der Notfallmanager fordert über die Notfallleitstelle der



Foto: ResivSafety GmbH

Abbildung 1:
Neue Einsatz-
kleidung für
Notfallmanager

Betriebszentrale die erforderliche Notfalltechnik an, erhält die Kontaktdaten der zuständigen Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter und gibt die erste Lageinformationen weiter:

- Art des Ereignisses
- Anzahl der betroffenen Fahrzeuge
- Entgleisungsgrad
- Infrastruktur- und Oberleitungsschäden
- Zugänglichkeit der Einsatzstelle
- Gefahrstoffe oder besondere Risiken

Auf dieser Grundlage prüft der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter erste technische

Vorgehensweisen. Dabei wird auch eingeschätzt, ob der Hilfszug ausreicht, oder ob zusätzlich ein oder mehrere Notfallkrane erforderlich sind. Gerade diese frühe Abstimmung ist sehr wichtig und kann den weiteren Einsatzverlauf deutlich beeinflussen.

Fehlende oder ungenaue Angaben lassen sich vor Ort zwar nachschärfen, kosten aber häufig Zeit bei Anfahrt, Aufstellung und Vorbereitung der Technik, insbesondere dann, wenn zusätzliche Technik aufwändig zugeführt werden muss (Abbildung 2 auf Seite 6).



Checkliste Notfallkran / Hilfszug

Quelle: Frank Schulze

◀ ▶

- Was und wieviel ist entgleist?

> Bauart Triebfahrzeug, Triebzug, Wagen > FzNummer
> Wagen beladen, wenn ja > z.B. Auto's, Stahlcoil etc.
> Anzahl der havarierten Fahrzeuge
- Oberleitung vorhanden?

> nein / ja > Querfeld / Ausleger / Speise-/Hochspannungsleitung
> Streckentrenner / mehrere Schaltgruppen im Wirkungsbereich
- Infrastruktur?

> auf / unter Brücke
> Einschnitt / Schallschutzwand / Hohlräume / BA Feste Fahrbahn
- Gefahrgut vorhanden?

> nein / ja > Freigabe Einsatzleiter Feuerwehr/TUIS einholen
- Überpufferung / Schräglage
- Kommunikation

> fachlich / EBO gerechte Sprache
- Weiteres Wichtiges

> Anfahrt nur über ... möglich
> Kran wird angehalten, Kraneinsatzleiter bedarfsorientiert abgeholt
> Witterung > Wärmezelt

DB InfraGO AG | Frank Schulze | V.IWB 433 | 13.04.2026

Abbildung 2:
Checkliste Notfall-
kran/Hilfszug

Zusammenarbeit an der Einsatzstelle

An der Einsatzstelle steht zunächst die gemeinsame Lageerkundung an. Notfallmanager sowie Kraneinsatz- und/oder Aufgleisleiter betrachten dabei sowohl die folgenden betrieblichen Rahmenbedingungen als auch die technischen Möglichkeiten der Bergung:

- Gefahrenbereiche
- Zustand der Fahrzeuge
- Gleis- und Weichenschäden
- Zustand des Untergrundes
- Zugänglichkeit für Krane und Technik
- Mögliche Abstellflächen/-gleise für havarierte Fahrzeuge/Ladung

Der Notfallmanager weist den Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter in die Lage ein, erläutert die bereits getroffenen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen und informiert über Abstimmungen mit Behörden, Einsatzkräften und beteiligten Fachgewerken.

Im Anschluss bringt die Notfalltechnik ihre fachliche Bewertung ein und stellt die vorgesehene Bergungsstrategie dar.

Entscheidungen mit Auswirkungen auf Betrieb, Sicherheit oder Technik sollten nicht isoliert getroffen werden. Der Notfallmanager bewertet

die betrieblichen und organisatorischen Folgen, der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter die technische Machbarkeit und die Risiken der Bergung. Erst aus dieser Zusammenführung entsteht ein Lagebild, das für die weiteren Entscheidungen tragfähig ist.

Planung der Bergungsmaßnahmen

Besonders eng ist die Abstimmung bei der Planung der Bergungsarbeiten. Hier treffen Anforderungen der Einsatzsicherheit, technische Machbarkeit und der Wunsch nach einer möglichst schnellen Wiederaufnahme des Bahnbetriebs unmittelbar aufeinander.

Der Notfallmanager definiert die übergeordneten Ziele, beispielsweise:

- Räumung des Gefahrenbereichs
- Wiederherstellung der Verfügbarkeit daneben liegender Gleise
- Minimierung von Folgeschäden beim Bergen der Fahrzeuge

Der Kraneinsatzleiter entwickelt daraus die konkrete technische Umsetzung. Hierzu gehören:

- Erstellung von Hebe- und Bergungskonzepten
- Festlegung der Reihenfolge der Hebevorgänge
- Einsatz mehrerer Notfallkrane
- Einsatz Notfallkran und Hilfszug

Die Planung bleibt während des Einsatzes beweglich. Ändert sich die Lage, werden weitere Schäden sichtbar oder treten zusätzliche Risiken auf, müssen Notfallmanager und Notfalltechnik die getroffenen Annahmen gemeinsam überprüfen.

Kommunikation und Entscheidungswege

Bei komplexen Schadenslagen ist eine einfache und eindeutige Kommunikation besonders wichtig. Alle Beteiligten müssen wissen, welche Informationen vorliegen, welche Maßnahmen freigegeben sind und an welcher Stelle Entscheidungen getroffen werden.

Der Notfallmanager übernimmt dabei die Kommunikation nach außen und vertritt die Eisenbahnorganisation insbesondere gegenüber:

- Feuerwehr, Polizei und Rettungsdiensten
- Behörden
- Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter konzentriert sich auf die fachliche Führung der Notfalltechnik und die Kommunikation innerhalb der Kran- oder Aufgleismannschaft.

Der laufende Austausch zwischen beiden Funktionen sorgt dafür, dass betriebliche und technische Maßnahmen nicht nebeneinander herlaufen, sondern aufeinander abgestimmt bleiben.

Sicherheit als gemeinsame Verantwortung

Sicherheit bestimmt den Ablauf jedes Notfalltechnikeinsatzes. Dieses ergibt sich aus den bahnbetrieblichen Schutzmaßnahmen ebenso wie aus der sicheren Durchführung der Hebe-, Aufgleis- und Bergungsarbeiten.

Der Notfallmanager achtet insbesondere auf:

- Bahnbetriebliche Sicherungsmaßnahmen
- Spannungsfreiheit von Oberleitungsanlagen
- Absicherung der Einsatzstelle
- Schutz Dritter

Der Kraneinsatzleiter stellt sicher, dass:

- der Notfallkran sicher aufgestellt wird
- die Tragfähigkeiten eingehalten werden
- kontrollierte Lastbewegungen erfolgen
- die eingesetzten Personale die vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung benutzen

Der Aufgleisleiter stellt sicher, dass:

- die Hebetchnik sicher aufgestellt wird
- die Tragfähigkeiten eingehalten werden
- die eingesetzten Personale die vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung benutzen

Vor wesentlichen Hebe- oder Aufgleisvorgängen ist deshalb eine gemeinsame Sicherheitsbetrachtung erforderlich. Risiken müssen erkannt, bewertet und durch geeignete Maßnahmen beseitigt oder reduziert sein, bevor die Arbeiten beginnen.

Wiederherstellung des Bahnbetriebs

Nach Abschluss der Bergungsarbeiten meldet der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter den Abschluss der technischen Maßnahmen und informiert über mögliche Restschäden oder Einschränkungen.

Der Notfallmanager koordiniert anschließend die erforderlichen Prüfungen der Infrastruktur unter Einbindung der technischen Fachlinien und stimmt die Wiederaufnahme des Zugverkehrs mit den zuständigen Stellen ab. Eine Nachbesprechung nach dem Einsatz ist hilfreich, um Erfahrungen zu sichern und Verbesserungen für künftige Einsätze abzuleiten.

Fazit

Die Zusammenarbeit zwischen Notfallmanager und Notfalltechnik prägt den Verlauf von Bergungs- und Räumungseinsätzen maßgeblich. Der Notfallmanager koordiniert den Einsatz aus bahnbetrieblicher Sicht - Kraneinsatzleiter und/oder Aufgleisleiter tragen die technische Fachverantwortung für Bergung, Heben und Aufgleisen.

Entscheidend ist, dass Informationen frühzeitig ausgetauscht, Zuständigkeiten geklärt und sicherheitsrelevante Entscheidungen gemeinsam vorbereitet werden. So lassen sich Risiken besser beseitigen oder reduzieren, Schäden begrenzen und die Voraussetzungen für ein schnelles Wiederherstellen des Bahnbetriebs schaffen bzw. die betrieblichen Auswirkungen während des Ereignisses auf ein Mindestmaß beschränken.

Für eine bessere Fehlerkultur

Lernfälle aus realen betrieblichen Ereignissen

René Behrendt, Fachexperte Training Bahnbetrieb in Karlsruhe und **Jan-Hendrik Krüger**, Experttrainer Bahnbetrieb in Hannover, beide Deutsche Bahn AG, DB Training, Learning & Consulting

Bei der DB Fernverkehr AG hat sich ein etabliertes Format bewährt, indem reale betriebliche Ereignisse aus dem Arbeitsalltag von Triebfahrzeugführern für alle Triebfahrzeugführer des Unternehmens veröffentlicht werden, um somit aus den Fällen zu lernen. Im Fokus stehen betriebliche Abläufe, die nicht optimal gelaufen sind (z.B. verzögerte Fahrzeugstörungssuche) oder Situationen, die zu einem gefährlichen Ereignis hätten führen können oder geführt haben. Anhand von Leitfragen sollen Lesende zum Nachdenken angeregt werden, um aus diesen Ereignissen für ihren Arbeitsalltag wichtige Erkenntnisse zu gewinnen und die Handlungssicherheit zu erhöhen.

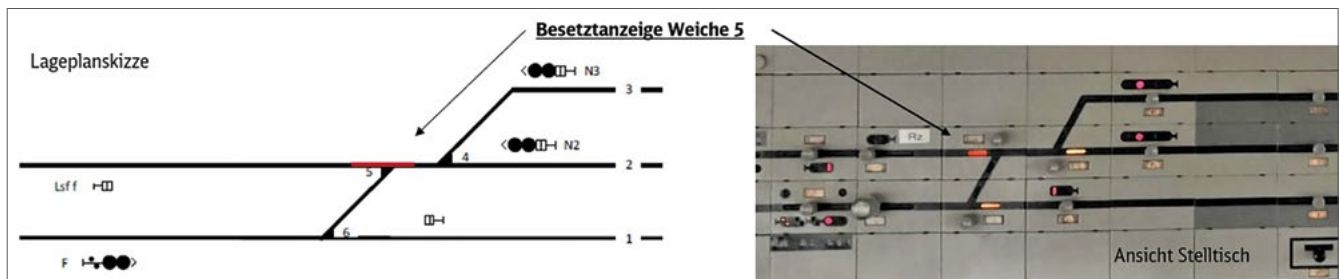


Abbildung 1: Lageplanskizze und Ansicht Stellisch

Skizze/Foto: René Behrendt

Lernfälle bei der DB Fernverkehr AG dienen als Vorbild für die Übertragung und Anpassung dieses Formats auf den Arbeitsbereich des Fahrdienstleiters (Fdl). Der folgende betriebliche Lernfall basiert auf einer realen Situation, die sich in einem Stellwerk der DB InfraGO AG ereignet hat.

Situationsbeschreibung

Beim Einstellen der Ausfahrzugstraße in einem Drucktasten-Stellwerk der Bauform DrS2 verhinderte eine besetzt angezeigte Weiche die Fahrtstellung des Ausfahrsignals.

Der Fdl ließ daraufhin die Zugfahrten mit besonderem Auftrag zu. Auf eine Räumungsprüfung oder das Fahren auf Sicht wurde verzichtet, da die Ursache (besetzte Weiche) eindeutig identifiziert war und der Ausfahrblockabschnitt keine Besetztmeldung (dunkler Melder) anzeigte (Abbildung 1).

Folgen

Bis zur Beseitigung der Störung wurden alle nachfolgenden Züge in den betroffenen Zugfolgeabschnitt eingelassen, ohne dass zuvor dessen Freisein vorschriftsmäßig geprüft wurde.

Dadurch bestand für die Dauer der Störung das Risiko, dass Züge in einen potenziell noch besetzten Streckenabschnitt hineinfahren konnten.

Selbstreflexion

- Hätte ich die fehlende Fahrtstellung des Hauptsignals aus der gestörten Freimeldung der Weiche als einzige Ursache für die fehlende Fahrtstellung identifiziert?
- Hätte es mir genügt zu prüfen, dass kein Blockabschnittsmelder auf der freien Strecke rot ausgeleuchtet ist?

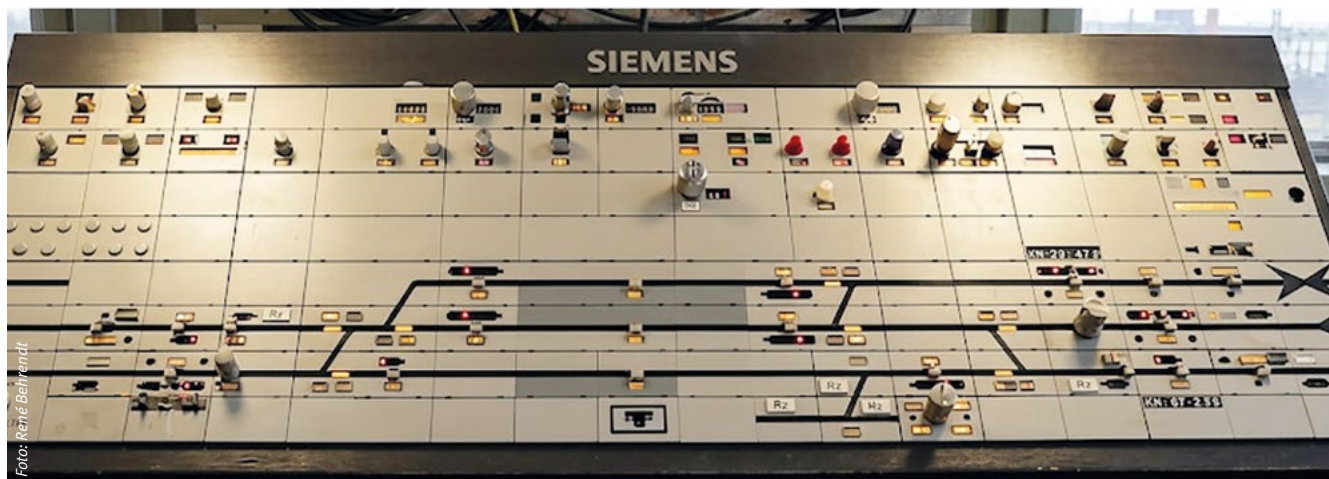


Abbildung 3: Stelltisch Gesamtansicht

- Hätte ich vom Nachbar-Fdl eine Räumungsprüfung angefordert oder einen Auftrag zum Fahren auf Sicht erteilt?
- Hätte ich vor der Zulassung zur Fahrt mein Handeln hinterfragt oder wäre ich überzeugt gewesen, dass ich genau das Richtige tue?

Learnings

- Nur bei fahrteigendem Ausfahrtsignal ist die Räumungsprüfung technisch sichergestellt.
- Bei Ausfahrten mit besonderem Auftrag ist daher grundsätzlich immer eine Räumungsprüfung gemäß Ril 408.0241 - Ril 408.0248 erforderlich, auch wenn keine Störung im Streckenblock vorliegt (Abbildung 2).
- Das eigene Handeln stets hinterfragen und überprüfen.



Abbildung 2: Merkinweis RP gemäß 408.0402

Quelle: Jan-Hendrik Krüger

- Im Zweifel zur sicheren Seite entscheiden und eine Räumungsprüfung durchführen oder auf Sicht fahren bis zur eindeutigen Klärung des Sachverhalts (Abbildung 3).

Aufruf

Dieser Lernfall könnte der Auftakt einer Serie sein – dazu brauchen wir jedoch die Hilfe der Leser. Als Fachexperten möchten wir alle Fahrdienstleiter, Weichenwärter, Leiter Betriebsbezirk und Fachreferenten für Betriebskontrolle und Sicherheit sowie weitere Mitarbeiter im Bahnbetrieb ermutigen, uns betriebliche Ereignisse mitzuteilen, aus denen ein Lernfall entwickelt werden kann.

Es ist nicht beabsichtigt, mit dem Finger auf den Verursacher zu zeigen, sondern durch das Teilen der Erfahrungen und Erkenntnisse zur Selbstreflexion und zum Lernen anzuregen – im Sinne einer offenen Fehlerkultur und zur Verbesserung der Betriebssicherheit im Bahnbetrieb.

Rene.Behrendt@deutschebahn.com

Jan-Hendrik.Krueger@deutschebahn.com



InnoTrans 2026

Wir sehen uns in Berlin!

Dirk Bill, Unfallversicherung Bund und Bahn, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main

Die InnoTrans ist die international führende Fachmesse für Bahn- und Verkehrstechnik, die alle zwei Jahre in Berlin stattfindet – in diesem Jahr vom 22. bis zum 25. September. Mit rund 3.000 Ausstellern aus aller Welt gilt sie als die größte Leitmesse der Branche. Selbstverständlich ist auch die UVB wieder vor Ort: Wir präsentieren uns und unsere Projekte im Rahmen eines Gemeinschaftsstandes mit anderen Unfallversicherungsträgern.

Ein besonderes Highlight der Fachmesse ist das große Gleis- und Freigelände mit etwa 3.500 laufenden Schienenmetern, auf denen vom Hochgeschwindigkeitszug bis zur Hybridlokomotive und vom Zweiwegefahrzeug bis zur Straßenbahn alles vertreten ist.

Gemeinsam mit den anderen beteiligten Unfallversicherungsträgern thematisieren wir auf dem Gemeinschaftsstand verschiedene Gefährdungen, die auf einer Gleisbaustelle oder im Eisenbahnbetrieb auftreten können, und stellen konkrete Lösungsansätze dar. Darüber hinaus haben Sie als Besucher die Möglichkeit zum fachlichen Austausch rund um das Thema

„Sicherheit und Gesundheit am Gleis“ sowie zu allgemeinen Fragen der Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. Unsere Fachleute beantworten Ihre Fragen gern und freuen sich auf das persönliche Gespräch mit Ihnen.

Wir laden Sie herzlich ein, uns auf der InnoTrans 2026 in Berlin zu besuchen. Sie finden uns in Halle 25, Stand 270. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Weitere Informationen zum Besuch der InnoTrans, die von der Messe Berlin GmbH veranstaltet wird, erhalten Sie auf der Webseite www.innotrans.de.



Quelle: smarterpix/johan swanepoel

Digitale Arbeitsschutzunterweisungen

Beschäftigte rechtskonform digital unterweisen

M.Eng. Jens Wicklein, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region Ost, Berlin

Von der klassischen Präsenzunterweisung hin zu digitalen Unterweisungsformaten. Digitale Unterweisungen im Arbeitsschutz gewinnen in deutschen Unternehmen zunehmend an Bedeutung. Doch unter welchen Voraussetzungen kann man von einer ordnungsgemäßen digitalen Unterweisung sprechen? Und welche Anforderungen sind von Unternehmensleitungen und Vorgesetzten hierfür zu erfüllen? Der folgende Beitrag beleuchtet diese Fragen und bietet einen kompakten Überblick.

Die Digitalisierung hat den Arbeitsschutz längst erreicht. Wo früher einmal im Jahr alle Beschäftigten im Besprechungsraum zusammenkamen, um sich Vorträge zu Arbeitsschutzthemen anzuhören, setzen heute viele Unternehmen auf digitale Lösungen. Online-Lernmodule und interaktive Quizformate treten zunehmend an die Stelle klassischer Präsenzunterweisungen.

Arbeitsschutz geht online

Der Trend hat praktische Gründe: Unternehmen wachsen, Arbeitsmodelle werden flexibler und viele Beschäftigte sind im Homeoffice oder im Außendienst tätig. Digitale Unterweisungen können einige Vorteile bieten, aber auch einige Fallstricke mit sich bringen.

Arbeitsschutzunterweisungen sind keine freiwillige Weiterbildung, sondern sind gesetzlich vorgeschrieben. Unternehmensleitung und Vorgesetzte sind dazu verpflichtet, ihre Beschäftigten regelmäßig über Gefährdungen am Arbeitsplatz sowie über geeignete Schutzmaßnahmen zu unterweisen. Unterweisungen müssen mindestens einmal jährlich stattfinden und zusätzlich immer dann, wenn sich beispielsweise Arbeitsbedingungen ändern, neue Arbeitsmittel eingeführt werden oder neue Beschäftigte ihre Tätigkeit aufnehmen.

Das Einsetzen von digitalen Unterweisungen kann sinnvoll sein, um die Anforderungen wirkungsvoll zu unterstützen. Voraussetzung ist jedoch, dass sie den geltenden rechtlichen Vorgaben entsprechen und inhaltlich wie organisatorisch sorgfältig umgesetzt werden.

Inhalte auf Arbeitsplatz zuschneiden

Viele Unternehmen gehen davon aus, dass ein kurzes Online-Video oder ein digitales Lernprogramm ausreicht, um ihre Unterweisungspflicht zu erfüllen. Doch so einfach ist es nicht.

Arbeitsschutzunterweisungen müssen immer auf den konkreten Arbeitsplatz zugeschnitten sein. Ein allgemeines Video zur Sicherheit und Gesundheit im Büro reicht beispielsweise nicht aus, wenn Beschäftigte zusätzlich Maschinen bedienen, mit Gefahrstoffen umgehen oder von den örtlichen Gegebenheiten besondere Gefahren ausgehen.

Um die konkreten arbeitsplatz- und tätigkeitsbezogenen Inhalte für die Unterweisung

festzulegen, müssen die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilung sowie die Betriebsanweisungen, z.B. für die eingesetzten Arbeitsmittel, berücksichtigt werden. Digitale Lösungen können diese Aufgabe sinnvoll unterstützen.

Unternehmensleitung und Vorgesetzte müssen sicherstellen, dass die vermittelten Inhalte den realen Arbeitsbedingungen im Betrieb entsprechen, verstanden wurden und dauerhaft angewendet werden.

Vorteile digitaler Unterweisungen

Trotz der genannten Anforderungen setzen immer mehr Unternehmen auf digitale Unterweisungen, da diese gegenüber den klassischen Präsenzunterweisungen einige deutliche Vorteile bieten können.

Zum einen lassen sich Unterweisungen wesentlich flexibler organisieren. Beschäftigte können die Inhalte bearbeiten, wenn es in ihren Arbeitsalltag passt. Gerade für Unternehmen mit mehreren Standorten oder einem hohen Anteil an Außendiensttätigkeiten kann das ein entscheidender Vorteil sein.

Zum anderen wird die Dokumentation dadurch erleichtert. Während früher Teilnehmerlisten manuell geführt und unterschrieben werden mussten, können moderne digitale Systeme automatisch erfassen, wer eine Unterweisung absolviert hat, wann sie durchgeführt wurde und mit welchem Ergebnis.

Gerade die Dokumentation spielt eine wichtige Rolle, damit Unternehmensleitung und Vorgesetzte den Nachweis erbringen können, dass sie ihrer Unterweisungspflicht nachgekommen sind. Digitale Systeme zur Unterweisung können hier Transparenz schaffen.

Verständlichkeit der Unterweisung

Ein zentraler Faktor für eine wirksame Unterweisung ist die Verständlichkeit der Inhalte. Informationen zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit helfen nur dann, wenn sie von den Beschäftigten tatsächlich verstanden und akzeptiert sowie im Arbeitsalltag angewendet werden.

Was selbstverständlich klingt, wird in der Praxis häufig unterschätzt. In vielen Betrieben arbeiten Menschen mit unterschiedlichen



Digitale Arbeitsschutz-Unterweisung

Sprachkenntnissen, Qualifikationen und beruflichen Erfahrungen – eine Herausforderung, die bei der Gestaltung und Durchführung von Unterweisungen berücksichtigt werden muss.

Eine qualitativ hochwertige digitale Unterweisung berücksichtigt diese Unterschiede. Das bedeutet beispielsweise:

- eine klare, leicht verständliche Sprache
- anschauliche Grafiken und erklärende Videos
- praxisnahe Beispiele aus dem Arbeitsalltag
- bei Bedarf mehrsprachige Inhalte

Visuelle Elemente leisten einen wichtigen Beitrag zur Verständlichkeit. Animationen oder kurze Szenarien können anschaulich vermitteln, wie Unfälle entstehen und durch geeignete Schutzmaßnahmen vermieden werden können.

Aus diesem Grund setzen viele digitale Lösungen zur Unterweisung verstärkt auf interaktive Formate, d.h. der Anwender wird zum aktiven Handeln aufgefordert und steuert damit den Unterweisungsablauf. Diese gehen über reine Textdarstellungen hinaus und fördern das aktive Lernen.

Rückfragen müssen möglich sein

Ein weiterer entscheidender Aspekt für eine ordnungsgemäße digitale Unterweisung ist, dass auch bei dieser Unterweisungsform den Beschäftigten die Möglichkeit gegeben werden muss, konkrete Rückfragen zu stellen.

Reine „Click-Unterweisungen“, bei denen die Beschäftigten ein Video anschauen und anschließend eine Bestätigung anklicken, sind nicht ausreichend. Arbeitsschutz lebt vom Dialog und von der Möglichkeit, Unklarheiten direkt zu klären.

In der Praxis setzen viele Unternehmen daher auf kombinierte Ansätze, die digitale Inhalte mit persönlichem Austausch verbinden.

Typische Modelle sind:

- digitale Unterweisungen mit anschließendem Teamgespräch
- Online-Module plus ergänzender Besprechung mit der Führungskraft
- digitale Inhalte mit eindeutig benannten Ansprechpersonen für Rückfragen

So lassen sich die Vorteile digitaler Unterweisungen und die Qualität persönlicher Kommunikation positiv miteinander verbinden.

Lernerfolg muss prüfbar sein

Ein weiterer Baustein für eine wirkungsvolle digitale Unterweisung ist die Prüfung des Lernerfolgs. Viele digitale Systeme integrieren hierzu kurze Tests oder Quizfragen am Ende eines Moduls. Sie helfen dabei festzustellen, ob die wesentlichen Inhalte verstanden wurden. Typische Fragen sind zum Beispiel:

- Welche persönliche Schutzausrüstungen sind bei dieser Tätigkeit vorgeschrieben?
- Was ist im Notfall zu tun?
- Welche Sicherheitsregeln gelten für die Maschine?

Die Ergebnisse werden in der Regel automatisch dokumentiert und können im Bedarfsfall herangezogen werden. Auch didaktisch sind solche Abfragen sinnvoll. Sie fördern die Wiederholung zentraler Inhalte und tragen dazu bei, das Gelernte nachhaltig zu verankern. Das befreit die Unternehmensleitung und Vorgesetzte allerdings nicht davon, sich bei den Beschäftigten durch stichpunktartige Kontrollen zu vergewissern, ob diese die Inhalte wirklich verstanden haben und in der Praxis anwenden.

Dokumentation als zentraler Nachweis

Um die durchgeführte Unterweisung nachzuweisen, ist die Dokumentation für die Unternehmensleitung und Vorgesetzte wichtig. Kommt es z.B. zu einem Unfall im Betrieb oder einer Kontrolle durch den zuständigen Unfallversicherungsträger, können Unternehmensleitung und Vorgesetzte damit belegen, dass die Beschäftigten ordnungsgemäß unterwiesen sind.

Auch wenn die DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ weder eine bestimmte Form noch eine Unterschrift der unterweisenden Person oder der Unterwiesenen bei der Dokumentation vorsieht, wird empfohlen, sich am Punkt 2.3 der zugehörigen DGUV Regel 100-001 „Grundsätze der Prävention“ zu orientieren. Dort ist u.a. ein Muster enthalten, wie der Dokumentationsnachweis erfolgen kann. Enthalten sollte die Dokumentation insbesondere:

- Name der unterwiesenen Person
- Datum der Unterweisung,

- Unterweisungsinhalte
- Name der unterweisenden Person
- gegebenenfalls Ergebnisse eines Wissenstests

Digitale Lösungen zur Unterweisung können diese Informationen automatisch erfassen und speichern. Dadurch entfällt der administrative Aufwand, der früher mit Papierlisten und manuellen Einträgen verbunden war. Zudem lassen sich oftmals Erinnerungsfunktionen an zeitlich überfällige Unterweisungen gezielt automatisieren.

Das System kann dann die Unternehmensleitung und Vorgesetzte rechtzeitig darüber informieren, ob Beschäftigte eine Unterweisung noch nicht absolviert haben oder wann eine jährliche Wiederholung ansteht.

Hinweis: Einige staatliche Vorschriften, z.B. die Gefahrstoffverordnung, fordern jedoch ausdrücklich neben einer schriftlichen Dokumentation explizit auch eine Unterschrift der Unterwiesenen.

Digitale und praktische Unterweisung kombinieren

Im Arbeitsschutz hat sich in der Praxis vor allem ein hybrider Ansatz bewährt. Dabei vermitteln digitale Unterweisungen zunächst die grundlegenden Inhalte, bevor sie durch eine praktische Unterweisung oder ein Teamgespräch ergänzt werden, bei dem konkrete offene Fragen persönlich geklärt werden können. Dieses Modell bietet mehrere Vorteile:

- Inhalte lassen sich effizient vermitteln
- Rückfragen können direkt besprochen werden
- praktische Abläufe werden anschaulich am Arbeitsplatz erklärt

Bei Tätigkeiten mit Maschinen oder technischen Anlagen und auch beim Einsatz bestimmter persönlicher Schutzausrüstungen, z.B. bei persönlichen Schutzausrüstungen gegen Absturz, bleibt die Präsenzunterweisung mit praktischen Übungen unverzichtbar. Digitale Unterweisungsformate können diese gezielt vorbereiten und sinnvoll ergänzen.

Häufige Fehler vermeiden

Trotz moderner technischer Möglichkeiten werden bei digitalen Unterweisungen immer wieder



Präsenzunterweisungen sind z.B. bei Tätigkeiten mit Maschinen und beim Einsatz bestimmter persönlicher Schutzausrüstungen unverzichtbar

ähnliche Fehler gemacht, z.B.:

- der Einsatz allgemeiner Standardinhalte ohne Bezug zum eigenen Betrieb oder der jeweiligen Tätigkeit
- eine unzureichende oder fehlende Dokumentation
- keine Möglichkeit für Rückfragen
- zu seltene oder unregelmäßige Wiederholung

Solche Versäumnisse können im Ernstfall erhebliche Konsequenzen haben – vor allem dann, wenn nach einem Unfall die Wirksamkeitskontrolle der Unterweisung, die auch eine Pflichtaufgabe für die Unternehmensleitung und Vorgesetzte darstellt, überprüft wird.

Fazit

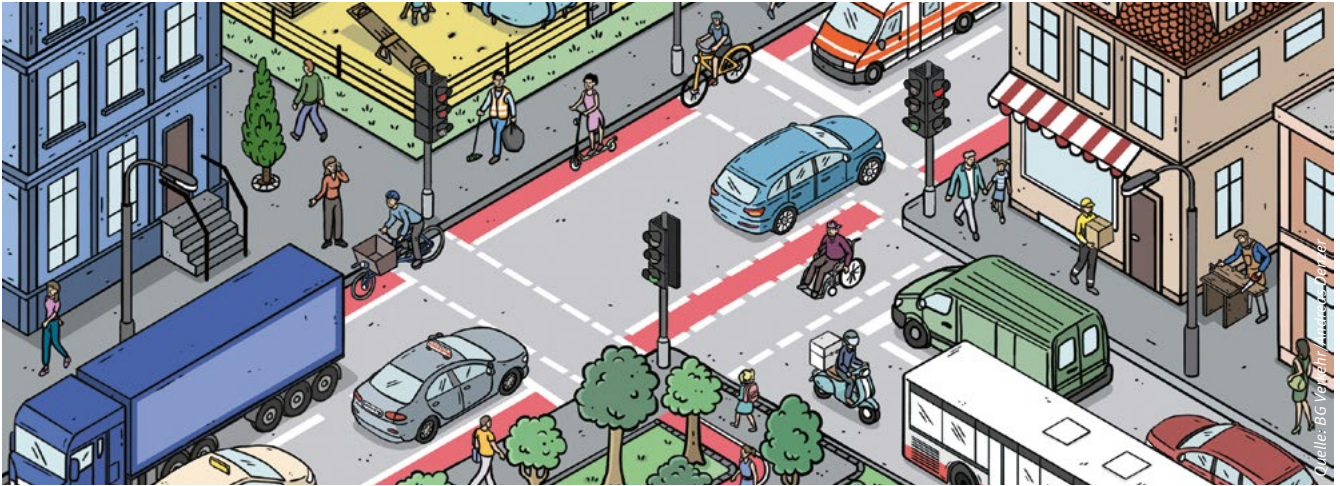
Digitale Arbeitsschutzunterweisungen können für Unternehmen einige Vorteile bieten. Sie ermöglichen flexible Unterweisungen, erleichtern die Dokumentation und unterstützen eine anschauliche Wissensvermittlung.

Für eine rechtskonforme Unterweisung sind jedoch mehrere Voraussetzungen zu erfüllen. Die Inhalte müssen arbeitsplatz- und

tätigkeitsbezogen, verständlich und regelmäßig vermittelt werden. Zudem müssen Beschäftigte die Möglichkeit haben, Rückfragen zu stellen. Damit Unternehmensleitung und Vorgesetzte nachweisen können, dass sie ihrer Unterweisungsverpflichtung nachgekommen sind, muss die Unterweisung dokumentiert werden.

Unternehmensleitung und Vorgesetzte sind weiterhin verpflichtet sicherzustellen, dass Beschäftigte die Inhalte der Unterweisung nicht nur verstehen, sondern diese auch in der Praxis anwenden. Dazu erweist sich die Kombination aus digitalen Unterweisungsmodulen und praktischer Unterweisung als besonders effektiv.

Letztlich bleibt der Arbeitsschutz eine gemeinsame Aufgabe: Auch wenn digitale Lösungen zur Unterweisung zunehmend leistungsfähiger werden, können sie die Unternehmensleitung und die Vorgesetzten von ihrer Verantwortung für die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit nicht entbinden.



DGUV Fachgespräch: Arbeit. Wege. Sicherheit. 2026

Arbeitswelt und Verkehr gemeinsam denken

Dipl.-Ing. (FH) Bodo Plechata, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region Ost, Standort Berlin

Am 6. und 7. Oktober 2026 findet in der DGUV Akademie Dresden das DGUV Fachgespräch Arbeit. Wege. Sicherheit. 2026 statt. Die arbeitsbedingte Verkehrsteilnahme von der Haustür bis zur Betriebsstätte, zur Dienststelle, zum Einsatzort oder auf einer Dienstreise ist mit dem Ziel verbunden, sicher anzukommen. Hierzu muss auch die Unternehmensleitung ihren Beitrag leisten und gegenüber den Beschäftigten Verantwortung übernehmen, um das Ziel des sicheren unfallfreien Ankommens zu erreichen.

Das Sachgebiet „Verkehrssicherheit in der Arbeitswelt“ der DGUV lädt hierzu ein, interessante Fachvorträge zu hören und selbst in fachlichen Austausch zu treten. Dabei wird das Hauptaugenmerk des Fachgesprächs auf der sicheren Mobilität der Beschäftigten liegen.

Sicherheit im Straßenverkehr bedeutet auch weniger Unfälle und Fehlzeiten. Es wird die Frage gestellt, wie betriebliche Rahmenbedingungen die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit verbessern können? Ebenso werden wichtige Impulse im Zusammenhang mit der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit vermittelt.

Das DGUV Fachgespräch richtet sich an alle, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr für sich und andere Beschäftigte wünschen, u.a.

Unternehmensleitungen, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Beschäftigte sowie Mitarbeitende der gesetzlichen Unfallversicherungsträger.

Melden Sie sich zum DGUV Fachgespräch „Arbeit. Wege. Sicherheit.“ vom 6. bis 7. Oktober 2026 an und kommen Sie zur DGUV Akademie in Dresden.

Link zur Anmeldung und zum Programm: DGUV, Fachgespräch, BG Verkehr, Verkehrssicherheit, Arbeitswelt

<https://www.dguv.de/fb-verkehr/sachgebiete/verkehrssicherheit/fachgespraech-2026.jsp>



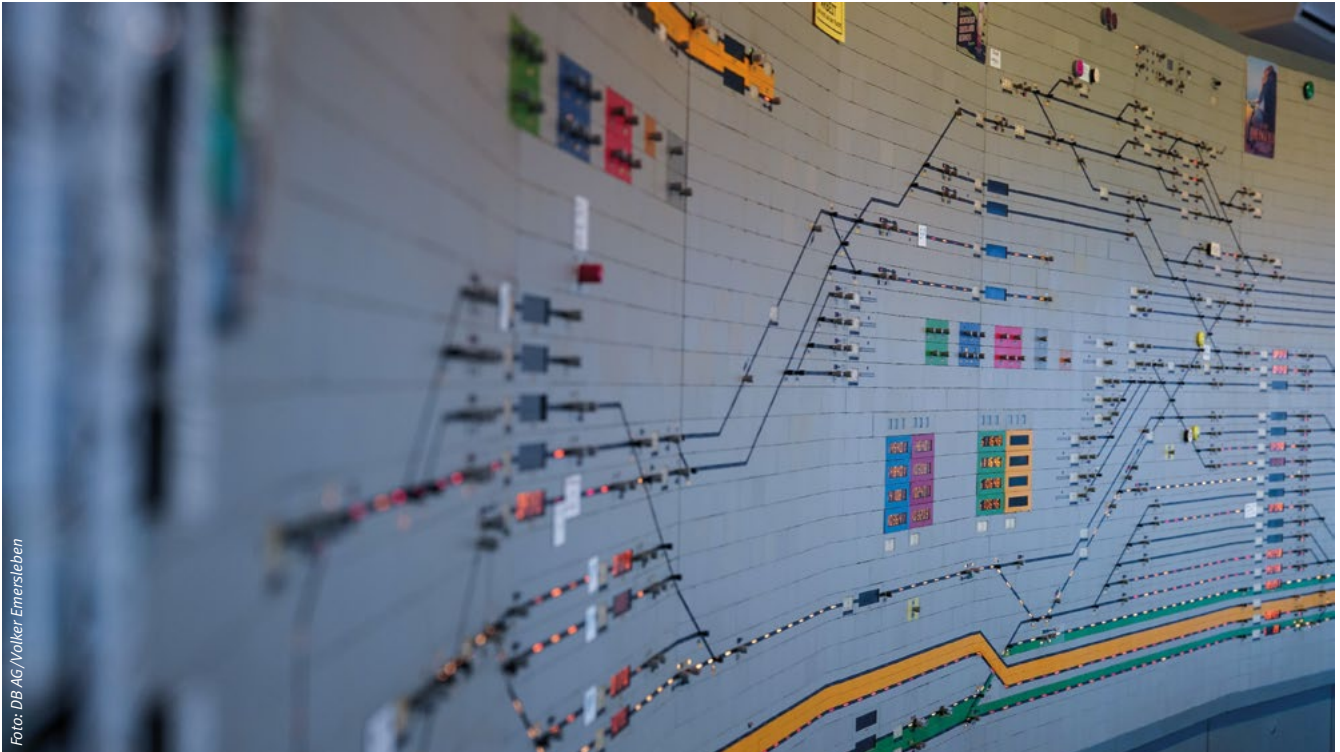


Foto: DB AG/Volker Emersleben

Qualifizierung

Testen Sie Ihr Fahrdienstleiter-Praxiswissen

Wir haben aus einem breiten Spektrum Fragen zu Fahrdienstleiter Praxiswissen ausgewählt. Decken Sie gerne zuerst die Antworten auf der rechten Seite ab.

Viel Spaß und Erfolg beim Lösen der Aufgaben!

	Fragen	Antwort (mit Quellenangabe)
1.	Wie ist der Begriff „Bahnbetrieb“ definiert?	Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen. Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren. Quelle: Ril 408.0055 Abschnitt 2
2.	Was gilt als Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke?	Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale bzw. die sie ersetzenden Signale Ne 14 oder Trapeztafeln, sonst die Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann die Grenze anderweitig festgelegt sein. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den durchgehenden Hauptgleisen, die über die Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen. Quelle: Ril 408.0055 Abschnitt 2

Fragen

Antwort (mit Quellenangabe)

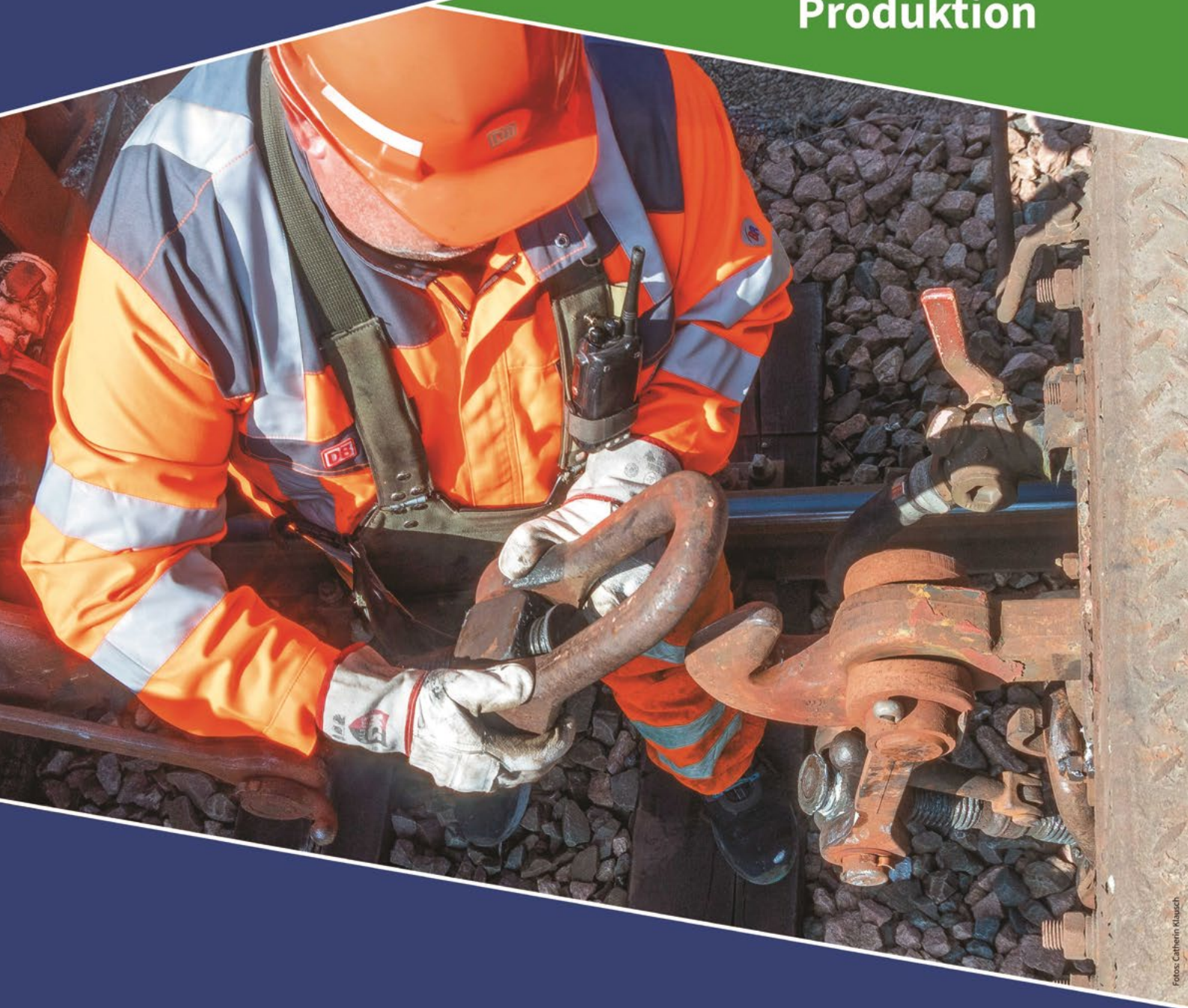
3.	Auf der Streckenfernsprechverbindung ist ein Nothaltauftrag zu geben. Wie ist der Wortlaut?	Der Wortlaut für den Nothaltauftrag ist: „Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten! Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten! Hier (Tätigkeit/Bezeichnung des Arbeitsplatzes und Name des Meldenden)“ Quelle: Ril 408.0581 Abschnitt 3 Absatz 1 a
4.	Welche Bedingungen müssen erfüllt sein, damit auf Hauptgleisen rangiert werden darf? ☐ Nur mit Zustimmung der Betriebszentrale ☐ Nur mit Vorwissen des Fdl ☐ Auf Weisung des Rangierpersonals ☐ Nur wenn die Hauptgleise rechtzeitig für Zugfahrten geräumt werden können ☐ Nur mit Zustimmung der benachbarten Fdl	Beim Rangieren auf Hauptgleisen müssen die folgenden Bedingungen erfüllt sein: • Nur mit Vorwissen des Fdl • Nur wenn die Hauptgleise rechtzeitig für Zugfahrten geräumt werden können Quelle: Ril 408.4841 Abschnitt 1
5.	Welches sind die zulässigen Geschwindigkeiten, die bei der Durchführung einer Sperrfahrt zu beachten sind?	Die zulässige Geschwindigkeit beträgt: Gezogene Sperrfahrt: • 50 km/h Geschobene Sperrfahrt: • 30 km/h • 20 km/h beim Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung • Ausnahmen bei Schneeräumfahrten/Kleinwagenfahrten beachten! Quelle: Ril 408.0481 Abschnitt 10
6.	Nach welchen Fahrzeugbewegungen wird beim Rangieren unterschieden?	• Rangierfahrt • Abdrücken, Ablaufen • Abstoßen • Beidrücken • Aufdrücken • Verschieben Quelle: Ril 408.0055 Abschnitt 2
7.	Welches sind die Feststellungen, die bei einer Räumungsprüfung getroffen werden müssen?	Bei der Räumungsprüfung muss Folgendes festgestellt werden: a) Der Zug ist an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren. b) Der Zug hat mindestens ein Zeichen des Schlusssignals. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein. c) Das Hauptsignal bzw. der Melder der virtuellen Blockstelle der Räumungsprüfstelle zeigt Halt und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 ist erloschen. Haltstellung und Erlöschen der Signale müssen im ESTW sicher angezeigt werden. An diesem Signal dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen. Quelle: Ril 408.0241 Abschnitt 4

Fragen

Antwort (mit Quellenangabe)

8.	Nennen Sie fünf Anlässe, weswegen der Fdl ein Gleis der freien Strecke sperren muss.	Der Fdl muss ein Gleis der freien Strecke bei folgenden Anlässen sperren: • Das Gleis ist unbefahrbar geworden. • Die Sperrung wird beantragt, weil aufgrund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet werden muss. • Ein Zug ist liegengeblieben oder ein Zugteil muss zurückgelassen werden. • Es sollen Fahrten eingelassen werden, die 1. Anschlussstellen auf Strecken ohne Streckenblock oder mit nichtselbsttätigem Streckenblock bedienen, 2. Rückwärtsbewegungen durchführen, 3. Kleinwagenfahrten sind, 4. Schneeräumfahrten sind. • Es sollen mehrere Fahrten in einen Zugfolgeabschnitt eingelassen werden. • Es sollen Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis durchgeführt werden. • Personen sollen auf Antrag oder Anweisung durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden. • Fahrzeuge sollen in das Gleis eingesetzt werden. Im Streckenbuch können weitere Anlässe genannt sein. Quelle: Ril 408.0471 Abschnitt 1, Absatz 1
9.	Welche Möglichkeiten hat der Fdl den Tf zu beauftragen, das Gegengleis zu befahren? ☐ Durch Signal Zs 1 ☐ Durch Signal Zs 6 ☐ Durch Signal Zs 8 ☐ Durch Befehl 21 ☐ Durch Befehl 22 ☐ Durch Befehl 23	Der Fdl hat folgende Möglichkeiten den Tf zu beauftragen das Gegengleis zu befahren: • Durch Signal Zs 6 • Durch Signal Zs 8 • Durch Befehl 23 Quelle: Ril 408.0463 Abschnitt 10, Absatz 1
10.	Welche Maßnahmen sind bei der Meldung „Kinder im Gleis“ zu ergreifen? Wer ist zu benachrichtigen? Wann können die ergriffenen Maßnahmen aufgehoben werden?	Maßnahmen: • Betroffene Züge stellen (ggf. Maßnahmen bei Gefahr, z.B. Nothaltauftrag). • Betroffene Gleise sperren (zum Schutz von Personen, Ril. 408.0471 1 (1) g) und Ril 408.0471 2 (1) d)) Benachrichtigen: • Nachbar Fdl • Notfallleitstelle Aufheben: • Nach der Meldung durch die Notfallleitstelle oder dem Notfallmanager, dass kein Kind mehr im Gleisbereich ist. Quelle: Ril 408.0581A01

Sicherheit in der Produktion



Profis arbeiten sicher
Kuppeln Sie nur stehende Fahrzeuge!