

WAS WIRD DEM TRIEBFAHRZEUGFÜHRER BESCHEINIGT?

Während dieser Qualifizierungsmaßnahme erhalten Sie nachfolgend aufgelistete Qualifizierungsmodule nach erfolgreichem Abschluß bescheinigt:

- Signalkunde nach Ril 301
- Bremsproberechtigt nach Ril 915 01 Brevo
- Wagenprüfer G nach Ril 935
- Rangierbegleiter Ril 408.48 FV DB AG
- Betriebsverfahren DB AG nach Ril 408.21-27 und 48 Fahrdienstvorschrift der DB AG
- Betriebsverfahren Fahrdienstvorschrift Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- Betriebsverfahren Zugleitbetrieb Ril 436/437
- Gefahrgutschein GGVSEB Ril 424
- Lokrangierführer der EU-Führerscheinklasse – A – nach Ril 408.48 DB AG
- Berechtigung zum Bedienen von Triebfahrzeugen mit Funkfernsteuerung
- Ril 481 Bahnfunksysteme analog und digital
- Ril 483 Zugsicherungssysteme PZB 90 und LZB CIR-ELKE II
- Nahverkehrszugabfertigungsverfahren Tb0, SAT und TAV nach Ril 494

sowie die Berechtigungen:

- Grundlagen Dieseltraktion mit Funkfernsteuerung
- Grundlagen Elektrotraktion
- Grundlagen Drehstromtechnik
- Grundlagen Nahverkehrstriebzüge

Die Ausbildung umfaßt insgesamt 12 Monate. Darin enthalten sind 15 Tage „Erholungs- und Lernpause“. Eine fahrpraktische Ausbildung kann im Moment leider nicht mehr angeboten werden, weil die Landesagentur für Arbeit diese nicht mehr finanziert und diese auch nicht mehr gemäß der gültigen EU-Triebfahrzeugführerscheinrichtlinien von zugelassenen Bildungsträgern verlangt wird.

Am Ende der Qualifizierungsmaßnahme erhalten Sie eine Teilnahmebescheinigung und bei erfolgreich absolvierter Abschlußprüfung eine amtliche Zulassungsurkunde mit Lehrgangszugnis sowie einen entsprechenden EU-Führerschein der EU-Führerscheinklasse – B universal (beinhaltet B1 Personenverkehr und B 2 Güterverkehr) – ausgehändigt.

Weitere Informationen erhalten Sie:



Lokführer?

Nein Danke! Zu dreckig, zu laut, zu russig, zu piefig! – Das war gestern!

Heute aber heißt es:

EISENBAHN- TRIEBFAHRZEUGFÜHRER_{/IN}



Modernster Arbeitsplatz, Computer-unterstütztes Fahren, Verkehrssicherheit auf höchstem Niveau!

Setzen auch Sie auf wohlklingende Markennamen, wie Henschel Bombardier, MaK Vossloh, Siemens Krauss-Maffai oder Talbot, Stadler, Alstom, Voith.

Ihr Nachbar bringt es mit seinem Porsche vielleicht auf 450 PS – Sie aber spielen mindestens in der 2000 PS-Liga und auf der Langstrecke oft sogar in der 7000 bis 9000 PS-Klasse.

Na wenn das keine überzeugenden Argumente sind! Lesen Sie im Inneren, wie Sie das schaffen!

LOKFÜHRER,

STEHT FÜR MYTHOS
ABER AUCH FÜR
HITECH
UND DIE GROSSE WEITE WELT.

LOKFÜHRER IST EIN BERUF MIT ZUKUNFT!

WERDEN SIE GEFRAGTER SPEZIALIST IN EINER SCHNELLLEBIGEN ZEIT,
WERDEN SIE HERR ÜBER BIS ZU 9000 PS ANTRIEBSKRAFT.

ODER WERDEN SIE BEI UNS

WAGENMEISTER STUFE IV.

WAGENMEISTER UND UNFALLSCHUTZ

Natürlich werden wir Sie auch auf die Gefahren im Betriebsalltag hin sensibilisieren, denn Unfallschutz ist Eigenschutz. Rangieren ganz allgemein ist eine trotz aller Vorsicht nicht risikolose Tätigkeit. Wir wollen schließlich, dass Sie unfallfrei arbeiten werden und Gefahren lauern überall. Deshalb ist auch unsere fachpraktische Ausbildung wichtig für Sie als angehende Wagenmeister.

Unter fachlicher Aufsicht unserer Dozenten werden Sie behutsam in die reale Welt der Eisenbahn eingeführt und können nach erfolgreichem Lehrgang sofort alleinverantwortlich in den Berufsalltag integriert werden.



Am Ende Ihres Lehrganges zum Wagenmeister werden wir Ihnen alle erfolgreich abgeschlossenen Teile Ihrer Ausbildung beurkunden und bescheinigen. Sie sind dann berechtigt, als Rangierbegleiter mit Bremsproberechtigung und Signalkunde im Rahmen von Rangierdiensten tätig zu sein. In einer theoretischen und praktischen Abnahmeprüfung am Ende des Lehrganges werden Sie zum Wagenmeister geprüft und auch diese Prüfung werden wir Ihnen beurkunden. Wir bieten die Ausbildung zum Wagenmeister zur Zeit an zwei Standorten an: Im Ausbildungs-Center Lübeck in Lübeck-Travemünde am Skandinavienkai sowohl im theoretischen also auch im praktischen Teil, oder zu Beginn des Lehrganges im theoretischen Teil in Krefeld in der Lokfahrschule Krefeld sowie im praktischen Teil in Herne und/oder in Hamm.

AUSBILDUNGS-CENTER LÜBECK ALS PARTNER

Entsprechend umfassend ist das Fachwissen und damit die Ausbildung zum Wagenmeister. Kamen früher die Wagenmeister aus der Fahrzeuginstandhaltung, waren also fast alle Fahrzeugschlosser, so sind heute viele Wagenmeister sogenannte Quereinsteiger. Und diesem Personenkreis gilt es heute all jenes Fachwissen mit auf den Weg zu geben, was die „alten Hasen“ früher als Basiswissen durch ihre Lehre bei der Bahn mitgebracht haben.

In Kooperation zwischen der Meder Lokfahrschule und dem **Ausbildungs-Center Lübeck** bilden wir Sie nicht nur zu einem „gewöhnlichen“ Wagenmeister aus.



Stattdessen werden Sie zunächst mit dem Signalwesen der deutschen Eisenbahnen vertraut gemacht, zumindest in dem Umfang, den Sie zum sicheren Einsatz als Rangierbegleiter benötigen.

Schon sind wir auch bei dem heute gültigen Betrieblichen Regelwerk, welches die ehemalige Fahr-dienstvorschrift der Deutschen Bahn AG beinhaltet. Also Fachinhalte betreffend den Aufgaben eines Rangierbegleiters beim Bilden und/oder Auflösen von Zügen und der Anschlussbedienung.

Final gehört zur Grundausbildung eines Wagenmeisters auch die Bremsproberechtigung einschließlich Durchführung der BR „0“ und BR „1“. Fertigen der Zugbegleitpapiere, wie Wagenlisten, Bremszettel und Wagenuntersuchungsprotokoll.

EISENBAHNEN HEUTE – IHRE ZUKUNFTSPERSPEKTIVE

Die Bahn ist schneller und bunter geworden. Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn als damalige Schienenverkehrsmonopolisten sind seit ihrer Fusion zur Deutschen Bahn AG ein bundeseigenes, privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen, das auf Initiative der Europäischen Union seine Infrastruktur für weitere, in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten neugegründeten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen zugänglich machen mußte. Seitdem stehen die DB AG und die Privateisenbahnen im Wettbewerb. Mit dem Ergebnis, dass eine Vielzahl an Verkehrsleistungen von den ehemaligen Staatsbahnen zur privaten Konkurrenz verlagert wurden. Im Personenverkehr ebenso wie im Güterverkehr.



Und hier liegt Ihre Chance. Auch für ehemalige Eisenbahner, die die Staatsbahn einst mit dem damaligen Traumberuf Lokführer in eine vorgeschaltete Handwerkslehre lockte und diese Lehrlinge später nicht übernahm oder diesen die Laufbahn zum Lokführer verwehrte. Heute können Sie bei privaten Bildungseinrichtungen zum vollwertigen Triebfahrzeugführer ausgebildet werden. Und Sie können dabei viele Stufen der bisherigen Laufbahntwicklung überspringen. Während sich früher ein Lokführer erst als Heizer bis zu seinem 40. Lebensjahr abrackern mußte, um dann endlich auf die rechte Seite zu dürfen, sprich wieder ganz unten auf einem Güter- oder Rangierbahnhof als Lokführeranwärter anzufangen, und dann kurz vor der Pensionierung endlich auch einmal einen hochwertigen Personenzug fahren zu dürfen, ist es heutzutage keine Seltenheit mehr, dass selbst 20-jährige bereits mit 300 km/h einen ICE steuern. Ebenso gibt es genügend Beispiele junger bis jüngster Eisenbahntriebfahrzeugführer, die es sich gönnen, in der ultimativen Luxusklasse der Marke Krauss-Maffei eine Viersystem-Drehstrom-Ellok zu fahren, die nicht weniger als 9.000 PS unter der Haube hat, pardon auf die Schiene bringt und das mit bis zu 230 km/h (eine dieser Boliden hat es auf einer Testfahrt auf sage und schreibe 357 km/h gebracht!). Das ist HiTech pur! Da macht das Fahren Freude. Und ein sauberer, modernsten Anforderungen gerecht werdender Arbeitsplatz! Und dieser könnte schon bald der Ihre sein.

MOBILITÄT & JUST-IN-TIME

Das 21. Jahrhundert ist geprägt von einer globalen Schnelllebigkeit und Rasanz, von weltweiter Produktion *just-in-time*. Waren werden rund um den Globus transportiert. Auf Landstraßen, Autobahnen, Flüssen, Kanälen und auf Europas Schienenwegen. Deutschland ist in Europa Transitland Nr. 1. Die Haupttransportmagistralen sind die klassische Nord-Süd-Achse deutsche Nordseehäfen - Alpen - Italien und seit der Wiedervereinigung zunehmend auch die West-Ost-Achse Benelux - Deutschland - Osteuropa. Millionen Tonnen unterschiedlichster Güter und Waren werden auf einer immer moderner werdenden Eisenbahn befördert.



Parallel dazu erwartet der Arbeitsmarkt von der arbeitenden Bevölkerung immer mehr Mobilität. Der Verkehr auf unseren Straßen und Autobahnen wird immer dichter; zeitweise kollabiert er in schier endlosen Staus. Auch und gerade deshalb wurde im Laufe der letzten Jahre in bemerkenswertem Umfang in die Modernisierung und den Ausbau der Schienenwege und in die Beschaffung modernster Triebfahrzeuge investiert, um Mensch und Fracht an ihr Ziel zu bringen. Während in Mitteldeutschland bereits große Teile der alten Schienenverkehrswege erneuert und für höhere Geschwindigkeiten erüchtigt wurden, ist der Ausbau und die Modernisierung im Westen noch in vollem Gange. Verspätete Fernverkehrszüge sind daher momentan noch an der Tagesordnung, doch auch diese Baumaßnahmen werden bald abgearbeitet sein.

WAGENMEISTER, KOMPETENZ UND VORSCHRIFTEN

Der Wagenmeister ist im Güterzugdienst u. a. vertraut mit den Vorschriften des Gefahrguttransportes. Im Reisezugdienst ist der Wagenmeister mit der Vielfalt an unterschiedlichsten Reisezugwaggons vertraut und stellt die Betriebssicherheit für den Transport von Fahrgästen sicher.

Der Wagenmeister entscheidet eigenverantwortlich auf Basis der einschlägigen Vorschriften, ob Waggons aus dem Zugverband herausgenommen werden müssen, um von ihm entdeckte Schäden vor Ort oder in geeigneten Werkstätten reparieren zu lassen – oder ob etwa überladene oder falsch beladene Waggons umgeladen oder ladungstechnisch korrigiert werden müssen.



In Container-Terminals ist er häufig alleiniger Überwacher der Container-Verladung von der Straße auf die Schiene. Letztlich aber auch ist er kompetenter Helfer bei Rangierarbeiten und in vielen Terminalbahnhöfen oftmals auch alleiniger Bremsproberechtiger am Wagenzug, der diesen nach erfolgreich vollzogener Beladung und Bremsprobe für den späteren Zuglauf freigibt. Kein Zug darf auf die Strecke (Reise) übergehen, ohne vom Wagenmeister wagen- und bremstechnisch geprüft worden zu sein.

Mit anderen Worten: Wagenmeister gibt es aufgrund des hohen Spezialisierungsgrades der Eisenbahnwaggons unter anderem für Reisezüge einschließlich ICE, für Güterzüge aller Art einschließlich für Militärtransporte, z. B. Panzer, für Gefahrguttransporte und für Gleisbaumaschinenzüge. Sie sind unabdingbarer Garant für die Sicherheit im Zugdienst.

WIE WIRD MAN EISENBAHNFahrzeugführer/IN?

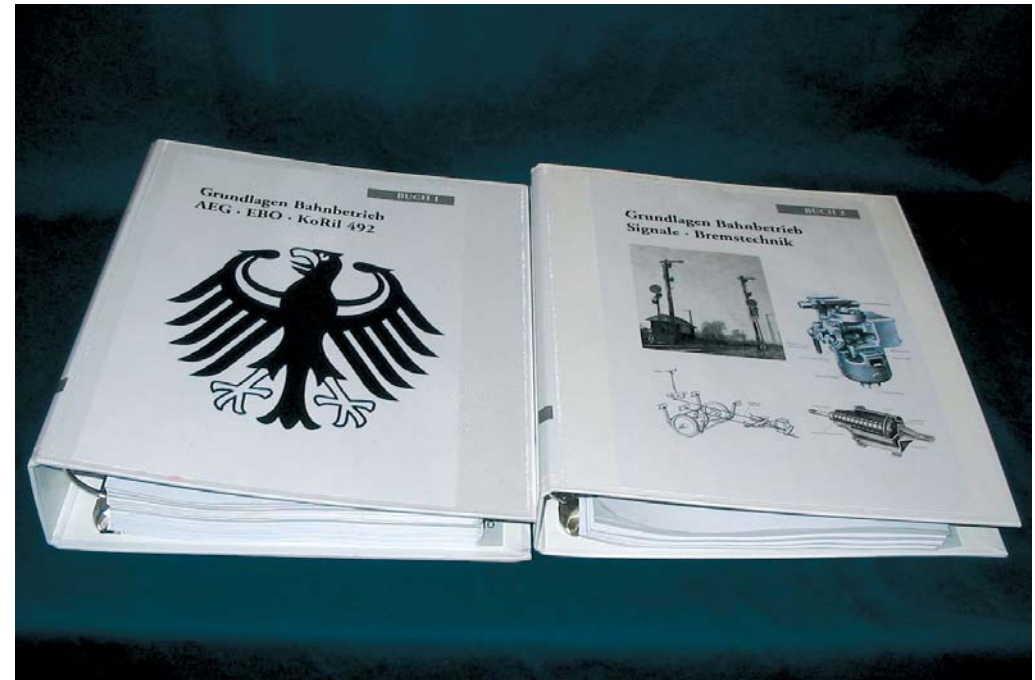
Und die Kosten? Ihre persönlichen Investitionen beschränken sich auf Fleiß und Lernwillen. Die Finanzierung kann von Ihrer Arbeitsagentur, Ihrem JobCenter oder Ihrer Berufsgenossenschaft übernommen werden, wenn Sie die erforderlichen Voraussetzungen mitbringen. Ihr Leistungsbezug bleibt während der Ausbildung unverändert; sie erhalten zusätzliche Fahrt- und gegebenenfalls Unterbringungserstattungen. Aber nur einmal im Leben! Deshalb ist es wichtig, dass Sie sich den für Sie besten Bildungsträger aussuchen. Hinter einer hochwertigen Ausbildung verbergen sich ein hoher Aufwand und damit auch hohe Kosten. Dieser erhebliche finanzielle und zeitliche Aufwand in Ausstattung und Lehrinhalte sowie die Dauer der jeweiligen Ausbildungsmodule garantiert Ihre künftige berufliche Perspektive!



Als Quereinsteiger müssen Sie immer ein gehöriges Maß besser sein, als Ihre langgedienten Kollegen. Und dies geht nur mit einer soliden, umfassenden, in die Tiefe gehenden Ausbildung, sowohl in der Theorie als auch in der Praxis. Überlassen Sie nichts dem Zufall. Vertrauen Sie sich nur erstklassigem Lehrpersonal an, denn nur dieses kann Ihnen das Fachwissen und die fachpraktischen Fähigkeiten vermitteln, die Sie zum Überleben in der künftigen Praxis benötigen. Denn Lokführer sind Individualisten, Multitalente, Organisationsprofis, manchmal auch Seelentröster, Repräsentanten Ihrer Unternehmen - kurz eine Universal-„Genie“. Und da sind Sie als Quereinsteiger gegenüber dem Behörden-Kollegen um Längen überlegen. Wir, die Meder Lokfahrschule, zeigen Ihnen, wie Sie sich zum/zur Triebfahrzeugführer/in umfassend qualifizieren lassen können!

WER BILDET AUS?

Das Lehrpersonal der Meder Lokfahrschule rekrutiert sich aus erfahrenen Fachleuten des Eisenbahnbetriebsdienstes. Alle Fachlehrer verfügen über entsprechende Nachweise und Berechtigungen zur Ausübung ihrer Lehrtätigkeit. Diese unterliegen einer strengen jährlichen Kontrolle sowohl seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als auch der „fachkundigen Stelle“, dem Zertifizierer. Mit anderen Worten: die Meder Lokfahrschule verfügt über ein von TQCert Kassel überwachtes Qualitätssystem, welches zugleich Anerkennungs- und Zulassungsvoraussetzung des Eisenbahn-Bundesamtes ist. Die Meder Lokfahrschule verfügt im Ausbilderkollegium über eine versierte Dipl.-Psychologin für die



Eignungsphase am Lehrgangsbeginn, die zugleich als Personalberaterin, Dozentin und Mediatorin tätig ist. Es stehen Ihnen drei TÜV-zertifizierte Ausbilder und Prüfer für schienengebundene Fahrzeugführer als Fachlehrer und Fahrlehrer zur Verfügung sowie ein Eisenbahnbetriebsleiter und ein erfahrener Wagenmeister.

Sie erhalten neben allen erforderlichen Vorschriften der DB AG und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV in Originalausfertigung zu Ihrem Verbleib. Darüber hinaus gehend werden Ihnen unterrichtsbegleitende Materialien in digitaler Form auf einem Tablet-PC zur Verfügung gestellt. Ihnen wird Arbeitsschutzkleidung gestellt. Ebenso werden Sie an einem Erste-Hilfe-Kurs teilnehmen. Im Rahmen der Überprüfung Ihrer Eignung werden Sie einem – vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen – medizinischen Dienst vorgestellt und unterziehen sich dort einem bahnpsychologischen und bahnmedizinischen Eignungstest nach VDV-Schrift 714 Tauglichkeit.

WAGENMEISTER, WAS IST DAS, WOFÜR BRAUCHT MAN IHN?

Kein Zug, egal ob Reisezug oder Güterzug, welcher ein Werk, eine Fabrik, einen Rangierbahnhof, einen Gleisanschluß verlässt, darf ohne eine sicherheitsrelevante Überprüfung und Abnahme auf die freie Strecke abgelassen werden.

Während der Triebfahrzeugführer – früher besser bekannt als Lokführer – zusammen mit seinem Zugführer als zugaufsichtführender Mitarbeiter im Betriebsdienst für die Abläufe während der Zugfahrt, und der Triebfahrzeugführer darüber hinaus auch noch für Rangierarbeiten zuständig und verantwortlich sind, gibt es die für Reisende unsichtbaren fleißigen und unverzichtbaren Wagentechniker bei der Zugvorbereitung, sprich den Wagenmeister.



Er ist die fachliche Kompetenz in Fragen der richtigen Beladung, der Ladungssicherung, der technischen Notwendigkeiten und Voraussetzung für einen reibungslosen und sicheren Eisenbahntransport.

Er ist der Kenner und Anwender, besser Umsetzer der vielfältigen, einschlägigen Richtlinien und Vorschriften. Dazu untersucht er den neugebildeten Wagenzug, misst nach, ob die Ladung korrekt auf dem Waggon verladen wurde, prüft, ob die Ladung korrekt gesichert ist, z. B. durch Vernagelung oder Verzurrung mit Spanngurten; ob die richtigen Unterlegkeile verwendet wurden; prüft, ob die Waggonen oder Sicherungsmittel noch innerhalb vorgeschriebener Fristen sind; prüft Waggonen und Ladungen bezüglich Beschädigungen. Er bezettelt, kuppelt, schlaucht und fertigt die den Zug auf seiner späteren Zugfahrt begleitenden Papiere.

WAS BEINHALTET DIE AUSBILDUNG?

Die Qualifizierung zum/zur Eisenbahnfahrzeugführer/in ist eine staatlich geregelte Ausbildung. Im Bundesgesetzblatt 1626 aus dem Jahre 2004 ist die drei Jahre umfassende Ausbildung zum/zur Eisenbahner/in im Betriebsdienst klar definiert. Die von der Meder Lokfahrschule angebotene Ausbildung ist eine zeitlich auf volle 12 Monate begrenzte, vom aufsichtsführenden Eisenbahn-Bundesamt anerkannte Lehrveranstaltung auf Basis der ab dem 28. Oktober 2013 gültigen EU-Führerscheinrichtlinie und endet mit einer staatlich anerkannten Prüfung und Zulassung. Die Ausbildung ist in Module klar gegliedert. Jedes Modul wird mit einer Lernerfolgskontrolle abgeschlossen. Die Ausbildung besteht



aus tiefgreifendem, umfassendem, theoretischen Fachunterricht in den Räumen der Lokfahrschule. Am Ende der Ausbildung unterziehen Sie sich einer großen schriftlichen Abschlußprüfung und einer zwei-stündigen, mündlichen Einzelprüfung. Hierdurch erwerben Sie den staatlichen Führerschein. Während Ihrer Ausbildung stehen Ihnen Simulatoren, Schulungsmodellen und -anlagen, zur Verfügung, auf denen Sie die entsprechenden Befähigung erwerben werden. Nach jedem Unterrichtsmodul erwerben Sie durch Bestehen der Lernerfolgskontrollen Befähigungs- und Berechtigungsnachweise, die Ihnen später als Grundlage zu den erforderlichen Zusatzblättern Ihres Führerscheines dienen.

Nach Abschluß dieser theoretischen Ausbildung wird Sie Ihr künftiger Arbeitgeber auf Ihre späteren Einsätze einarbeiten. Hierzu erlangen Sie dann in der Verantwortung Ihres Arbeitgebers auf Basis Ihrer erworbenen theoretischen Befähigungen die jeweiligen Baureihen- und Fahrberechtigungen.