

Bahn*Praxis B*



Aktuell

Wenn falsche Dokumentation zur Gefahr wird
Sicher ins Berufsleben starten

Spezial

Sicheres Arbeiten auf Brückenuntersichtgeräten
Führungskräftetraining bei der DB Fernverkehr AG

Test

Testen Sie Ihr Fahrdienstleiter-Praxiswissen



UVB
Unfallversicherung
Bund und Bahn



Liebe Leserinnen und Leser,

in den vergangenen Ausgaben der *BahnPraxis B* wurde die mehrteilige Serie zur Änderung und Weiterentwicklung der Fahrdienstvorschrift veröffentlicht. In diesem Zusammenhang hatte sich das Redaktionsteam dieser Zeitschrift noch die Frage gestellt, ob eine solch umfangreiche Artikelserie ihre Leserschaft findet. Zahlreiche Leserbriefe zeigen uns aber jetzt, dass wir bei diesem Thema mit der Detailtiefe den richtigen Ansatz gewählt hatten. An dieser Stelle möchten wir uns bei den Einsendern für das Interesse an der *BahnPraxis B* und die intensive Lektüre unserer Fachzeitschrift bedanken.

Zur aktuellen Ausgabe: Wie wichtig die korrekte Dokumentation von betrieblichen Sachverhalten ist, zeigt eindrücklich der Artikel „Zu früh, zu spät: Wenn falsche Dokumentation zur Gefahr werden kann“.

Zum kürzlich erfolgten Start des Ausbildungsjahres blicken wir mit dem Artikel „Sicher im Berufsleben starten“ aus Sicht des Arbeitsschutzes auf den für viele junge Menschen wichtigen neuen Lebensabschnitt.

Weitere Artikel befassen sich mit dem „Sicheren Arbeiten auf Brückenuntersichtgeräten“ sowie dem „Führungskräftetraining bei der DB Fernverkehr AG“.

In einem weiteren Teil der Serie „Testen Sie Ihr Fahrdienstleiter-Praxiswissen“ haben wir erneut Fragen aus einem breiten Spektrum ausgewählt, mit dem wir unseren Lesern wieder die Möglichkeit geben, ihr eigenes Fachwissen zu testen.

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 Hühig 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



Ein Triebwagen der Baureihe VT 642 Desiro unterwegs auf dem Netz der „Kurhessenbahn“.

Foto: DB AG/Georg Wagner

Inhaltsverzeichnis

- 3 Wenn falsche Dokumentation zur Gefahr wird
- 10 Sicher ins Berufsleben starten
- 14 Sicheres Arbeiten auf Brückenuntersichtgeräten
- 18 Führungskräfte training bei der DB Fernverkehr AG
- 22 Testen Sie Ihr Fahrdienstleiter-Praxiswissen

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





Foto: DB InfraGO AG

Zug wird eingetragen – aber nicht abgemeldet

Zu früh, zu spät: Wenn falsche Dokumentation zur Gefahr werden kann

Walter Jonas und Team Safety, DB InfraGO AG, Zentrale, Frankfurt am Main

Ein Bahnübergang, ein vorbereiteter Eintrag und fast ein Unfall? Am Nachmittag des 25. Februar 2026 kam es auf der Strecke von Dortheim nach Erle beinahe zu einem schweren Bahnbetriebsunfall. Ein Reisezug fuhr mit zulässiger Geschwindigkeit auf den Bahnübergang in km 32,900 zu. Die Schranken waren geöffnet, der Bahnübergang war nicht gesichert.



Quelle: DB InfraGO AG

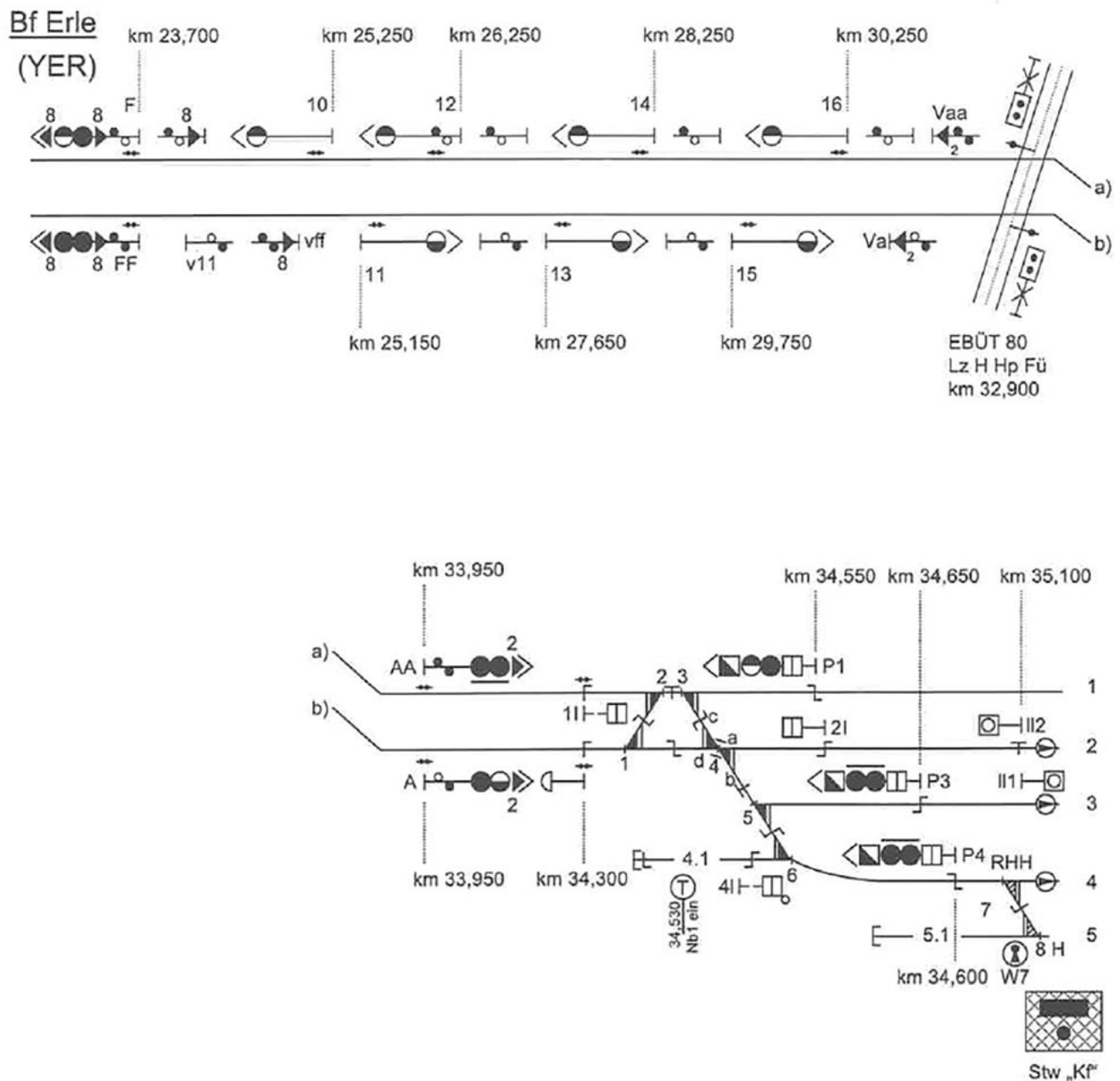
Der Triebfahrzeugführer (Tf) reagierte vorbildlich: Er gab Zp 1, erkannte die Gefahr eines Zusammenpralls, leitete sofort eine Schnellbremsung ein, gab einen Notruf über GSM-R ab und brachte den Zug vor dem Bahnübergang zum Halten. Es kam zu keinen Personen- oder Sachschäden.

Gerade weil nichts passiert war, eignet sich dieses Beinahe-Ereignis hervorragend als Lernfall für Fahrdienstleiter (Fdl). Denn es zeigt sehr deutlich: Sicherheit hängt nicht nur von Technik, Aufmerksamkeit und Regelwerkskenntnis

ab, sondern auch von der Verlässlichkeit betrieblicher Unterlagen. Strecke, Hergang und Bahnübergang wurden anonymisiert.

Was war genau passiert?

Der betroffene Bahnübergang (BÜ), ist technisch mit Halbschranken und Lichtzeichen gesichert. Wegen einer technischen Störung wurde er zum Ereigniszeitpunkt hilfsweise durch einen Bahnübergangsposten (BÜP) gesichert. Der BÜP wird mittels Zugmeldung über bevorstehende Zugfahrten benachrichtigt.



Wegen Bauarbeiten wurde der Fdl Kleinstadt durch einen Fahrdienstleiterhelfer (Fdl-Helfer) unterstützt. Der Fdl regelte die Zugfahrten.

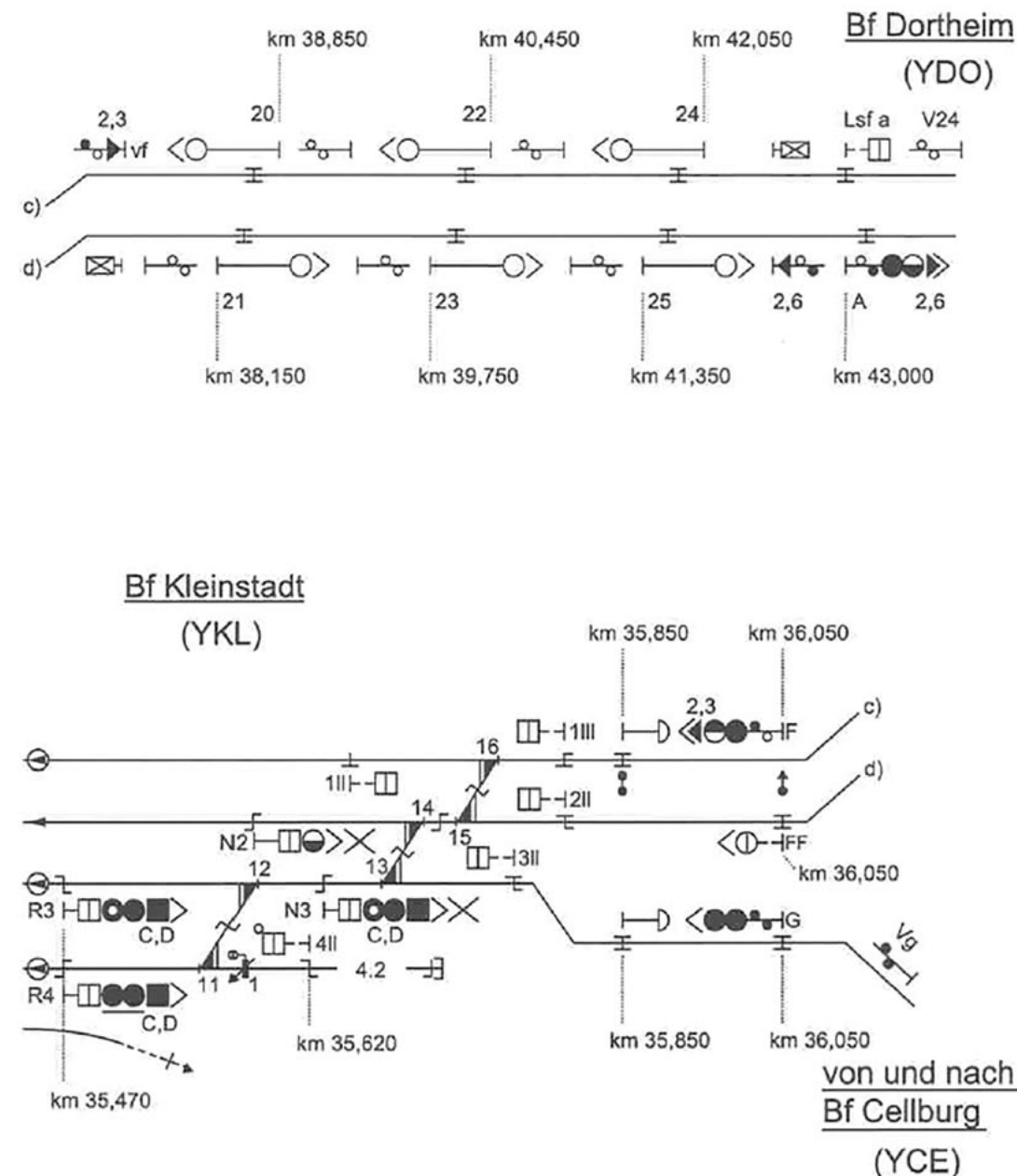
Der Fdl-Helfer war für die Kommunikation mit der Baustelle und die Zugmeldungen nach Dortheim, Erle und Cellburg zuständig. Ferner herrschte ein hoher Umleiterverkehr in Kleinstadt. Es war viel los und beide hatten alle Hände voll zu tun.

Der für die Zugmeldungen zuständige Fdl-Helfer wollte das Zugmeldebuch sauber und

ordentlich führen. Deshalb trug er die Zugmeldungen bereits vor der Abgabe mit Zugnummer und Stunde in das Zugmeldebuch ein. Lediglich die Minutenangabe sollte dann mit tatsächlicher Abgabe der Zugmeldung an den Nachbar-Fdl ergänzt werden. So auch beim Zug 90075.

Der Fdl fragte vor der Zustimmung zur Fahrt des Zuges 90075 ausdrücklich nach, ob der BÜP benachrichtigt wurde. Der Fdl-Helfer schaute in das Zugmeldebuch, sah den vorbereiteten Eintrag und antwortete: „Ja, der BÜP wurde benachrichtigt.“

Abbildung 1:
Lageplan
Kleinstadt



Quelle: DB InfraGO AG

Der Fdl erteilte die Zustimmung zur Fahrt. Der Zug fuhr an. Dank des aufmerksamen Tf wurde eine Gefährdung am ungesicherten Bahnübergang verhindert. Er erkannte die offenen Schranken und sah, dass Verkehrsteilnehmende den BÜ überquerten. Er leitete sofort eine Schnellbremsung ein und kam noch vor dem BÜ zum Halten.

Das Zugmeldebuch: kein Schönschreibheft

Das Zugmeldebuch ist im Eisenbahnbetrieb nicht nur ein Protokoll für später. Es ist ein sicherheitsrelevantes betriebliches Arbeitsmittel im laufenden Betrieb. Andere Beteiligte verlassen sich darauf, dass ein Eintrag eine tatsächlich erfolgte Handlung abbildet.

Die Anwendung des Zugmeldeverfahrens und die Führung betrieblicher Unterlagen sind im Regelwerk verankert. Diese Vorgaben dienen nicht der Bürokratie, sondern der Betriebssicherheit. Sie koppeln Kommunikation, Handlung und Nachweis eng miteinander.

Deshalb gilt: Eintragungen müssen vollständig, eindeutig, lesbar, zeitgerecht und an der richtigen Stelle erfolgen. Das Zugmeldebuch ist

kein Ort für Absichten, Planungen oder spätere Reinschriften. Entscheidend ist nicht, dass die Unterlage makellos aussieht, sondern dass sie den tatsächlichen Betriebsablauf verlässlich wiedergibt.

„Vorschreiben“ – warum ist das so gefährlich?

Der Kernfehler liegt nicht nur im Unterlassen der Meldung, sondern in der Arbeitsweise dahinter: dem Vorschreiben.

Warum hat der Fdl-Helfer den Eintrag der Zugmeldung vorgeschrieben? War es Zeitgewinn im Stress: „Ich trage schon mal ein, dann geht es später schneller?“ War es der verständliche Wunsch, Unterlagen vollständig und ordentlich zu führen: „Die anderen sollen sehen, wie korrekt ich arbeite.“ Oder war es Routine: „Das hat sich bewährt, ich mache das immer so?“

Aus Sicht der Betriebssicherheit ist das hoch riskant. Denn ein vorbereiteter Eintrag sieht aus wie ein Nachweis einer erledigten Handlung. In der Erinnerung können „geplant“ und „getan“ ineinander verschwimmen. Bei Rückfragen wird dann eher schnell bestätigt als kritisch geprüft – besonders unter Zeitdruck.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Tag	Regelgleis von →			Ankunft	Regelgleis nach →			Zugnummer		Meldung
25.02	← Gegengleis nach				← Gegengleis von					
Zugnummer	Erle				Dortheim					
	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung		Annahme	Abfahrt	Rückmeldung			
→	U	M	U	M	U	M	U	M	←	
26722		15 43		15 50		15 51			120 km/h BÜP	120
90076		15 48		15 55		15 56			120 km/h BÜP	120
										120

Die Folge: Ein Vorgang kann als erledigt gelten, obwohl er nie durchgeführt wurde. Die Dokumentation verliert ihre Funktion als verlässlicher Sicherheitsnachweis. Sie wird zur Quelle einer gefährlichen Illusion.

Menschliche und organisatorische Faktoren – was wirkt hier zusammen?

Menschliche Faktoren

Routine und Erfahrung sind wertvoll. Sie können aber dazu verleiten, praktische „Abkürzungen“ oder „Umgehungen“ einzuführen. Unter Stress sinkt zudem die Genauigkeit bei Kontrolle und Erinnerung. Genau deshalb werden sicherheitsrelevante Handlungen dokumentiert, damit die Kontrolle über die Erinnerung zurückgewonnen wird. Wer die Verknüpfung zwischen „getan und dokumentiert“ auflöst – aus welchem gut gemeinten Grund auch immer –, verliert die Kontrolle über die Erinnerung. Denn: Wer etwas schon eingetragen sieht, ist geneigt zu glauben: „Das habe ich erledigt.“

Team- und Kommunikationsfaktoren

Der Fdl verlässt sich auf die Aussage des Fdl-Helfers und auf den Eintrag im Zugmeldebuch. Das ist nachvollziehbar. Zusammenarbeit im Stellwerk beruht auf Vertrauen, klarer Aufgabenteilung und sicherer Kommunikation.

Aufgaben- und Umgebungsfaktoren

Hoher Umleiterverkehr, Bauarbeiten, eine technische Störung am Bahnübergang und die zusätzliche Sicherung durch einen BÜP erhöhen die Komplexität. Weniger technische Sicherung bedeutet mehr Abhängigkeit von fehlerfreier Kommunikation und korrekter Dokumentation.

Organisatorische Faktoren

Regeln für die Benachrichtigung des BÜP und die Dokumentation existieren. Trotzdem können sich informelle Routinen einschleichen: „Das machen wir immer so“, „Das spart Zeit“, „Das hat bisher funktioniert.“ Solche Routinen müssen reflektiert werden – besonders nach Beinahe-Ereignissen.

System- und Sicherheitskultur

Beinahe-Ereignisse werden leicht als „noch mal gut gegangen“ abgehakt. Dabei zeigen sie, dass eine Sicherheitsbarriere durchlässig geworden ist. In diesem Fall waren korrekte Zugmeldung, zeitgerechte Benachrichtigung des BÜP und verlässliche Dokumentation nicht stabil genug. Dass nichts passiert ist, lag maßgeblich und ausschließlich an der Aufmerksamkeit und Reaktion des Triebfahrzeugführers.

[illegible]

Abbildung 2:
Zugmeldebuch
Kleinstadt

Was kann aus diesem Fall gelernt werden?

1. Dokumentation bildet die Realität ab

Richtig: Einträge erst vornehmen, nachdem die Handlung tatsächlich durchgeführt wurde.

Falsch: Maßnahmen, Meldungen oder Aufträge bereits im Voraus dokumentieren.

2. Eindeutigkeit schafft Sicherheit

Richtig: Vollständige, lesbare und zeitgerechte Einträge mit allen relevanten Angaben erfassen.

Falsch: Uhrzeiten weglassen/vorschreiben, unklare Abkürzungen verwenden.

3. Tatsächlichen Bearbeitungsstand dokumentieren

Richtig: Unterlagen so führen, dass sie jederzeit den aktuellen und tatsächlichen Betriebsablauf widerspiegeln.

Falsch: Durch Vorweg-Einträge oder praktische Abkürzungen den Eindruck erwecken, eine Handlung sei bereits durchgeführt.

4. Konkret nachfragen/wiederholen und klar kommunizieren

Richtig: Präzise Rückfragen stellen, Aussagen mit Auswertung der vorhandenen Dokumentation treffen und Wiederholungen eindeutig formulieren.

Falsch: Auf allgemeine oder interpretationsfähige Fragen vertrauen und aus dem Gedächtnis wiederholen („... ich habe geglaubt, dass...“).

5. Fehler transparent korrigieren

Richtig: Korrekturen nachvollziehbar dokumentieren und den tatsächlichen Ablauf erkennbar lassen.

Falsch: Fehler überschreiben, unkenntlich machen oder nachträglich „sauber korrigieren“, sodass die Nachvollziehbarkeit verloren geht.

Kontrast: „Schmierzettel“ – das Gegenteil und doch das gleiche Problem?

Das am Anfang geschilderte Ereignis zeigte, wie gefährlich es ist, Handlungen „nach vorne“

Abbildung 3:
Notizen auf einem
„Schmierzettel“

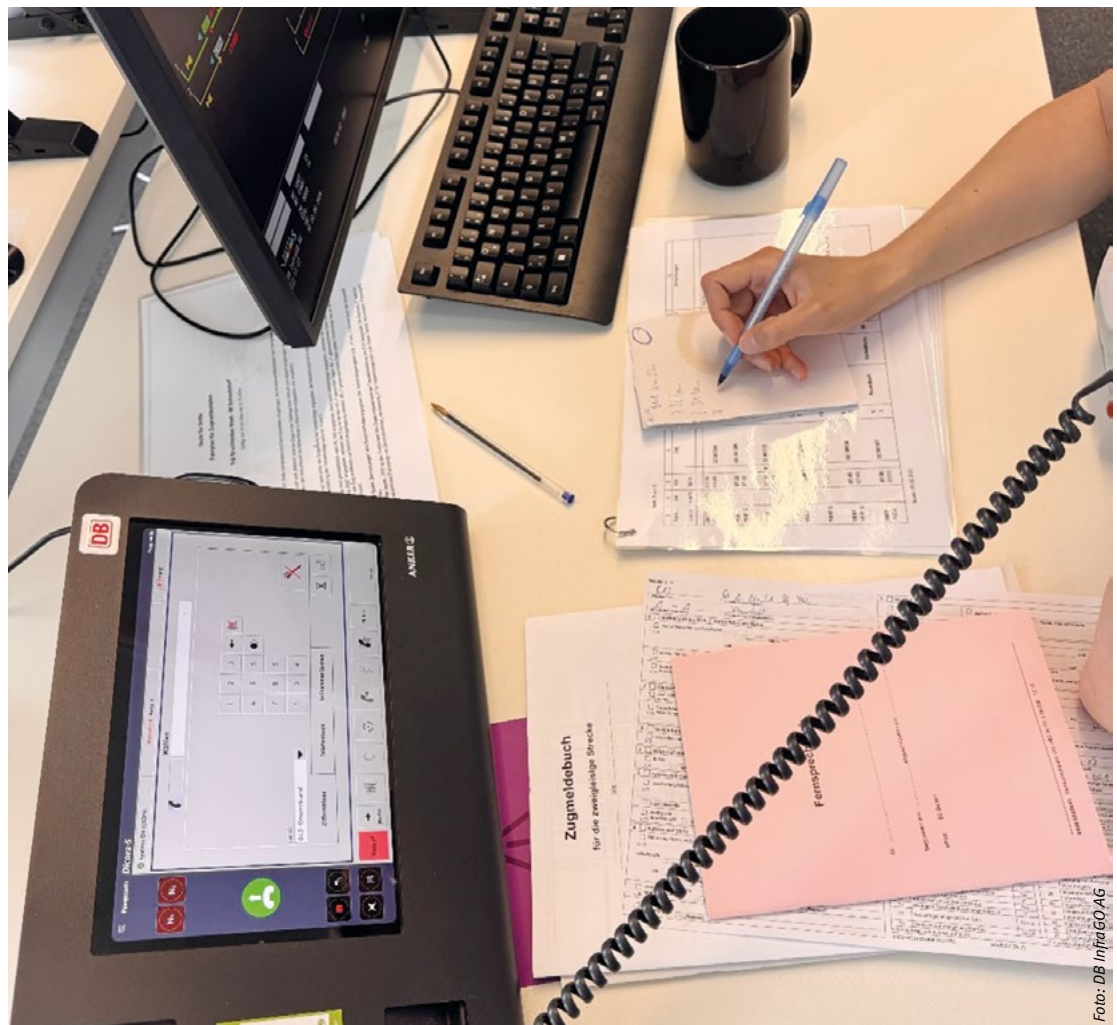


Foto: DB InfraGO AG

in die Unterlage zu schreiben. Es gibt aber ein anderes, gegenläufiges Fehlverhalten, das auf derselben Ursache beruht: dem Bruch der Kopplung zwischen Handlung und Eintrag. Typisches Beispiel ist, dass Meldungen oder betriebliche Informationen auf Schmier- oder Notizzettel geschrieben werden – und nicht unmittelbar in die vorgesehene betriebliche Unterlage. Ein späteres Übertragen in die eigentliche Unterlage kann so schnell vergessen werden. Mögliche Gründe für den „Schmierzettel“ können sein:

- Die Unterlage liegt nicht direkt am Arbeitsplatz.
- Unsicherheit, welche Spalte, Zeile oder Unterlage richtig ist.
- Die betriebliche Unterlage besonders korrekt führen und Korrekturen vermeiden.
- Mehrere Meldungen werden im Stress gesammelt und später gebündelt eingetragen.

Das Problem ist in allen Fällen dasselbe: Die Handlung ist tatsächlich erfolgt, zum Beispiel eine Zugmeldung oder eine sonstige betriebliche Meldung. Sie ist aber an der sicherheitsrelevanten Stelle noch nicht dokumentiert. Das Übertragen kann in der Hektik untergehen oder nur teilweise erfolgen. Bei späterer Kontrolle sieht es aus, als hätte es die Handlung bzw. die Meldung nie gegeben. Damit entsteht eine paradox klingende Situation: „Notiert – und doch nicht notiert.“

Unabhängig davon, ob Informationen zu früh oder zu spät eingetragen werden, gilt derselbe Grundsatz: „Handlung und Dokumentation gehören unmittelbar zusammen.“

Nur wenn beide eng miteinander gekoppelt bleiben, können betriebliche Unterlagen ihre Funktion als verlässliche Informations- und Entscheidungsgrundlage erfüllen. So ist jederzeit nachvollziehbar, was erfolgt ist, wann es erfolgt ist und welchen aktuellen Bearbeitungsstand eine Meldung oder Maßnahme hat.

Was bedeutet das für die Praxis?

Richtiges Handeln

- Dokumentieren, sobald die Handlung durchgeführt wurde.
- Meldungen und Aufträge direkt in der dafür vorgesehenen Unterlage erfassen und bei der Wiederholung das Eingetragene vorlesen.
- Bei Unsicherheiten zur Dokumentation sich die Zeit nehmen und unmittelbar klären als

zwischenzeitliche Notizen anzulegen.

- Darauf achten, dass Unterlagen jederzeit den aktuellen Betriebszustand widerspiegeln.

Falsches Handeln

- Aufträge, Meldungen und erledigte Handlungen lediglich auf Notizzetteln festhalten und die Übertragung auf später verschieben.
- Maßnahmen als erledigt dokumentieren, bevor sie tatsächlich ausgeführt wurden.

Digitale Systeme und technische Unterstützung tragen wesentlich zur Sicherheit im Eisenbahnbetrieb bei. Insbesondere bei Störungen, Bauarbeiten oder betrieblichen Besonderheiten bleibt jedoch entscheidend, dass Informationen klar kommuniziert und betriebliche Unterlagen konsequent geführt werden. Sicherheit entsteht im Zusammenspiel von Technik, Mensch und Organisation. Eine zeitgerechte, eindeutige und nachvollziehbare Dokumentation ist dabei ein wesentlicher Baustein.

Betriebliche Unterlagen sind nur dann wertvoll, wenn sie jederzeit den tatsächlichen Betriebszustand abbilden. Dazu einige Kernaussagen:

- Das Zugmeldebuch ist kein Planungsinstrument und kein Schönschreibheft, sondern ein verlässliches Abbild des tatsächlichen Betriebsablaufs.
- Erst handeln, dann dokumentieren.
- Dokumentiertes muss den tatsächlichen Stand widerspiegeln.
- Korrekturen müssen nachvollziehbar bleiben.

Wer diese Grundsätze konsequent lebt, schafft Transparenz, unterstützt Kollegen bei ihrer Arbeit und leistet einen wichtigen Beitrag zu einem sicheren Bahnbetrieb. Dies gilt nicht nur für die Mitarbeitenden auf den Stellwerken und „an vorderster Front“, sondern auch für alle, die mit ihren Kontrollen für Transparenz in der Dokumentation sorgen.

Ausblick

In regelmäßigen Abständen soll in der BahnPraxis B über die Erkenntnisse bei der Untersuchung von „Störungen durch betriebliche Fehlhandlungen“ berichtet werden. Es soll dabei nicht das Fehlverhalten im Vordergrund stehen, sondern das WARUM und die Frage, was daraus gelernt werden kann.

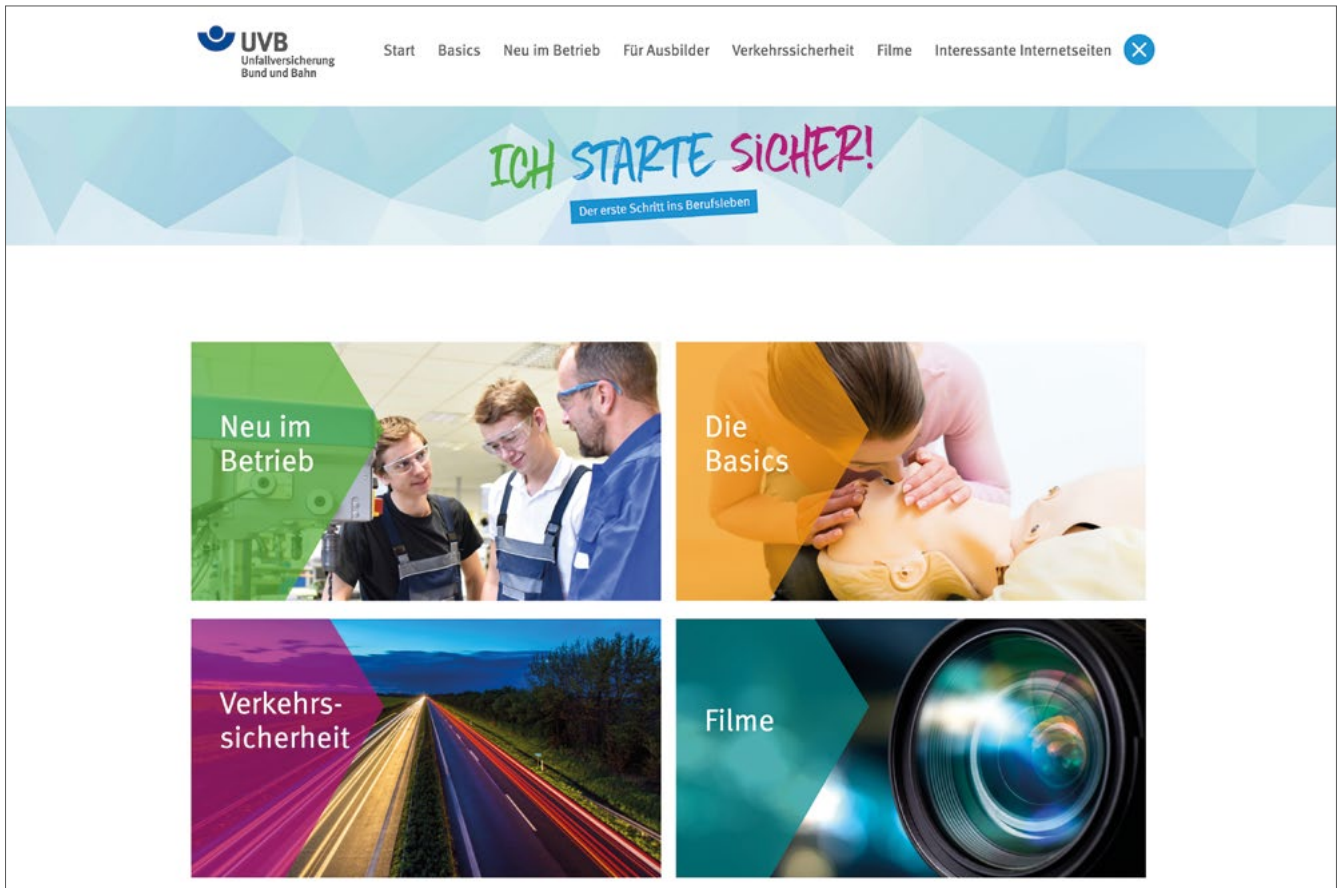


Berufseinstieg

Sicher ins Berufsleben starten

Dipl.-Ing. (FH) Christoph Rützel, M.Sc., Referent im Referat Prävention – Bereich Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Unfallversicherung Bund und Bahn Frankfurt am Main

Der erste Tag in der Ausbildung ist aufregend. Plötzlich gibt es neue Aufgaben, neue Kollegen, unbekannte Arbeitsabläufe und eine Umgebung, in der man sich erst einmal zurechtfinden muss. Gerade in dieser Anfangsphase ist es wichtig, nicht nur fachlich gut vorbereitet zu sein, sondern auch auf die eigene Sicherheit und Gesundheit zu achten.



Das Informationsangebot „Ich starte sicher!“ der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), welches über die Internetseite www.uvb-start.de aufgerufen werden kann, unterstützt Auszubildende dabei. Es vermittelt Grundlagen rund um Arbeitsschutz, Gesundheit, Unfallversicherung und einen sicheren Start in den Arbeitsalltag. Darüber hinaus stellt das Angebot auch für Auszubildende hilfreiche Informationen bereit.

Der Berufseinstieg verdient besondere Aufmerksamkeit

Wer neu in einen Betrieb kommt, kennt viele Abläufe noch nicht. Wo befinden sich Fluchtwege und Erste-Hilfe-Einrichtungen? Welche Persönliche Schutzausrüstungen (PSA) müssen getragen werden? An wen kann ich mich bei Fragen wenden? Und was passiert eigentlich, wenn sich auf dem Weg zur Arbeit oder während der Arbeitszeit ein Unfall ereignet? Diese Unsicherheiten können das Risiko für Fehler und Unfälle erhöhen.

Daher ist es zu Beginn der Ausbildung besonders wichtig, die Sicherheitsvorschriften im Betrieb bzw. Unternehmen kennenzulernen, die

für die Tätigkeit vorgeschriebenen Persönlichen Schutzausrüstungen zu tragen und die Anweisungen der Auszubildenden zu befolgen.

Auszubildende dürfen Fragen stellen.

Niemand kann zu Beginn der Ausbildung sämtliche Regeln, Arbeitsmittel und betrieblichen Abläufe kennen.

Arbeitsschutz beginnt mit den Grundlagen

Viele Faktoren können die Sicherheit und die Gesundheit beeinflussen. Dazu zählen beispielsweise körperliche Belastungen, Gefahrstoffe und Lärm, aber auch gesundheitsbezogene Faktoren wie Bewegung und Ernährung.

Unter der Rubrik „Basics“ sind auf der Internetseite www.uvb-start.de wichtige Themen zusammengestellt, die eine Grundlage für sicheres und gesundheitsbewusstes Handeln bilden. Ziel ist es, Gefahren frühzeitig zu erkennen und zu reduzieren, bevor diese zu einem

Unfall, einem Beinaheunfall oder einer Erkrankung führen.

Was ist ein Arbeitsunfall?

Ein Arbeitsunfall ist ein Unfall, den eine versicherte Person, z.B. der Auszubildende, im Zusammenhang mit ihrer beruflichen Tätigkeit erleidet. Führt ein Arbeitsunfall zu einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen, muss der Betrieb eine Unfallanzeige an den zuständigen Unfallversicherungsträger übermitteln. Auch psychisch belastende oder traumatische Ereignisse am Arbeitsplatz sollten ernst genommen und dokumentiert werden. Treten unmittelbar Beschwerden auf, können weitere Schritte über den Betrieb und den zuständigen Unfallversicherungsträger eingeleitet werden. Für Auszubildende ist es wichtig zu wissen, dass Verletzungen oder gesundheitliche Beschwerden, die während oder infolge der auszuführenden Tätigkeiten auftreten, möglichst zeitnah den Vorgesetzten im Betrieb zu melden sind.

Auch der Weg zur Arbeit gehört dazu

Für Auszubildende gilt das Gleiche wie für viele andere Beschäftigte: Der Arbeitstag beginnt mit dem Weg zur Arbeit und endet mit dem Weg nach Hause. Im Straßenverkehr entstehen täglich viele gefährliche Situationen.

Aufmerksamkeit, vorausschauendes Verhalten und ein verantwortungsvoller Umgang mit den Risiken im Straßenverkehr gehören zu einem sicheren beruflichen Alltag.

Das betrifft nicht nur Autofahrer. Auch wer mit Motorrad, öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs ist, sollte den Arbeitsweg bewusst und sicher gestalten.

Aufgaben der gesetzlichen Unfallversicherung

Die UVB ist gesetzlicher Unfallversicherungsträger für rund zwölf Millionen Menschen in öffentlichen Verwaltungen und Einrichtungen des Bundes sowie in Unternehmen der Deutschen Bahn AG.

Eine ihrer zentralen Aufgaben ist die Präventionsarbeit: Mitgliedsbetriebe sollen unterstützt

werden, Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren zu verhindern bzw. zu reduzieren. Kommt es dennoch zu einem Arbeits-/Wegeunfall oder zu einer Berufskrankheit, gehört es zu den Aufgaben der gesetzlichen Unfallversicherung, die Wiederherstellung von Gesundheit und Arbeitskraft zu unterstützen und ggf. finanzielle Leistungen zu erbringen.

Alle Beschäftigten – auch Auszubildende – zahlen dafür keinen eigenen Versicherungsbeitrag. Die Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung werden von den Arbeitgebern bzw. den Mitgliedsunternehmen getragen. Auszubildende müssen darüber informiert sein, bei welchem Träger sie im Unternehmen und in der Schule gesetzlich unfallversichert sind.

Verantwortung der Ausbildenden

Nicht nur Auszubildende selbst tragen zu einem sicheren Arbeitsalltag bei. Auch die Vorgesetzten, insbesondere Ausbildende, haben eine besondere Verantwortung. Ein guter Start beginnt deshalb schon vor dem ersten Arbeitstag.

Arbeitsplatz und benötigte Arbeitsmittel sollten vorbereitet sein, notwendige persönliche Schutzausrüstung muss zur Verfügung stehen und die Einarbeitung sollte geplant werden.

Am ersten Tag hilft ein Betriebsrundgang bei der Orientierung. Dabei können beispielsweise Arbeitsbereiche, Sozialräume, Fluchtwege, Feuerlöscher und Erste-Hilfe-Einrichtungen gezeigt und erläutert werden. Ebenso wichtig ist es, zentrale Ansprechpersonen vorzustellen.

Anschließend sollten allgemeine und tätigkeitsbezogene Unterweisungen folgen. Beschäftigte wie Auszubildende müssen wissen, welche Gefährdungen bei ihrer Arbeit auftreten können und mit welchen Maßnahmen sie sich davor schützen.

Besonders hilfreich ist es, Schutzmaßnahmen nicht nur theoretisch zu erklären, sondern diese direkt am Arbeitsplatz zu zeigen und einzuüben.



Sicher arbeiten heißt auch: Nachfragen erlaubt

Gerade Auszubildende möchten häufig zeigen, dass sie Aufgaben selbstständig bewältigen können. Bei Unsicherheit nachzufragen ist kein Zeichen mangelnder Kompetenz – im Gegenteil: Wer ein Arbeitsmittel oder einen betrieblichen Ablauf nicht oder nicht vollständig verstanden hat, sollte sich die Tätigkeit nochmals erklären lassen, bevor er damit beginnt. Gleiches gilt, wenn eine Situation gefährlich erscheint oder vorgeschriebene Schutzmaßnahmen fehlen. Sicherheit entsteht dort, wo Auszubildende, Ausbilder und Vorgesetzte vorhandene Gefahren ernst nehmen und im Betrieb eine Kultur schaffen, in der Fragen ausdrücklich erlaubt bzw. erwünscht sind.

Fazit

Ein guter Start ins Berufsleben bedeutet mehr als einen unterschriebenen Arbeitsvertrag und einen eingerichteten Arbeitsplatz. Wer langfristig erfolgreich arbeiten möchte, sollte von Anfang dazu angeleitet werden, auf die eigene Sicherheit und Gesundheit zu achten. Dazu

gehören das Wissen über Gefahren sowie Schutzmaßnahmen zu kennen und anzuwenden, ebenso wie Bewegung, Ernährung und Kommunikation sowie ein verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr.

Das Informationsportal „Ich starte sicher!“, greift diese Themen speziell für Auszubildende auf und bietet darüber hinaus hilfreiche Informationen für Auszubildende.





Sicherheit und Gesundheit

Sicheres Arbeiten auf Brückenuntersichtgeräten

Christian Otto, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region Nord, Minden

Eisenbahnbrücken sind spezielle konstruktive Bauwerke, die Eisenbahnstrecken über Hindernisse wie Straßen, Flüsse, Täler oder andere Schienenwege führen. Da Brücken enormen dynamischen Lasten standhalten müssen, sind diese regelmäßig sicherheitstechnisch zu prüfen. Der folgende Artikel gibt einen Überblick über den Einsatz von Brückenuntersichtgeräten bei Prüfungen und die damit verbundenen Gefährdungen für die dort arbeitenden Beschäftigten. Weiterhin konkretisiert er die Pflichten der verantwortlichen Führungskräfte beim Durchführen dieser Arbeiten.

In Deutschland betreibt und unterhält die DB InfraGO AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine große Anzahl an Eisenbahnbrücken. Viele davon sind bereits Jahrzehnte im Einsatz und somit dem Verschleiß durch zahlreiche Fahrten sowie Umwelteinflüssen ausgesetzt. Um dennoch tagtäglich die Sicherheit und

Funktionsfähigkeit der Bauwerke zu gewährleisten, müssen in regelmäßigen zeitlichen Abständen Prüfungen der Brücken durchgeführt werden.

Diese umfassen, um nur einige Punkte zu nennen, eine allgemeine Sichtprüfung, das Messen der Spaltmaße an

den Auflagern sowie die Beurteilung statisch relevanter Bauteile, welche z.B. durch Beschädigungen im Beton wie Rost oder durch Verformungen beeinträchtigt sein können.

Ein wesentlicher Faktor bei einer Brückenprüfung ist, die komplette Brücke von allen Seiten gut erreichen und einsehen zu können. Nur so kann eine aussagekräftige Einschätzung über den Zustand der einzelnen Bauteile getroffen werden, um ggf. zielgerichtete Instandsetzungsmaßnahmen zu veranlassen.

Ein Problem, welches sich dabei jedoch offenbart, ist die Erreichbarkeit des Unterbaus und der Unterseite einer Brücke. Liegt diese nur einige Meter über dem Grund (Oberkante Gelände), ist der Einsatz einer Hubarbeitsbühne oft ausreichend, um alle Bauteile gut und sicher erreichen zu können. Bei sehr hohen Talbrücken oder anderen Brücken, deren Bauteile vom Gelände, z.B. durch Gewässer oder unwegsamen Bewuchs nur sehr schwer erreichbar sind, ist dieses nicht immer möglich. Um

dennoch eine vollständige Prüfung zu gewährleisten, wird in diesen Fällen auf sogenannte Brückenuntersichtgeräte (im weiteren Artikel als „BUG“ abgekürzt) zurückgegriffen.

Aufbau der Brückenuntersichtgeräte

Der Aufbau der BUG kann grob in drei Teile unterteilt werden (Abbildung 1).

Zunächst gibt es ein Fahrzeug/Oberbau (Abbildung 2), welches seitlich neben dem Gleis auf der Oberseite der Brücke – auf dem Randweg – aufgestellt wird. Daran schließt sich ein Leiterturm an, welcher über einen kleinen Ausleger betreten werden kann. Über die Leiter im Leiterturm ist anschließend der letzte Teil des BUG – die Arbeits- oder Inspektionsplattform (auch Arbeitssteg genannt) – erreichbar. Die vertikale Distanz vom Fahrzeug über den Leiterturm bis auf den Arbeitssteg kann dabei mehrere Meter leicht überschreiten. Optional gibt es noch Pfeilerfahrgeräte, welche am Arbeitssteg befestigt werden



Abbildung 1:
Fahrzeug/Oberbau
als Zugang zum
Brückenuntersicht-
gerät – seitlich
neben dem Gleis

und mit denen hohe Brückenpfeiler abgefahren und geprüft werden können.

Auch wenn die ingenieurtechnischen Meisterwerke – zumindest teilweise – beeindruckende Bauwerke sind, so ist festzustellen, dass die Arbeit der Beschäftigten beim Durchführen der Prüfungen mit vielen Gefährdungen verbunden ist.

Gefährdungen bei Arbeiten auf Brückenuntersichtgeräten

Um mögliche Gefährdungen zu veranschaulichen, folgen des Szenario aus der Praxis:

Ein Team von Brückenprüfern befindet sich auf dem Arbeitssteg und prüft eine große Talbrücke (wie in Abbildung 1 dargestellt). Die Beschäftigten sind dabei mit dem BUG bereits in der Mitte der Talbrücke angekommen. Plötzlich meldet sich ein Brückenprüfer auf dem Arbeitssteg bei den Teamkollegen und teilt diesen mit, dass ihm schwindelig ist. Kurz danach kippt er bewusstlos zu Boden.

Jetzt zählt jede Sekunde. Doch wie kann die Rettung eingeleitet werden?

1. „Hucke-Pack“ – die Leiter hinauf?
2. Den Bewusstlosen irgendwie abseilen oder aufseilen?
3. Das BUG zum nächsten Auflager verfahren?

Was ist erforderlich? Oder besser: Wurden Rettungsmaßnahmen für den Notfall festgelegt? Wurden die

Beschäftigten durch ihre verantwortliche Führungskraft unterwiesen, wie sie sich in diesen Notfällen verhalten?

Nach §10 Arbeitsschutzgesetz respektive § 24 DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ hat der Arbeitgeber/Unternehmer für eine wirksame Erste Hilfe zu sorgen. Dabei sind besondere Arbeitsplätze wie auf dem Arbeitssteg des BUG ebenso zu berücksichtigen, wie das Büro im Verwaltungsgebäude oder der Arbeitsplatz in der Werkstatt.

Es gilt also vor Beginn der Arbeiten eindeutig zu regeln, wie die Übergabe eines Verunfallten vom Arbeitssteg zum Rettungsdienst sicher und schnell erfolgen kann. Dabei sind auch Worst-Case-Szenarien, wie die vollständige Bewusstlosigkeit bzw. Bewegungsunfähigkeit eines Beschäftigten, zu betrachten.

Neben der Sicherstellung einer wirksamen Ersten-Hilfe sind weitere Gefährdungen vorhanden, welche in der folgenden Grafik zusammengefasst dargestellt sind (Abbildung 3).

Hervorzuheben ist dabei insbesondere die erhöhte Gefahr des Absturzes und die damit verbundene Rettung des Beschäftigten aus der persönlichen Schutzausrüstung gegen Absturz – zur Vermeidung eines Hängetraumas. Aber auch Gefährdungen durch Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile von Frei- und Bahnleitungen sowie das damit verbundene Freischalten und Bahnerden, oder Schutzmaßnahmen vor absplitternden

Abbildung 2:
Aufbau der
Brückenuntersicht-
geräte (Begriffe)





Abbildung 3:
Zusammenstellung möglicher
Gefährdungen bei Arbeiten auf
Brückenuntersichtgeräten

Beton- und Rostteilen sowie der Hautschutz bei erhöhter UV-Strahlung im Sommer sind zu betrachten.

Pflichten des Arbeitgebers und Schutzmaßnahmen

Wie bereits erwähnt, ist durch die verantwortliche Führungskraft im Vorfeld der Arbeiten festzulegen, welche Schutzmaßnahmen für welche Gefährdungen angewendet werden müssen. Um diese Frage sicher und vollständig zu beantworten, hat der Unternehmer bzw. die verantwortliche Führungskraft eine Gefährdungsbeurteilung erstellen (§ 3 ff. DGUV Vorschrift 1). Dieses Instrument ermöglicht die systematische Ermittlung von Gefährdungen, deren Bewertung und die Ableitung wirksamer Schutzmaßnahmen. Jede Brückenprüfung ist dabei individuell zu betrachten, da jede Brücke anders gestaltet ist und somit ihre eigenen Besonderheiten aufweist.

Beratend und unterstützend können der Führungskraft dabei die Fachkraft für Arbeitssicherheit, der Betriebsarzt oder externe Fachkundige zur Seite stehen. Sind die Gefährdungen ermittelt und bewertet sowie Schutzmaßnahmen abgeleitet, ist das Ergebnis zu dokumentieren. Anschließend ist im Rahmen einer Unterweisung den Brückenprüfern (Beschäftigten) zu vermitteln, welche Gefährdungen bei der Durchführung ihrer Arbeiten auftreten können, welche Schutzmaßnahmen festgelegt wurden und wie diese umgesetzt werden. Bei der praktischen Ausführung der Arbeiten ist die Wirksamkeit zu kontrollieren.

Am Beispiel der Ersten-Hilfe und der Rettung des bewussten Brückenprüfers bedeutet dies konkret, dass unter anderem folgende Punkte eindeutig geregelt sein müssen:

1. Was ist die sicherste und schnellste Rettungsmöglichkeit?
(z.B. Abseilen oder Aufseilen)
 2. Welches Rettungsequipment ist dafür notwendig?
(z.B. Höhensicherungsgeräte mit Hubfunktion, Abseilgeräte, Rettungsgurte, Rettungstragen, Verbindungsmittel wie Karabiner usw.)
 3. Ist jeder Brückenprüfer im Umgang mit dem Equipment geschult und wurden Rettungsübungen durchgeführt?
 4. Wie kann ein Notruf abgesetzt werden und ist ein Übergabepunkt mit dem Rettungsdienst im Vorfeld abgestimmt?
 5. Welche Erste-Hilfe-Mittel sind notwendig und sind diese schnell erreichbar?
(z.B. Defibrillator)
 6. Sind bahnspezifische Gefährdungen zu berücksichtigen?
(z.B. Zugfahrten auf der Brücke)
- Und so weiter...

Die aufgeführten Punkte sind nicht abschließend und können – je nach Art der Brücke und der durchzuführenden Arbeiten – unterschiedlich sein.

Fazit

Es bleibt festzuhalten, dass die Arbeiten der Brückenprüfung bei der DB InfraGO AG herausfordernde Arbeitsplätze mit hohem Gefährdungspotenzial sind. Nur durch das frühzeitige Ermitteln und Bewerten der Gefährdungen sowie das Festlegen geeigneter Schutzmaßnahmen – welches brückenspezifisch durchgeführt werden muss – sowie das Unterweisen der Beschäftigten über die festgelegten Schutzmaßnahmen, ist es möglich, die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten auf Brückenuntersichtgeräten dauerhaft zu gewährleisten.

DIGITALES FÜHRUNGSKRÄFTETRAINING IM ARBEITSSCHUTZ

Kompetent führen. Sicher arbeiten. Gemeinsam Gesundheit schützen.

TRAININGSINHALTE

- Rechtliche Grundlagen im Arbeitsschutz
- Führungsverantwortung und Vorbildfunktion
- Gefährdungsbeurteilung und Maßnahmen
- Kommunikation und Sicherheitskultur
- Unfallprävention und Gesundheitsschutz

GUTE FÜHRUNG SCHAFFT SICHERHEIT.

- Ich kenne meine Verantwortung.
- Ich erkenne Risiken frühzeitig.
- Ich handle – zum Schutz meines Teams.

SICHERHEIT BEGINNT BEI MIR.

- ✓ Verantwortung übernehmen
- ✓ Risiken erkennen
- ✓ Mitarbeitende schützen
- ✓ Sicherheitskultur stärken

IHRE VORTEILE

- Praxisnahes Wissen für den Führungsalltag
- Interaktiv und teilnehmerorientiert
- Flexibel – ortsunabhängig und digital
- Nachhaltig – mehr Sicherheit im Unternehmen

TRAININGSFORMAT

Live-Online-Training mit interaktiven Methoden, Diskussionen und Praxisbeispielen

SICHERHEIT FÜHRUNG GESUNDHEIT ERFOLG

Gemeinsam für eine sichere und gesunde Arbeitswelt.

Quelle: Christoph Ulrich – KI generiert

Arbeits- und Brandschutz

Führungskräftetraining bei der DB Fernverkehr AG

Christoph Ulrich, Seniorreferent Arbeits- und Brandschutz, DB Fernverkehr AG, Frankfurt am Main

Führungskräfte bewegen jeden Tag viele Themen gleichzeitig: Personal, Betrieb, Qualität, Wirtschaftlichkeit, Kundenerwartungen, Veränderungsprozesse – und eben auch Arbeits- und Brandschutz. Dieser ist ein wichtiger Bestandteil wirksamer Führung, aber in der Regel nicht der fachliche Ursprung der Führungsrolle. Führungskräfte sind meist Expertinnen und Experten für den Zweck ihrer Abteilung, nicht automatisch Fachleute für Arbeitsschutz. Genau hier setzt die DB Fernverkehr AG mit einem verpflichtenden Führungskräfte-Training im Arbeits- und Brandschutz an.

Ziel ist nicht, Führungskräfte zu Arbeitsschutzspezialisten auszubilden. Vielmehr sollen sie Orientierung gewinnen, ihre Verantwortung einordnen und wissen, wann welche Unterstützung sinnvoll ist. Arbeitsschutz soll im Führungsalltag handhabbar werden: als Teil guter Organisation, klarer Kommunikation und vorausschauender Prävention.

Das Training schafft dafür einen gemeinsamen Rahmen. Es macht deutlich, welche Erwartungen an Führungskräfte bestehen, welche Rolle Fachfunktionen übernehmen und wie Arbeitsschutz im betrieblichen Alltag wirksam unterstützt.

Für Führungskräfte ist die Teilnahme verpflichtend und muss spätestens alle fünf Jahre wiederholt werden. Angeboten wird das Training viermal im Jahr. Jeder Durchgang umfasst zwei virtuelle Termine mit jeweils 2,5 Stunden.

Sicherheit beginnt mit Führung

Sicherheit wird bei der DB Fernverkehr AG nicht als rein formale Vorgabe verstanden, sondern als gemeinschaftliche Aufgabe. Mitarbeitende sollen Verantwortung übernehmen, Feedback geben und sich der Sicherheitsrelevanz ihres eigenen Handelns bewusst sein.

Für Führungskräfte bedeutet dies, Sicherheit aktiv vorzuleben. Sie prägen, wie offen über Fehler gesprochen wird, ob Beinaheunfälle gemeldet werden und ob Beschäftigte Gefährdungen frühzeitig ansprechen. Die Erfahrung macht deutlich, dass eine positive Sicherheitskultur nicht allein durch Regeln entsteht. Sie entwickelt sich dort, wo Beschäftigte Gefahren kennen, Fehler ohne Angst vor Schuldzuweisung melden können und aus Ereignissen gemeinsam gelernt wird.

Warum ein Führungskräftetraining?

Arbeits- und Brandschutz funktionieren dann am besten, wenn sie frühzeitig mitgedacht werden. Genau das ist im Führungsalltag anspruchsvoll: Entscheidungen müssen häufig unter Zeitdruck getroffen werden, verschiedene Interessen sind abzuwägen und operative Anforderungen stehen im Vordergrund. Das Führungskräftetraining soll helfen, Arbeitsschutz nicht als zusätzliche Belastung, sondern als unterstützenden Bestandteil guter Führung zu verstehen.

Der Mehrwert liegt vor allem in der Handlungssicherheit. Führungskräfte sollen erkennen können, welche Themen sie selbst verantworten, welche Aufgaben sie organisieren müssen und wann Fachkundige einzubinden sind. Damit entsteht keine zusätzliche Parallelwelt zum Betrieb, sondern eine tragfähige Verbindung zwischen Linienverantwortung und fachlicher Unterstützung.

Weil Führungskräfte viele Aufgaben gleichzeitig wahrnehmen müssen, braucht es klare Orientierung statt abstrakter Regelkunde. Das Training übersetzt Anforderungen in typische Führungssituationen: Was muss organisiert werden? Welche Verantwortung bleibt bei der Führungskraft? Wo unterstützen Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte, Brandschutzbeauftragte oder weitere Beteiligte? So wird Arbeitsschutz greifbar und anschlussfähig an den Führungsalltag.

Arbeitsschutz als Unterstützung im Führungsalltag

Ein positiver Arbeitsschutzansatz beginnt mit dem Verständnis, dass Führungskräfte diese Aufgabe nicht allein tragen müssen. Fachkräfte für Arbeitssicherheit und die weiteren Akteure der Arbeitsschutzorganisation bieten Orientierung, Methoden und fachliche Unterstützung. Sie unterstützen dabei, Gefährdungen strukturiert zu betrachten, Entscheidungen nachvollziehbar zu machen und Maßnahmen so zu gestalten, dass sie im Betrieb umsetzbar sind.

Dieser unterstützende Charakter ist wichtig. Führungskräfte sollen nicht mit Vorschriften allein gelassen werden. Sie sollen wissen, wie sie Anforderungen mit ihren betrieblichen Aufgaben verbinden können und an welchen Stellen die Fachkräfte für Arbeitssicherheit und die weiteren Akteure der Arbeitsschutzorganisation beratend unterstützen. Aus einem möglichen Kontrollthema wird so ein gemeinsames Arbeitsfeld, in dem sichere und gesunde Arbeit praktisch ermöglicht wird.

Das Training stärkt genau dieses Zusammenspiel. Es vermittelt keine isolierte Fachwelt, sondern schafft ein gemeinsames Verständnis dafür, wie Führung, Betrieb und Arbeitsschutz ineinandergreifen. Daraus entsteht Sicherheit im Handeln – für Führungskräfte, für Beschäftigte und für die Organisation des Unternehmens insgesamt.

Führungskräfte fit machen, nicht zusätzlich belasten

Der Anspruch des Führungskräftetrainings ist deshalb bewusst praxisnah: Führungskräfte sollen sich in ihrer Rolle gestärkt fühlen. Sie sollen wissen, welche Fragen sie stellen müssen, welche Entscheidungen sie treffen können und wann Unterstützung erforderlich ist. Nicht die Tiefe einzelner Regelungen steht im Vordergrund, sondern die Fähigkeit, Arbeitsschutz wirksam in Führungsroutinen einzubinden.

Damit wird ein realistischer Blick auf Führung unterstützt. Niemand kann in allen Themen zugleich Fachexperte sein. Entscheidend ist, Verantwortung wahrzunehmen, die richtigen Strukturen zu nutzen und Beschäftigte aktiv einzubeziehen. Das Training hilft, diese Rolle klarer zu sehen und im Alltag souveräner auszufüllen.

Gemeinsame Verantwortung braucht klare Rollen

Führungskräfte tragen Verantwortung für sichere und gesunde Arbeitsbedingungen in

ihrem Verantwortungsbereich. Gleichzeitig ist Arbeitsschutz eine Gemeinschaftsaufgabe. Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte, Brandschutzbeauftragte, Sicherheitsbeauftragte, Betriebsrat und weitere Beteiligte bringen ihre jeweilige Expertise ein. Das Training macht diese Rollen sichtbar und zeigt, wie Zusammenarbeit wirksam organisiert werden kann.

Dieser Rollenblick entlastet Führungskräfte. Sie müssen nicht jede fachliche Detailfrage selbst beantworten. Wichtig ist, Gefährdungen wahrzunehmen, Themen anzustoßen, Zuständigkeiten zu klären und die vorhandene Unterstützung zu nutzen. Arbeitsschutz wird damit zu einem Netzwerk, das Führungskräfte stärkt und Beschäftigte schützt.

Der Mehrwert liegt in einem gemeinsamen Verständnis: Führung gibt Richtung und schafft Rahmenbedingungen, Fachfunktionen beraten und unterstützen, Beschäftigte bringen ihre Erfahrungen aus der Praxis ein. So entsteht ein System, in dem Prävention nicht neben dem Betrieb steht, sondern Teil guter Zusammenarbeit wird.



Mehrwert für Unternehmen, Führung und Beschäftigte

Das Führungskräfte-Training schafft Mehrwert auf mehreren Ebenen. Für das Unternehmen stärkt es eine einheitliche Sicherheitskultur und unterstützt verlässliche Prozesse. Für Führungskräfte schafft es Orientierung und Sicherheit im Umgang mit Verantwortung. Für die Beschäftigten erhöht es die Chance, dass Gefährdungen frühzeitig erkannt, angesprochen und wirksam bearbeitet werden.

Damit unterstützt das Training einen positiven Weg: Arbeitsschutz wird nicht erst relevant, wenn etwas passiert ist bzw. sich ein Unfall oder Beinaheunfall ereignet hat. Arbeitsschutz wird vorausschauend eingebunden, begleitet Führungskräfte bei ihren täglichen Aufgaben und hilft, sichere Entscheidungen im Arbeitsalltag zu treffen. Das ist besonders wichtig in einer Organisation, in der unterschiedliche Tätigkeiten, Standorte und betriebliche Anforderungen zusammenkommen.

So entsteht aus einer verpflichtenden Qualifizierung ein praktisches Unterstützungsangebot. Führungskräfte werden nicht nur informiert, sondern befähigt: Sie können Arbeitsschutz besser einordnen, Ansprechpartner gezielt einbinden und ihre Verantwortung als Teil der Führungsaufgabe wirksam wahrnehmen.

Lernen im Austausch

Ein weiterer wichtiger Zweck des Trainings ist der Austausch. Die Führungskräfte erhalten dafür gezielte Aufgabenstellungen, die sie in kleineren Gruppen bearbeiten. Die Gruppenarbeit wird über virtuelle Räume umgesetzt und ermöglicht es, konkrete Führungssituationen strukturiert zu besprechen, unterschiedliche Perspektiven einzubringen und gemeinsam Lösungsansätze zu entwickeln.

Diese Kombination aus Aufgabe, Austausch und Reflexion kommt bei den Teilnehmenden sehr positiv an. Sie schafft Raum für Fragen und Erfahrungen aus dem Führungsalltag. Gleichzeitig wird deutlich, dass viele Herausforderungen nicht isoliert auftreten, sondern auch in anderen Verantwortungsbereichen bekannt sind.

So wird Arbeitsschutz nicht als abstrakte Regelwelt vermittelt, sondern als praktische Unterstützung für Führungsentscheidungen erlebbar.

Das stärkt nicht nur Wissen, sondern auch Haltung: Führungskräfte können Arbeits- und Brandschutz glaubwürdiger vorleben, besser in Gespräche und Routine integrieren und damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherheitskultur des Unternehmens leisten.

Fazit

Das verpflichtende Führungskräfte-Training im Arbeits- und Brandschutz verfolgt vor allem folgendes Ziel: Führungskräfte für ihre Verantwortung fit zu machen und sie im Alltag zu unterstützen. Es geht nicht darum, zusätzliche Hürden aufzubauen oder aus Führungskräften Fachspezialisten zu machen. Es geht darum, Orientierung zu geben, Sicherheit im Handeln zu stärken und Arbeitsschutz als festen Bestandteil guter Führung zu verankern.

Der Mehrwert liegt in der Verbindung von Verantwortung und Unterstützung. Führungskräfte bleiben in ihrem betrieblichen Auftrag verankert und erhalten zugleich das Rüstzeug, um Arbeits- und Brandschutz wirksam mitzudenken. Damit geht die DB Fernverkehr AG einen positiven Weg: Arbeitsschutz wird als Partner verstanden, der Führung ermöglicht, Beschäftigte schützt und die Organisation des Unternehmens insgesamt stärkt.

Das Training ist als kontinuierliches Unterstützungsangebot angelegt. Der Austausch in virtuellen Räumen unterstützt dabei, Erfahrungen aus unterschiedlichen Verantwortungsbereichen zusammenzubringen und voneinander zu lernen. Die regelmäßige Wiederholung – spätestens alle fünf Jahre – sorgt dafür, dass das gemeinsame Verständnis lebendig bleibt. Arbeitswelt, Prozesse und betriebliche Anforderungen verändern sich. Das Training begleitet diesen Wandel und unterstützt Führungskräfte dabei, Verantwortung auch künftig sicher, praxisnah und wirksam wahrzunehmen.

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!

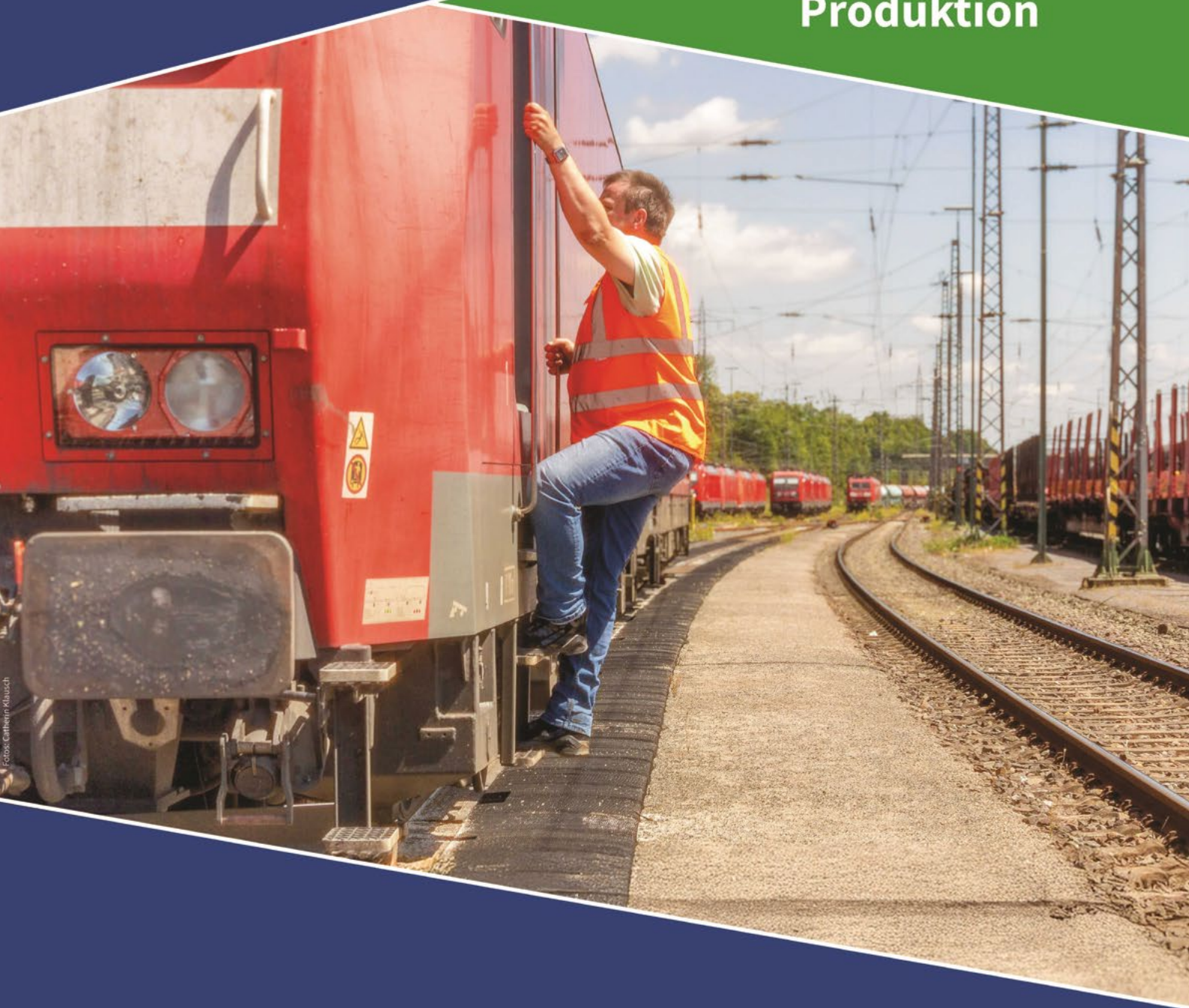
	Fragen	Antwort (mit Quellenangabe)
1.	<p>Welche signaltechnischen Einrichtungen können als Flankenschutzeinrichtung genutzt werden?</p> <p>☐ Rangierhalttafeln</p> <p>☐ Weichen</p> <p>☐ Sperrsignale</p> <p>☐ Haltetafeln</p> <p>☐ Gleissperren</p>	<p>Die nachfolgend genannten signaltechnischen Einrichtungen können als Flankenschutzeinrichtung genutzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weichen • Sperrsignale • Gleissperren <p>Quelle: Ril 408.0055 Abschnitt 2</p>
2.	<p>Geschobene Züge sind Züge, in denen kein arbeitendes Triebfahrzeug an der Spitze läuft oder von der Spitze aus gesteuert wird.</p> <p>Welche Züge dürfen geschoben werden?</p>	<p>Züge, die geschoben werden dürfen, sind:</p> <p>a) Züge zur Ver- und Entsorgung von Arbeitsstellen und zur Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur,</p> <p>b) Züge nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind,</p> <p>c) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wenn es im Streckenbuch zugelassen ist,</p> <p>d) Züge in Störungsfällen.</p> <p>Quelle: Ril 408.0445</p>
3.	<p>Welche der nachfolgend aufgeführten Einrichtungen gelten als Bahnhofsgrenze?</p> <p>☐ Einfahrweichen</p> <p>☐ Rangierhalttafeln</p> <p>☐ Trapeztafeln</p> <p>☐ Haltetafeln</p> <p>☐ Ausfahrweichen</p> <p>☐ Einfahrsignale</p>	<p>Die nachfolgend genannten Einrichtungen gelten als Bahnhofsgrenze:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einfahrweichen • Trapeztafeln • Einfahrsignale <p>Quelle: Ril 408.0055 Abschnitt 2</p>
4.	<p>Ein Zug muss auf der freien Strecke zurückgesetzt werden. Welche der folgenden Aussagen ist richtig?</p> <p>☐ Das Zurücksetzen erfolgt als Rangierfahrt</p> <p>☐ Die Zustimmung zum Zurücksetzen muss der FdI durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilen</p> <p>☐ Das Zurücksetzen darf nur bei Tag und sichtigem Wetter erfolgen</p> <p>☐ Die Zustimmung zum Zurücksetzen erfolgt mündlich</p>	<p>Diese Aussage ist richtig, wenn ein Zug auf der freien Strecke zurückgesetzt werden muss:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Zustimmung zum Zurücksetzen muss der FdI durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilen <p>Quelle: Ril 408.0572 Abschnitt 3, Absatz 2</p>

Fragen

Antwort (mit Quellenangabe)

5.	<p>Anschlussstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein angeschlossenes Gleis als Rangierfahrt befahren können. Wie werden Anschlussstellen unterschieden?</p>	<p>Es sind zu unterscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschlussstellen, bei denen die Blockstrecke nicht für einen anderen Zug freigegeben wird, • Anschlussstellen, bei denen die Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben wird (Ausweichanschlussstellen). <p>Quelle: Ril 408.0055 Abschnitt 2</p>
6.	<p>Wo ist auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock die Räumungsprüfstelle?</p> <p>☐ Zugmeldestelle vor dem Zugfolgeabschnitt</p> <p>☐ Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt</p> <p>☐ Zugfolgestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts</p> <p>☐ Zugfolgestelle am Anfang des Zugfolgeabschnitts</p>	<p>Die Räumungsprüfstelle auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt <p>Quelle: Ril 408.0244 Abschnitt 1</p>
7.	<p>In welchen Fällen ist die Signalabhängigkeit aufgehoben?</p>	<p>Die Signalabhängigkeit ist in folgenden Fällen aufgehoben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Hauptsignal kann auf Fahrt gestellt werden und eine Fachkraft hat im Arbeits- und Störungsbuch die Abhängigkeit für aufgehoben erklärt. • Ein Hauptsignal kann auf Fahrt gestellt werden und die Zungen- oder Herzstückverschlüsse von Weichen wirken nicht ordnungsgemäß. <p>(Hinweis: Bei einer virtuellen Blockstelle entspricht deren Fahrtmelder der Fahrtstellung des Hauptsignals.)</p> <p>Quelle: Ril 408.0055 Abschnitt 2</p>
8.	<p>Bediener eines Stellwerks [...] müssen vorbeifahrende Züge beobachten, sofern dies nicht aus örtlichen Gründen unmöglich ist. Worauf muss geachtet werden?</p>	<p>Es muss auf Folgendes geachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Signale am Zug, • Nach außen aufschlagende Türen und bei Personenwagen andere offene Außentüren, • Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder an Ladungen, • Feuer im Zug. <p>Quelle: Ril 408.0262 Abschnitt 2</p>
9.	<p>Was ist eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag?</p>	<p>Eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist eine Zugfahrt, die der Fdl nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einem daraus abgeleiteten Auftrag LVB-Fahrt bzw. einer ETCS-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS zulassen kann oder darf.</p> <p>(Hinweis: An einer virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrtmelder.)</p> <p>Quelle: Ril 408.0055 Abschnitt 2</p>

Sicherheit in der Produktion



Profis kennen die Regeln

Verwenden Sie die 3-Punkt-Methode!