



Liebe Leserinnen und Leser,

Fortbildung und damit meinen wir auch Fortbildung aus eigenem Antrieb heraus, halten wir für absolut notwendig. So denken wir auch über den RFU, die regelmäßigen Fortbildungsunterrichte. Der RFU für das zweite Halbjahr für Tf hat es jedoch voll in sich. Während der Unterricht normalerweise locker und entspannt war, ist der jetzige Unterricht nur ohne das Stattfinden einer Pause in dem vorgesehenen Zeitrahmen überhaupt möglich. Klar, ein Tf muss sich auch mit Sperrfahrten, wie sie diesmal behandelt werden, auskennen, doch wie oft kommen diese Sachen in einem Jahr vor? Wir meinen nur sehr selten! Und gerade darum muss man souverän in einer solch seltenen Situation handeln können. Da nützt es keinem, wenn man sich mit Entsetzen an den letzten Unterricht erinnert und versucht gedanklich alles zusammen zu klimpern. Das Problem hier ist „Lernen unter Stressbedingungen“. Unter Stressbedingungen muss man das Erlernte umsetzen können. Dafür dienen ja die Simulator- oder auch die Begleitfahrten durch den Teamleiter.

Lernen ist ein Prozess, hier wird nicht einfach ein Regelwerk ins Gehirn aufgenommen indem man es einfach liest. Richtlinien der Deutschen Bahn und die Weisungen sind kein Werk aus Grimms Kinder- und Hausmärchen, was man zur Unterhaltung liest und dann wieder vergisst.

Beim Lernen geht es darum Verknüpfungen im Gehirn herzustellen, um Zusammenhänge zu erfassen und langfristig zu verstehen. Diese Synapsen, so nennt man diese Verknüpfungen, können sich aber nur langfristig verfestigen, wenn man das Wissen in regelmäßigen Abständen abrufen. Wenn es schon wissenschaftliche Erkenntnisse und Lerntechniken gibt, warum wendet man diese nicht auch bei DB Regio an? Ist das vielleicht doch Hexenwerk? Sollten wir diese Bücher vielleicht verbrennen? Hat man bei DB Regio schon einmal etwas von der Vergessenskurve nach Ebbinghaus gehört? Nein, gibt's nicht? Okay, Test: Wie lautete die zweite Frage in diesem Absatz?

Kurz und knackig soll es heute sein. Zeit ist Geld. **Nein**, Zeit ist Zeit und Geld ist Geld. Das haben unsere Möchtegern-BWLER gelernt. Aber wir richten hier nicht unseren Blick auf die Ausbilder, sondern vielmehr an die Leute, die die Vorgaben erlassen. Fragt man heute einen Tf nach einer Baureihe, die er im letzten Jahr gelehrt bekam, bekommt man die Antwort: „Weiß ich nicht mehr, ist ein Jahr her.“ Und dann frag mal einen „alten“ Tf nach einer Baureihe, die er in der Lokfahrschule Weißenfels geschult bekommen hat. Plane aber genug Zeit dafür ein. :-)

GDL REGIONal – Wissen ist der Schlüssel zum Erfolg

Beim Betriebsrat nachgefragt

Fahrzeit auf dem Triebfahrzeug

In regelmäßigen Abständen kommt bei dem Einen oder Anderen die Frage auf, wie das mit der Fahrzeit auf dem Triebfahrzeug ist. Um Euch Sicherheit zu geben und für eine sichere Fahrt zu sorgen, möchten wir hier an dieser Stelle das Thema Fahrzeit auf dem Triebfahrzeug einmal näher erläutern. Maßgebend sind hier der § 3a BuRa-ZugTV und der § 54 LfTV, wo die Fahrzeit auf dem Tfz geregelt ist.

Fahrzeit im Sinne dieser Paragraphen ist die Dauer der **geplanten** Tätigkeit, während derer der Tf die Verantwortung für das Fahren eines Triebfahrzeuges trägt. Ausgenommen ist hier die Zeit, die für das Auf- und Abrüsten des Triebfahrzeuges geplant ist. Bei geplanten Unterbrechungen von bis zu sieben Minuten bleibt der Tf stets für das Fahren des Tfz verantwortlich. Standzeiten, welche die Höhe von sieben Minuten (am Bahnsteig) überschreiten, gehören nicht zur Fahrzeit.

Achtung: Solltet Ihr einen Zug fahren, der an einem Zwischenhalt eine längere Standzeit als sieben Minuten haben sollte, so gilt diese Standzeit komplett als Fahrzeit auf dem Zug. Damit hier eine Unterbrechung stattfinden kann, muss der Arbeitgeber eine Teilarbeit planen (auf dem Dienstauftrag abgebildet als AP/VP) bei der Ihr das Fahrzeug festlegt und somit nicht mehr die Verantwortung für den Zug habt.

Bei einer Tagesschicht dürfen maximal neun Stunden **geplant** werden. Bei einer Nachtschicht, die mindestens drei Stunden in den Zeitraum zwischen 23:00 bis 06:00 Uhr fällt, dürfen maximal acht Stunden Fahrzeit **geplant** werden. Im Streckendienst darf die ununterbrochene Fahrzeit auf dem Tfz 5 ½ Stunden nicht überschreiten. Auch diese Regelung bezieht ausschließlich auf die **Planung**. Dies bedeutet, dass bei Abweichungen im Schichtverlauf auch die maximale Fahrzeit auf dem Tfz überschritten werden kann. Das ist kein Grund zur Dienstverweigerung! Erst wenn aus Eurer Sicht die sichere Durchführung der Fahrt nicht mehr garantiert werden kann, ist eine entsprechende Ablösung zu veranlassen.

Streckenkunde ein alter Hut?

Seit Mitte der 30er Jahre des letzten Jahrhunderts ist sie Pflicht für einen Lokführer. Was damals insbesondere wichtig war, damit der Heizer sich nicht an der Kohleschaufel tot schippt, hat heute ~~im~~ fast nur noch den Aspekt der Sicherheit und den punktgenauen Halt am Bahnsteig als Grund. Natürlich braucht auch ein jeder Tf eine Streckenkenntnis zum neuen Flughafen BFBI. Unsere Frage an der Stelle ist, ob die durch den Arbeitgeber veranlasste Video-Streckenkenntnis sicher genug ist, um einen sicheren Personenverkehr in einem Tunnel zu garantieren.

Immerhin wurde das Thema Signalüberfahrten im RFU für das zweite~~n~~ Halbjahr hinlänglich ausgewertet. Interessant hierbei: Der Tf fuhr nach Aussage von Verantwortlichen erstmals am Tage der Signalüberfahrt in den Bahnhof ins Gleis 2. Bei der Suche nach einem Orientierungszeichen Zuglänge, wie er es von Gleis 8 kannte übersah er dann das „Halt“ zeigende Zugdeckungssignal. Natürlich sollte man als erfahrener Lokführer nicht leichtfertig seine Streckenkenntnis erklären, immerhin sind wir für das Leben hunderter Menschen verantwortlich. Da steht dann der materielle Schaden weit zurück. Dennoch kann aus unserer Sicht dem Tf hier nur eine Teilschuld zugesprochen werden.

Alles ist ja bei der Deutschen Bahn irgendwie in Richtlinien geregelt. So auch der Erwerb der Streckenkenntnis. Hierfür gibt es für DB Regio und DB Fernverkehr die Richtlinie 492.2755. Diese beschreibt, dass der Ständige Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters die Art des Erwerbs festlegt. Die Stelle oder Person, die den Einsatz der Tf plant und disponiert, gibt dann mit dem Vordruck „Auftrag zum Erwerb/Wiedererwerb der Strecken-/Bahnhofskenntnis die Art des Erwerbs und die Anzahl der **Erwerbsfahrten** vor. Hierbei zum Ersterwerb der Streckenkenntnis sind grundsätzlich vier **Erwerbsfahrten** in jeder Richtung (davon mindestens eine bei Dunkelheit) vorzugeben. In der VDV 755 sind mehrere Möglichkeiten zum zweiteiligen Erwerb der Streckenkenntnis vorgeschrieben. Hier heißt es:

„Die Streckenkenntnis wird erworben durch:

a) eigenes **Anschauen**, d. h. wahlweise durch

- Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person, auch bei Fahrten im Rahmen der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer,
- Mitfahren im Führerraum,
- Studium von Filmaufnahmen mit originalgetreuer Streckenabbildung,
- Simulatorfahrten mit originalgetreuer Streckenabbildung,
- Begehen der Infrastruktur
und

b) durch Einsichtnahme in die betrieblichen Unterlagen.

Das eigene Anschauen nach Satz 1 Buchstabe a) umfasst neben der befahrenen Strecke auch parallel verlaufende Strecken, die während der Fahrt einsehbar sind. Sonstige Bestimmungen zum Erwerb der Streckenkenntnis bleiben unberührt.“

Diese letzten beiden Sätze wurden allerdings erst ergänzt und waren so ursprünglich nicht vorgesehen. Einen Hinweis hierauf gibt eine 277-seitige Dissertation aus dem Jahr 2016, die den Streckenkenntniserwerb zum Thema hatte und auch in unserer Region bekannt sein dürfte. In dieser wurde auch überprüft, ob Video- und/oder Fahrten am Simulator genauso sicher sind wie Mitfahrten auf dem Führerstand und/oder das Fahren in Begleitung einer streckenkundigen Person.

Betrachten wir beide Textpassagen genauer, so stellen wir fest, dass in der Richtlinie nur von Erwerbsfahrten die Rede ist. An dieser Stelle klammern wir das Begehen aus, da dieses in der Richtlinie gesondert behandelt wird und an dieser Stelle keine weiteren Erkenntnisse bringt.

Wenn also nur Fahrten, deren Anzahl grundsätzlich vier, zugelassen sind, wie lässt sich dann für die Streckenkenntnis zum neuen Flughafen die Videoansicht erklären? Immerhin handelt es sich aus arbeitsrechtlicher Sicht mit der Richtlinie 492.2755 um eine Spezialvorschrift gegenüber der VDV 755, weshalb diese Anwendung zu finden hat und somit wäre dann die Videobetrachtung nur zulässig, wenn der einzelne Mitarbeiter erklärt, dass diese Variante für ihn die günstigste ist.

Auch auf EU-Ebene ist man gemäß Anhang III der Europarichtlinie 2007/59/EG der Meinung, dass beim Streckenkenntniserwerb die Methode der **Mitfahrt im Führerraum** bei einem anderen streckenkundigen Tf **favorisiert** werden sollte. Diese Mitfahrten sollten am Tag und bei Dunkelheit erfolgen. Alternativ zur Methode der Mitfahrt sei auch das Anschauen eines Videos der Strecke aus Sicht des Führerraums möglich. Zum letzten Satz haben wir uns jedoch bereits eine Meinung gebildet.

Die Streckenkenntnis gilt als erlangt, wenn der Tf sich in eigener Verantwortung selbst für streckenkundig erklärt hat. Gemäß § 54 EBO ist der Erwerb und Erhalt nachzuweisen.

Achtung: Befährt der Tf nach dem Streckenkenntniserwerb viermal (einmal bei Dunkelheit) diese Strecke, nebst Bahnhöfen, so erwirbt er ebenso für alle parallel verlaufenden Gleise in den Bahnhöfen die Streckenkenntnis! Das gilt natürlich nur für die Bereiche, die eingesehen werden können.

Wie sicher ist unser Erwerbssystem im Vergleich zu anderen EU-Ländern? Hier ziehen wir wieder die Dissertation zu Rate:

In Schweden genügt für den Streckenkenntniserwerb die Einsicht der betrieblichen Unterlagen und mindestens eine Schulungsfahrt. Diese kann auch durch ein Video mit originalgetreuen Aufnahmen ersetzt werden. Nachtfahrten sind nicht erforderlich.

In Österreich sind mindestens drei Schulungsfahrten je Richtung unter Anleitung eines streckenkundigen Tf vorgesehen. Zwei Schulungsfahrten können zwei Fahrten durch das Studium von Filmmaterial ersetzt werden. Hierbei muss allerdings ein **streckenkundiger Tf anwesend sein**, um zusätzliche Erläuterungen zum Film zu geben. Eine Fahrt im Zug muss jedoch mindestens stattfinden.

In England nutzt man wiederum sogar die Möglichkeit, in der Ausbildung zum Tf zu vermitteln, was genau Streckenkenntnis ausmacht und wie die notwendigen Informationen gewonnen und eingeprägt werden können. Im Rahmen dessen schauen sich die angehenden Tf einen bestimmten Abschnitt der Infrastruktur an und erstellen im Nachgang eine eigene Karte zum jeweiligen Abschnitt.

Wenn ein Tf sich für streckenkundig erklärt, wird er vom Manager oder Instruktor geprüft.

Abschließend stellen wir fest, dass das Videoverfahren eher ungeeignet ist, um die Streckenkenntnis zu erlangen und das andere Länder Europas einen höheren Sicherheitsstandart an den Tag legen, wenn es um den Erwerb der Streckenkenntnis geht.

Jeder Tf ist für seine Streckenkenntnis verantwortlich und jeder Tf kann mit seiner Unterschrift zum Streckenkenntniserhalt haftbar gemacht werden. Das sollte man nicht vergessen.

Corona-Bahnhof Berlin Hbf:

Mit den Mitarbeitern der Coronaprüfstelle im Berliner Hbf wurde vereinbart, dass diese die Toiletten im Pausenraum mitnutzen können. Leider wurde diese Vereinbarung immer mehr aufgeweicht, so dass aus zwei Leuten so viele wurden, dass Toilettenpapier und Handtücher knapp wurden oder nicht mehr vorhanden waren. Jetzt wird zweimal täglich eine Grundreinigung durchgeführt und somit auch diese Verbrauchsmittel ergänzt.

Neuer Fachreferent für den Polenverkehr:

Nachdem bekannt wurde, dass Kai-Uwe Schiemenz zum 01.08.2020 zur DB Netz AG wechselt, suchte man händeringend nach einem Ersatz. Und auch, wenn man im NordostBlick schreibt, dass wegen der aktuell angespannten Lage, man derzeit nicht in der Lage ist diesen Posten neu zu besetzen, wurde dem Ausbildungslokführer Mathias Mielczarek (Rostock) die Aufgabe übertragen, sich um alle Belange des grenzüberschreitenden Personeneinsatzes zu kümmern. Wir können eine Position nicht besetzen und helfen einem Mitarbeiter einfach genau die kompletten Aufgaben über? Logisch, der Mann ist „nicht ausgelastet“; immerhin wird er auch die Leitstelle Plus bei Bedarf unterstützen. Wir sind gespannt, ob dies bei der nächsten Nachbesetzung im Bereich Controlling, Marketing und so weiter ebenfalls so geschehen wird!

Neue Ubk, einfach mal so testen?

Der NordostBlick berichtet in seiner Septemбераusgabe auch von einem KiN, der mal eben so in seiner Pause kurz nach Berlin Ostbahnhof zur Kleidergalerie des Fernverkehrs fuhr und die neue Ubk anprobierete. Alles klar. Im Himmel ist Jahrmarkt; Pommes gibt es vorne links.

Zum einen werden nur für mittwochs Termine vergeben. Hierfür werden 45 Minuten geplant und es werden großzügig 30 Minuten als Arbeitszeit angerechnet. Es ist also nicht ganz so plüschig und locker, wie man uns vermitteln möchte.

Rechnet man jetzt zu den 45 min für den Termin die Reisezeit (hin und zurück) hinzu, fragt man sich doch, wie viel Pause es eigentlich gibt. Wir kennen 30 und 45 Minuten, das Arbeitszeitgesetz auch. Klar, DB Regio Nordost macht seine eigenen Regelungen und damit die Bahn ordentlich Plus. Immerhin sind 30 Minuten Arbeitszeit günstiger als mehrere Paketsendungen im Porto.

Aus den Ortsgruppen

Cottbus:

Auf der JHV der OG Cottbus am 04.09.2020 wurde unser Koll. Ludwig Böhme zum neuen Ortsjugendleiter gewählt. Wir wünschen dir viel Erfolg bei deiner zukünftigen Arbeit.

Wenn es die Corona-Verordnung zu lässt, wird die OG Cottbus am 04.12.2020 ihre Jahresabschlussveranstaltung durchführen. Sie beginnt um 17 Uhr. Der genaue Ort wird noch gesondert bekannt gegeben.

Bei Fragen helfen wir gern weiter. d.ratzlaff@gmx.de oder kempter-ronald@t-online.de

GDL REGIONal – Wir helfen Euch weiter