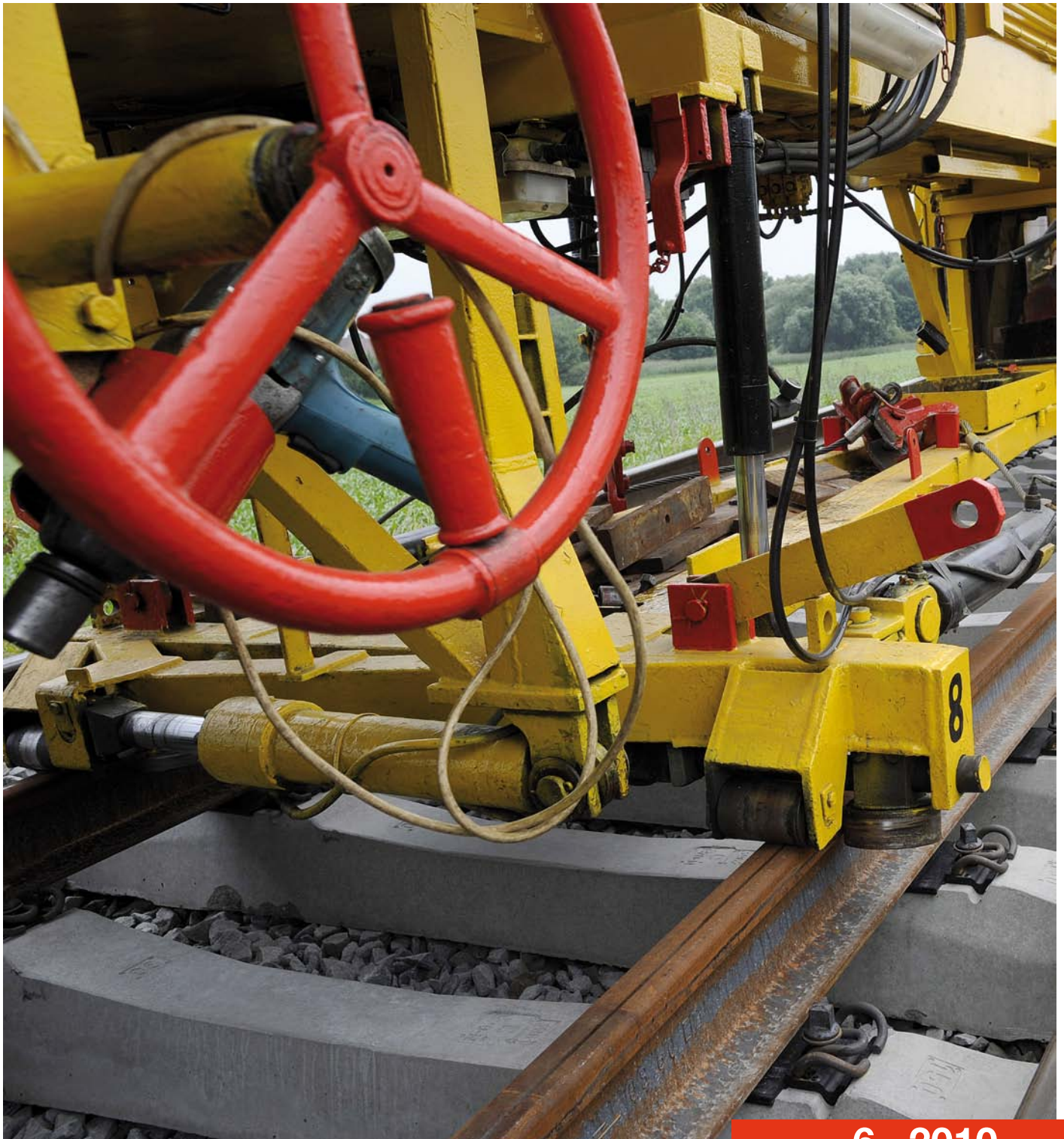


Bahn *Praxis*

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der DB AG



6 · 2010

- Leitfaden für das Arbeiten mit Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren
- Sicherheitsmanagement auf den Grenzstrecken der DB Netz AG
- Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

Liebe Leserinnen und Leser,

unter den Arbeiten an Bahnanlagen nehmen die Gleisbauarbeiten einen besonderen Stellenwert ein, und unter diesen Gleisbauarbeiten wiederum solche, die mit Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren durchgeführt werden. Das sind Baustellen, auf denen Bettungsreinigungsmaschinen, Planumsverbesserungsmaschinen oder Umbauzüge im Einsatz sind.

Wir hatten vor Jahren in dieser Zeitschrift berichtet, dass diese Gleisbaumaschinen bis Ende Juni 2011 mit maschineneigenen Warnsystemen ausgerüstet sein müssen. Im März 2010 fand nun eine Informationsveranstaltung statt, um die Sicherungsunternehmen auf dieses wichtige Datum einzustimmen. Denn: Nicht nur die Maschinenbetreiber haben Vorarbeiten zu leisten, sondern auch die Sicherungsunternehmen, die das Warnsignal des feldseitigen automatischen Warnsystems „auf die Maschine“ bringen müssen.

In diesem Zusammenhang und als Reaktion auf einen Artikel über Sicherungsmaßnahmen beim Einsatz von Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren in BahnPraxis 2/2010 wurde die Frage gestellt: Welche der drei beteiligten Institutionen – Bauunternehmen, für den Bahnbetrieb

zuständige Stelle bzw. Sicherungsunternehmen – ist wofür zuständig und welche Aufgaben hat insbesondere der Überwachungsposten? Eine Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus Mitarbeitern der Unfallversicherungsträger und der Deutschen Bahn, hat hierzu einen Leitfaden erarbeitet, der in dieser Zeitschrift veröffentlicht und Ihnen zur Verfügung gestellt wird.

In einem weiteren Artikel stellen wir die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) vor, die vom Bund, den Bundesländern und den Unfallversicherungsträgern auf der Grundlage einer Vereinbarung vom November 2007 erste Arbeitsprogramme vorgestellt hat, die branchenspezifisch auch von der Eisenbahn-Unfallkasse aufgegriffen werden.



Unser Titelbild:
Gleis-
umbauzug.

Foto: DB AG/
Gustavo Alabiso

Die GDA hat das Ziel, Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten durch einen effizient und systematisch wahrgenommenen Arbeitsschutz, der durch Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung ergänzt wird, zu erhalten, zu verbessern und zu fördern. Auch das Sicherheits- und Gesundheitsbewusstsein bei Arbeitgebern und Beschäftigten soll gestärkt werden. Letztlich sollen durch die Reduzierung von Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen auch die Betriebe und die Volkswirtschaft von Kosten entlastet werden. Der Arbeitsschutz soll dabei auch Innovationen fördern und nicht etwa hemmen. Wir stellen Ihnen die Arbeitsprogramme vor, an denen sich die Eisenbahn-Unfallkasse beteiligt.

Natürlich legen wir Ihnen auch den anderen Beitrag in diesem Heft „ans Herz.“

Bleiben Sie gesund und munter!
Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam

Impressum „BahnPraxis“

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG.

Herausgeber

Eisenbahn-Unfallkasse – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe, beide mit Sitz in Frankfurt am Main.

Redaktion

Kurt Nolte, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Markus Krittian, Dieter Reuter, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPE-MI, Pfarrer-Perabo-Platz 4, D-60326 Frankfurt am Main, Fax (069) 2 65-49362, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der EUK im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement Euro 15,60 zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH
Linienstraße 214, 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 Hühthig

Druck

Meister Print & Media GmbH,
Werner-Heisenberg-Straße 7, D-34123 Kassel.

Leitfaden für das Arbeiten mit Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren



Foto: DB AG/Christian Bedeschinski

Nach dem Erscheinen des Artikels „Sicherungsmaßnahmen bei Bauarbeiten mit Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren“ in BahnPraxis 2/2010 haben uns eine Reihe von Anfragen zum Thema „Welcher der Beteiligten macht was?“ sowie zum „Überwachungsposten“ erreicht.

Eine Arbeitsgruppe hat daraufhin einen Leitfaden erstellt, den wir im Folgenden veröffentlichen. Der Leitfaden ist auch im Intranet der Deutschen Bahn unter http://www.intranet.deutschebahn.com/site/bahn-net/de/arbeitsplatz/arbeitsmittel_fachber/konzern/arbeitschutz/gebraeuerungsbeurteilung/gleisbereich_1320118.html erschienen.

Arbeiten mit Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren

Leitfaden für bauausführende Unternehmen, für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS) und Sicherungsunternehmen für Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten mit Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren* auf Baustellen mit Fahrten im Nachbargleis.

*Betrifft:

- RM = Bettungsreinigungsmaschinen,
- PVM = Planumsverbesserungsmaschinen,
- UZ = Umbauzüge

Dieser Leitfaden ersetzt nicht die Beachtung der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke. Er dient als Zusammenfassung zum Verständnis der Zusammenhänge der einzelnen Handlungen bei der Planung und Durchführung der Sicherungsmaßnahmen ausschließlich bei Bauvorhaben im Fließbandverfahren bei der DB AG.

Bei der Festlegung der Sicherungsmaßnahmen sind auch zu beachten:

- die Unfallverhütungsvorschriften,
- geltendes Regelwerk der DB AG und DB Netz AG, insbes. Modul 132.0118 und Ril 479.0001, insbes. die Betriebsanweisung 479.0501,
- die örtlichen und betrieblichen Bedingungen der Baustelle,
- die Angaben des ausführenden Unternehmers auf S. 1 des Sicherungsplans.

1. Bauunternehmen

a) *Planung: Anzeige der Arbeiten bei der BzS → Angaben Sicherungsplan Seite 1*

Im Abschnitt 1.3 bis 1.5 des Sicherungsplans:

- Ausführender Unternehmer,
- Art der Arbeiten,
- Lage der Baustelle einschließlich Entfaltungslänge der Maschine (= Kernmaschine plus Stofftransportwagen),
- Anzahl der RM, PVM, UZ, die gleichzeitig zum Einsatz kommen (= Anzahl der erforderlichen Funkstrecken zur Ansteuerung der Maschinenwarnanlagen),
- Angabe, welche dieser Maschinen mit freigegebenen und funktionsfähigen Warnanlagen (Maschinenwarnanlage) ausgerüstet sind,
- Länge(n) der Kernmaschine(n) mit Maschinenwarnanlage,
- Maximale Störschallpegel der Maschinen, die nicht mit Maschinenwarnanlage ausgerüstet sind,
- Dauer der Arbeiten einschl. Auf- und Abrüstung,
- Wege von und zur Arbeitsstelle,
- **Skizze zu Punkt 1.3 und 1.5 zwingend erforderlich.**

Im Abschnitt 1.6:

- Arbeitsbreite = Maschinenbreite + Arbeitsraumbreite für seitlich mitgehende Maschinenbediener (= Seitenläufer),
- Störschallverteilung, wenn die Maschine schon akustisch vermessen, jedoch die Maschinenwarnanlage noch nicht bahntechnisch freigegeben ist,

- für Seitenläufer: Anzahl der Seitenläufer und Längen der Arbeitsbereiche längs der Maschine (= abhängig von der Maschine können auch mehrere Seitenläufer und auch mehrere Überwachungsposten erforderlich werden),
- Lage des Sicherheitsraums für die Seitenläufer,
- Angabe ob ein gelegentliches Betreten des Nachbargleises zur Ausführung der Arbeiten erforderlich ist.

b) *Durchführung der Bauarbeiten*

Grundsatz:

Ohne örtliche Einweisung durch die Sicherheitsaufsicht keine Aufnahme der Arbeiten.

Besonderheit:

Verhalten des Seitenläufers nach der Warnung: Nach Abgabe der Warnung gibt der Seitenläufer dem Überwachungsposten durch ein, mit der Sicherheitsaufsicht vereinbartes Zeichen, z.B. Handzeichen, zu erkennen, dass er das Signal aufgenommen hat und den festgelegten Sicherheitsraum sofort aufsuchen wird. Warnsignale sind immer sofort zu befolgen.

2. Für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS)

a) *Planung*

Die BzS

- prüft die Angaben des Unternehmers auf Seite 1 des Sicherungsplans auf Plausibilität, Vollständigkeit und Verständlichkeit,
- legt die Gleissperrung für das Arbeitsgleis fest (technische Sperrung),
- wendet das Verfahren RIMINI gemäß Modul 132.0118 an,
- macht die Vorgaben zur Sicherungsplanung,
- Angabe des Wertes, um den die Sicherheitsfrist für die Warnung vor Fahrten im Nachbargleis erhöht werden muss (GUV-R 2150, 4.5.8) wenn der Seitenläufer angemeldet ist,
- prüft die Planung des Automatischen Warnsystems (AWS).

Hinweis: Ausschluss Feste Absperrung (FA):

Bei Arbeiten mit Gleisbaumaschinen im Fließbandverfahren darf eine FA grundsätzlich erst ab einem Gleisabstand von 5 m installiert werden.

Festlegung der Sicherung im Regelfall (Sicherungsplan 2.2):

- Einsatz des AWS feldseits des Nachbargleises,
- Ansteuerung der maschineneigenen Warnanlage (Sicherungsplan 2.12),
- wenn Seitenläufer angemeldet: Anordnung von Überwachungsposten,
- Festlegung der zu sichernden Länge (nach Angabe der Entfaltungslänge).

Beachtung Sonderfall Innengleis:

Warnung für beide Nachbargleise nicht möglich (Gefahr der Signalverwechslung)

→ Gleisabstand beidseits < 5 m für Seite 1: feldseitiges Warnsystem + Maschinenwarnanlage, für Seite 2: Sperrung

b) *Durchführung*

Die BzS führt die Koordination (bei Erfordernis) und die Sicherungsüberwachung (ggf. Delegation auf Ing.-Büro) durch.

3. Sicherungsunternehmen

a) Planung

Ermittlung der Sicherheitsfrist nach den Angaben des Unternehmers und den Vorgaben der BzS und Festlegung der Annäherungsstrecken.

Planung des AWS für die Warnung vor Fahrten im Nachbargleis unter Berücksichtigung

- der von der BzS festgelegten zu sichernden Länge,
- der Einbindung der Maschinenwarnung,
- der Verlängerung der Annäherungsstrecke um die halbe Länge der Kernmaschine,
- der Angabe der BzS zur Erhöhung der Sicherheitsfrist.

Vorlage der Planung bei der BzS (als Anlage zum Sicherheitsplan).

b) Durchführung

- Einweisung der bauausführenden Unternehmen in die Sicherungsmaßnahmen,
- Bereitstellung der Funkstrecke zur Ansteuerung der Maschinenwarnanlage,
- Durchführung der Technischen Funktionsabnahme des montierten Warnsystems,
- Durchführung der Warnbereichsumschaltung der Maschinenwarnung (automatisch oder manuell),
- Bei Fließbandmaschinen, die noch nicht mit Maschinenwarnanlage ausgerüstet sind: Bereitstellen und Mitführen von Starktonhörnern mit den Störschallspitzen der Maschine oder Aufsetzen funkgesteuerter Signalgeber auf die Maschine.

Überwachungsposten

- Festlegung der Anzahl der Überwachungsposten und deren Ausstattung mit Warngebern (z.B. Starktonhorn, Handfunktaster zur Ansteuerung der Maschinenwarnanlage). Dabei sind auch die akustischen Bedingungen zu beachten.
- Funktion des Überwachungspostens: Überwachen des Verhaltens des Bedienpersonals (Seitenläufer) nach der Warnung und –nach Festlegung durch die Sicherungsaufsicht – Wiederholung des Warnsignals Ro 1 oder Abgabe des Signals Ro 3, wenn sie feststellen, dass gegebene Warnsignale nicht aufgenommen und durch das vereinbarte Zeichen, z.B. Handzeichen, nicht quittiert worden sind.
- Qualifikation des Überwachungspostens:

Signalabgabe durch	Qualifikation des Überwachungspostens
Handfunktaster zur Auslösung des feldseitigen AWS	Sicherungsstellen
Handfunktaster zur Auslösung von funkgesteuerten Signalgebern auf der Maschine	AWS-Bediener
Händisch mitgetragene Starktonhörner	Sicherungsstellen

- Der Seitenläufer auf der Betriebsgleisseite muss sich längs der Maschine bewegen. Der Überwachungsposten geht auf dem Randweg des Betriebsgleises auf Höhe des Arbeitsplatzes des Seitenläufers mit und orientiert sich über den Warnzustand am feldseitigen AWS.



- Die Überwachungsposten erkennen am vereinbarten Handzeichen des Seitenläufers, dass dieser die Warnung aufgenommen hat.
- Der Überwachungsposten ist mit Gehörschutz auszurüsten, da er sich im Bereich der Lärmspitzen der Großmaschine aufhalten muss. Der Gehörschutz muss für das Signalthören im Gleisoberbau geeignet sein (Kennzeichnung „S“ in der Liste der vom IFA geprüften Gehörschützer, vgl. GUV-R/BGR 194).

Festlegung des Warnsignals: Ro 1 auch für alle vor- und nachlaufenden Arbeiten (z.B. Leitseilmontage, Messarbeiten, Schraubkolonne).

Die Bedeutung des Signals Ro 1 ist in der Einweisung festzulegen.

Erstellt:
 BG der Bauwirtschaft,
 Eisenbahn-Unfallkasse,
 Deutsche Bahn AG

Sicherheitsmanagement auf den Grenzstrecken der DB Netz AG

Dr. Jörg Bormet, Dr. Paul Recknagel, Sebald Stumm, DB Netz AG, Frankfurt am Main

Schon seit 1852 „Vertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet“ gibt es bilaterale Abkommen, um einen sicheren Eisenbahnverkehr zwischen zwei Nachbarstaaten zu ermöglichen.

Solche Vereinbarungen wurden nach und nach mit allen neun Nachbarländern und für alle 50 Eisenbahngrenzübergänge auf den verschiedensten Ebenen abgeschlossen. Diese Übereinkommen werden auch kontinuierlich aktualisiert, um das hohe Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten und wenn möglich noch zu erhöhen.

Der folgende Beitrag befasst sich u.a. mit neuen zusätzlichen Abkommen zwischen der DB Netz und seinen Nachbarreiseneisenbahninfrastrukturbetreibern aus Frankreich (SNCF/RFF), Luxemburg (CFL) und Belgien (Infrabel), die auf Grund eines schweren Eisenbahnunfalls abgeschlossen worden sind.

Auslöser des Sicherheitsmanagements

Am 11. Oktober 2006 um 11:44 Uhr stieß auf der Grenzstrecke zwischen Bettemburg (CFL) und Thionville (SNCF) bei Zoufftgen auf der französischen Seite ein Reisezug mit einem Güterzug frontal zusammen. Die Bilanz war erschreckend: Sechs Tote, zwei Schwerverletzte und 14 Leichtverletzte sowie erheblicher Sachschaden an den Fahrzeugen und Bahnanlagen. Das Ereignis erlangte erhebliche Wirksamkeit in der Öffentlichkeit, nicht nur in Luxemburg und Frankreich.

Es wurden sofort Spekulationen über die Ursache des Unglücks in den Medien laut. Bereits am selben Tag ließ die SNCF verlautbaren, dass die luxemburgische Seite die Schuld an dem Unfall trage. Klar ist jedoch andererseits auch, dass die Aufarbeitung eines derart gravierenden Ereignisses nicht innerhalb weniger Tage möglich ist. Vielmehr beginnt die Analyse der Ursache und der Wirkungsketten erst mit einer umfangreichen Sammlung von Informationen. Die SNCF wie auch die CFL betrachteten dabei nicht nur vordergründig die erste auslösende Ursache, sondern nahmen die Betrachtung wesentlich weitergehend vor,

so dass auch die allgemeinen Rahmenbedingungen des Grenzbetriebes in die Analyse einbezogen wurden.

Aus Sicht der DB Netz AG stellte sich auch als an dem konkreten Ereignis zwar unbeteiligtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Frage, ob Ursachen und Wirkungsketten, die den Unfall bei Zoufftgen begünstigten, an den eigenen Grenzstrecken mit der SNCF und der CFL in vergleichbarer Weise zutreffen könnten. Ein besonderer Vorteil des Grenzbetriebes zwischen Frankreich und Luxemburg nämlich, dass auf beiden Seiten die Mitarbeiter einer gemeinsamen Sprache – des Französischen – mächtig sind, hatte keine positive Wirkung auf das Ereignis nehmen können.

Andererseits war es zunächst auch nachvollziehbar, dass die vom Unfall betroffenen Bahnen nicht sofort mit allen Nachbarbahnen in eine vollkommen offene bilaterale Kommunikation treten konnten, zumal dies auch vor dem Ereignis keine grundsätzliche Gepflogenheit war. Die Offenheit der grenzüberschreitenden Kommunikation unterlag auch stets gewissen spezifischen Einschränkungen. Dazu kommt, dass die rechtliche Aufarbeitung in den jeweiligen Ländern formalen juristischen Kriterien

unterliegt und somit eine offene Kommunikation über die Ursachen mit Dritten einen sehr hohen Schwierigkeitsgrad einnimmt.

Erste gemeinsame Betrachtung des Ist-Zustandes

Um also eine gemeinsame Analyse der Ursachen und einen Abgleich mit den deutsch-französischen Verhältnissen vornehmen zu können, ist als wesentliche Voraussetzung erforderlich, dass eine vertrauensvolle und offene Diskussion zwischen den Bahnen ermöglicht wird und dies als Grundlage einer gemeinsamen Kultur in Belangen der Eisenbahnsicherheit verankert wird. Da klar war, dass eine unternehmensinterne Aufarbeitung bei SNCF und CFL für einen Unfall dieses Ausmaßes mehrere Monate in Anspruch nehmen würde, fand im März 2007 eine erste gemeinsame Besprechung zwischen SNCF und DB Netz AG zur Abklärung der Vorgehensweise statt. Hierbei wurden zwei wesentliche Verabredungen getroffen, die im Anschluss auf bilateraler Ebene ausgearbeitet werden sollten:

1. Der Abschluss einer zusätzlichen bilateralen Vereinbarung für den Grenzbetrieb, zwischen der DB Netz und der SNCF, das vor allem eine regelmäßige, vertrauensvolle und offene Zusammenarbeit auf den relevanten Ebenen der Organisation der beteiligten Infrastrukturunternehmen gestaltet werden soll. Das Dokument wird im Deutschen als gemeinsame Richtlinie „Sicherheitsmanagement auf den Grenzstrecken zwischen Frankreich und Deutschland“ bezeichnet (Franz.: „Management de la Sécurité sur les sections frontalières entre la France et l'Allemagne“).
2. Unter dem Schirm dieser Vereinbarung werden alle Grenzstrecken zwischen den beteiligten Partnern einer Überprüfung unterzogen und hierbei insbesondere von der französischen Seite auch die Erfahrungen der Unfallauswertung von Zoufftgen eingebracht. Da es zu jeder Grenzstrecke auch eine individuelle Vereinbarung über die Besonderheiten der betrieblichen/technischen Regelungen gibt, werden die Ergebnisse in diese Grenzvereinbarungen eingearbeitet.

Bilaterale Vereinbarungen DB Netz mit der SNCF/RFF

Die konkrete Hierarchie der bilateralen Vereinbarungen sieht wie folgt aus:

1. „Infrastrukturverknüpfungsvertrag“ zwischen DB Netz und der SNCF/RFF als

Grundlage dafür, dass die Eisenbahninfrastrukturen überhaupt aneinander angeschlossen werden.

2. Die Vereinbarung „Sicherheitsmanagement auf den Grenzstrecken zwischen Frankreich und Deutschland“.
3. „Gemeinsame Vereinbarungen über die Besonderheiten auf den jeweiligen Grenzstrecken“. In diesen Grenzvereinbarungen sind neben den bilateralen Belangen der Infrastrukturbetreiber auch die Schnittstellen zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen bezogen auf die Örtlichkeit geregelt.

Sicherheitsmanagement DB Netz mit der CFL

Nachdem der Prozess zur Erarbeitung der Vereinbarung zum „Sicherheitsmanagement auf den Grenzstrecken zwischen Frankreich und Deutschland“ einen gewissen Stand erreicht hatte, wurde 2007 parallel zwischen der DB Netz AG und der CFL in Luxemburg begonnen, eine gleichartige Vereinbarung zum Sicherheitsmanagement zwischen der CFL und der DB Netz AG auf die Beine zu stellen.

Interessanterweise wurde die Vereinbarung zum Sicherheitsmanagement zwischen CFL und DB Netz AG am 1. März 2008 etwas früher in Kraft gesetzt als die Vereinbarung zwischen SNCF und DB Netz AG, die am 2. Juni 2008 Gültigkeit erlangte. Letztere Vereinbarung bezieht auf Seiten der SNCF die Regionen Metz/Nancy und Strasbourg sowie auf Seiten der DB Netz AG die Regionalbereiche Mitte und Südwest ein.

Eisenbahngrenzübergänge zu Frankreich und Luxemburg

Folgende Grenzstrecken sind insgesamt beinhaltet:

1. Apach – Perl (SNCF/DB Netz AG)
2. Bouzonville – Hemmersdorf (SNCF/DB Netz AG)
3. Hargarten – Überherrn (SNCF/DB Netz AG)
4. Forbach – Saarbrücken (SNCF/DB Netz AG)
5. Sarreguémès – Hanweiler (SNCF/DB Netz AG)
6. Winden – Wissembourg (DB Netz AG/SNCF)
7. Wörth (Rhein) – Lauterbourg (DB Netz AG/SNCF)
8. Kehl – Strasbourg-Neudorf (DB Netz AG/SNCF)
9. Neuenburg – Bantzenheim (DB Netz AG/SNCF)
10. Igel – Wasserbillig (DB Netz AG/CFL)

Inhalte der Vereinbarungen

Kernpunkt beider Vereinbarungen zum Sicherheitsmanagement (CFL/DB Netz AG, SNCF/DB Netz AG) ist, den bilateralen und gelebten Austausch auf den verschiedensten Ebenen auf beiden Seiten zu fördern und verpflichtend auszugestalten. Auf der Seite der SNCF sind deren Regionalbereiche und die Ebene der Bezirksleiter Betrieb angesprochen. Da die 23 französischen Regionalbereiche, die zwar deutlich kleiner als die Regionalbereiche der DB Netz AG, aber wiederum deutlich größer als deutsche Produktionsdurchführungsbereiche sind, wurde vereinbart, dass auf Seiten der DB Netz AG jeweils die betroffene Regionalbereichsebene und die betroffenen Produktionsstandorte/Regionalnetze in der Kommunikation aus Effizienzgründen zusammengefasst werden.

Die Ebene der Bezirksleiter Betrieb führen mindestens zweimal jährlich auf den Grenzstrecken gemeinsame Sicherheitsüberprüfungen mit gegenseitigen Bereisungen vor Ort durch. Die Regionalbereiche/Produktionsstandorte bzw. Regionalnetze überprüfen einmal jährlich die Einhaltung der vereinbarten Grundsätze.

Eine weitere Neuerung ist die verpflichtende Durchführung von Übungen, die mindestens einmal jährlich auf der Ebene der Regionalbereiche stattfinden haben. Letztlich wird die Vereinbarung durch Vorgaben zum Austausch von Sicherheitsinformationen abgerundet. Hierzu wurde festgeschrieben, dass die zu gefährlichen Ereignissen auf den Grenzstrecken erstellten Untersuchungsberichte bilateral ausgetauscht werden.

Gemeinsame Grenzbereisungen

Um die Vereinbarungen zum Sicherheitsmanagement zum Laufen zu bringen wurden für alle aufgeführten Grenzstrecken in den Jahren 2007 und 2008 gemeinsame Bereisungen als Start durchgeführt. Diese Bereisungen hatten zum Ziel, die zu diesem Zeitpunkt bekannten Analysen aus dem Unfall Zoufftgen auf die Örtlichkeiten abzugleichen. Hierbei wurde insbesondere Wert gelegt auf

- die Kommunikation in Wort und Schrift zwischen den Betriebsmitarbeitern unter Berücksichtigung der Zweisprachigkeit (Frankreich/Deutschland),
- Nutzung vorgeschriebener Kommunikationswege zwischen Betriebsbeamten und zu anderen betriebsführenden Stellen (u.a. zu den Zentralschaltstellen der Fahrleitung),

- klare infrastrukturelle Kennzeichnung der Grenzübergänge und präzise Festlegung der Geltungsbereiche der jeweils gültigen spezifischen nationalen Regeln,
- die Regelungen zum Notruf und zum Aufruf von Hilfe,
- die technische Unterstützung von Notruffunktionen,
- klare Regelung zur betrieblichen und fahrplantechnischen Planung,
- angemessenes Vorhandensein technischer Einrichtungen (z.B. Streckenblock),
- Dokumentation und automatisierte Sprachaufzeichnung.

Sicherheitsmanagement mit Infrabel

Auf Grund des Unfalls von Zufftgen sind 2008 auch die Kollegen von Infrabel (belgischer Eisenbahninfrastrukturbetreiber) auf die DB Netz zugekommen, um durch eine zusätzliche bilaterale Vereinbarung („Handhabung der Sicherheit auf den Grenzstrecken zwischen Deutschland und Belgien“), die Betriebssicherheit auf den zwei deutsch-belgischen Grenzstrecken, Aachen Hbf – Welkenraedt und Aachen West – Montzen, zu verbessern. Es ist für beide Eisenbahninfrastrukturbetreiber sehr wichtig, dass die Handhabung der Sicherheit durch gemeinsame Regelungen definiert wird. Ein gegenseitiger Informationsaustausch ist u.a. von größter Wichtigkeit, damit alle Probleme die sich auf den Grenzstrecken ereignen können früh erkannt werden, um gegebenenfalls Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Dem menschlichen Faktor gilt dabei eine besondere Aufmerksamkeit.

Gemeinsame Fortbildung

Zum besseren Verständnis untereinander unterstützen sich z.B. DB Netz und Infrabel gegenseitig bei der Aus- und Fortbildung ihrer Personale, führen praktische Übungen (Rollenspiele) und gemeinsame Fortbildungsunterrichte durch, um eine bessere Sichtweise des jeweils anderen Partners zu bekommen.

„Alle Teilnehmer haben bis jetzt diese Maßnahmen sehr begrüßt, die jetzt auch ein fester Bestandteil ihrer Ausbildung ist“, so Alexander Cools, zuständiger Betriebsinspektor von Infrabel.

Deutsch/Belgische Meldekarte

Des Weiteren werden alle betrieblichen Unregelmäßigkeiten/gefährliche Ereignisse auf

den Grenzstrecken zwischen Deutschland und Belgien dem jeweils anderen Partner mitgeteilt. Ziel ist es aus solchen Unregelmäßigkeiten/gefährliche Ereignisse Lehren zu ziehen, damit die Betriebssicherheit kontinuierlich verbessert wird. Aus diesem Grund haben die jeweils örtlich zuständigen Stellen in Duisburg und Lüttich eine eigene Meldekarte erarbeitet um alles festzuhalten und auszuwerten. Diese Meldekarte beinhaltet u.a.

- Beschreibung des Ereignisses,
- Ursache des Ereignisses,
- Verstoß gegen ein geltendes Regelwerk,
- Empfehlungen/Hinweise/Sonstiges.

Aktueller Informationsaustausch

Ständige Kontakte und regelmäßige gegenseitige Besuche, die auch in der gemeinsamen Vereinbarung festgeschrieben sind, sollen dazu beitragen, die Betriebssicherheit auf den Grenzstrecken zu erhöhen. Aus diesem Grund finden jährlich festgelegte Treffen zwischen den verschiedenen Ebenen (Zentrale, Regionalbereiche, Örtliche Betriebsdurchführung) statt. Ziel dieser Zusammenkünfte soll es sein

- Austausch aktueller Informationen,
- Verbesserungen,
- Gemeinsame Aktionen,
- Auswertung der Meldekarten.

Die jeweils zuständigen Ansprechpartner wie z.B. für Notfallmanagement, Untersuchung bei Bahnbetriebsunfällen, Baubetriebsplanung, Oberleitung und Energie sind in einer Matrix zusammengestellt, die immer auf einem aktuellen Stand gehalten wird.

Sicherheitsmanagementsystem DB Netz/PKP P.L.K

Historisch anders gewachsen gestaltet sich die Zusammenarbeit mit den östlichen Nachbarbahnen. Zwar grundsätzlich gleich, aber in manchen Belangen jedoch anders strukturiert. Auch zwischen den Eisenbahninfrastrukturbetreibern zu unseren östlichen Nachbarn besitzt die Betriebssicherheit einen hohen Stellenwert. Die Handhabung des Sicherheitsmanagementsystems zwischen den Netzbetreibern DB Netz AG und beispielsweise der PKP PLK S.A. beruht auf dem „Vertrag zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., über das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur zur Gewährleistung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs“ (Infrastrukturverknüpfungsvertrag) abgestimmten Vereinbarungen. In diesem Vertrag haben die Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards auf den Grenzstrecken sowohl in der Prävention

als auch bei Eintritt von außergewöhnlichen Ereignissen einen hohen Stellenwert. Dies ist insofern von grundlegender Bedeutung, da an den Verbindungsstellen der beiden Eisenbahninfrastrukturbetreiber nicht nur verschiedene Betriebsverfahren aufeinander stoßen, sondern in der Regel auch unterschiedliche Sprachen gesprochen werden. Diese beiden Hauptpunkte gilt es zur Gewährleistung einer hohen Sicherheit zu beachten.

Beteiligung aller organisatorischen Ebenen

Zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. wird dies durch Abstimmungen und Regelungen in drei Ebenen realisiert:

- Abstimmung von Regelungen und Maßnahmen bei außergewöhnlichen Ereignissen im Infrastrukturverknüpfungsvertrag durch die Zentralen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber,
- Präzisierung dieser Maßnahmen in den für jeden Grenzübergang gesondert aufgestellten „Örtlichen Grenzvereinbarungen“ (ÖGV) durch die jeweiligen Regionalbereiche der Eisenbahninfrastrukturbetreiber,
- unmittelbare Zusammenarbeit der vor Ort tätigen Aufsichtskräfte und übrige Betriebseisenbahner, z.B. Fahrdienstleiter.

Es ist für beide Eisenbahninfrastrukturbetreiber sehr wichtig, dass zur Prävention nicht nur Regelungen und Maßnahmen bei außergewöhnlichen Ereignissen getroffen werden, sondern dass vorher die betrieblichen Regelungen zur sicheren Durchführung des Regel- und Sonderverkehrs an den Nahtstellen beider Netze erarbeitet und abgestimmt werden, damit Unregelmäßigkeiten gar nicht erst auftreten.

Beide Netzbetreiber haben hierzu schon in der Vergangenheit Grundsätze zur grenzüberschreitenden Betriebsführung erarbeitet und führen dies permanent fort.

Sonderregelungen

Durch die Zentralen der beiden Netzbetreiber werden „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze“ (RfBS) erarbeitet. Dies ist das Festlegen von Bestimmungen, die von den Vorschriften der benachbarten Eisenbahninfrastrukturbetreiber abweichen und Treffen etwaiger Sonderregelungen. Beide gelten für alle Grenzübergänge gleichermaßen. Es ist selbstverständlich, dass in den RfBS auch gegenseitig abgestimmte Vordrucke und ergänzende Bestimmungen enthalten sind, die nur auf

den Grenzstrecken gelten, so u.a.:

- ein zweisprachiger Befehl G mit zugehörigem Wortlaut,
- eine zweisprachige Meldekarte für dringliche Meldungen,
- ein Verständigungsbehef, mit dem es möglichst, auf niedrigem Sprachniveau miteinander zu kommunizieren,
- zweisprachige Bestimmungen (Wortlaute) für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens und anderer Meldungen im Bahnbetrieb.

Mit einem Auszug aus dem Signalbuch, in dem die auf allen Grenzübergängen vorkommenden Signale enthalten sind, werden die RfBS ergänzt.

Die Regionen erarbeiten die „Örtlichen Grenzvereinbarungen“, in denen die jeweiligen Besonderheiten der einzelnen Grenzübergänge abgebildet sind. Neben den zusätzlichen Regelungen für die örtlichen Besonderheiten der Grenzbahnhöfe, sind auch die jeweiligen Kommunikationsverzeichnisse sowohl für die Region als auch für die jeweilige Örtlichkeit vorhanden. So sind beispielsweise u.a. die Rufnummern und E-Mail-Adressen beider

- Betriebszentralen,
- Notfallstellen,
- Zentralschaltstellen,
- Fahrdienstleiter,
- Mitarbeiter für die Grenzvereinbarungen enthalten.

Mit beiden Unterlagen ist ein reibungsloser Eisenbahnbetrieb über die Bahngrenze sowohl im Regel- als auch Ausnahmefall möglich.

Regelmäßige Abstimmungsrunden

Damit dieser Prozess durchgängig ist, treffen sich sowohl die Zentralen als auch die Regionen in bestimmten Abständen, um die vorhandenen Regelwerke abzustimmen und auf dem neuesten Stand zu halten. Dabei hat die Behandlung der Betriebssicherheit einen hohen Stellenwert. Besonders bei den regionalen Treffen werden örtlich aufgetretene Unregelmäßigkeiten ausgewertet und Möglichkeiten der Abhilfe besprochen. Bei dringenden Vorkommnissen treten die örtlich zuständigen Mitarbeiter sofort miteinander in Verbindung. Diese Verfahrensweise hat sich bewährt. Die persönlichen Kontakte dienen neben dem fachlichen Austausch auch zum besseren Verständnis untereinander bei. Viele Probleme können somit schnell und unkompliziert gelöst werden. Dies trägt zu einem dauerhaften und ereignisarmen Betrieb auf den Grenzstrecken bei.

Sprachproblematik

Einen besonderen Aspekt in der Betriebsabwicklung stellen sprachliche Barrieren dar. Es ist nun einmal Tatsache, dass die polnische Sprache in Deutschland und die deutsche Sprache in Polen in der allgemeinen Schulbildung in der Vergangenheit nicht vermittelt wurde und auch heute nicht Gegenstand der allgemeinen Schulbildung ist. Diesem Umstand musste in den Vertragsbeziehungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber Rechnung getragen werden. In den „Örtlichen Grenzvereinbarungen“ werden hierzu besondere Festlegungen getroffen. Um dieser Forderung gerecht zu werden, wurden festgelegte Wortlaute für alle möglichen betrieblichen Situationen abgestimmt und in zweisprachigen Vordrucken und Arbeitsblättern den Beteiligten zur Verfügung gestellt, die sich bewährt haben. Gleiches gilt für die Anmeldung außergewöhnlicher Transporte sowie Anmeldung von Langsamfahrstellen.

Einen hohen Stellenwert hat neben der örtlichen Einweisung auf dem Dienstposten der Fortbildungsunterricht. Für die an der Nahtstelle beschäftigten Betriebseisenbahner ist es wichtig, nicht nur die zentral vorgegebenen Themen zu behandeln, zusätzlich müssen auch die in den RfBS und ÖGV festgelegten Schwerpunkte mit einfließen. Dazu gehört auch das Üben der mehrsprachigen Meldungen bezüglich Aussprache und Verstehen. Denn nicht jeder erstellte Wortlaut kommt im täglichen Betrieb zur Anwendung.

Fazit

Über alle formalisierten Regelungen hinaus haben alle Vereinbarungen zum Sicherheitsmanagement auf den Grenzstrecken einen Effekt, der nicht überschätzt werden kann: Die Mitarbeiter auf beiden Seiten lernen sich persönlich kennen, erleben die jeweilige Arbeitsweise des Nachbarn, schnuppern in eine andere Kultur hinein und erlangen so ein besseres Vertrauen und Verständnis untereinander. Genau das ist eine notwendige Bedingung zur Vermeidung von Fehlern. Insofern ist es mehr als wünschenswert, wenn sich diese Anstrengungen auch durch einen dauerhaft ereignisarmen und sicheren Betrieb auf den Grenzstrecken bewähren.

Vielleicht gelingt es uns auch, alle anderen Nachbar-eisenbahninfrastrukturbetreiber davon zu überzeugen, ein Sicherheitsmanagement mit der DB Netz AG zu vereinbaren. ■

Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

Weiterentwicklung des deutschen Arbeitsschutzsystems

Nora Pölmann, Eisenbahn-Unfallkasse, Frankfurt am Main und Matthias Böhm, Eisenbahn-Unfallkasse, Berlin

Mehr Effektivität und Effizienz bei Aufsicht und Beratung und eine Entlastung der Betriebe, ohne dass dies zu einer Verringerung des Arbeitsschutzniveaus in Deutschland führt – das sind die Ziele bei der Weiterentwicklung des deutschen Arbeitsschutzsystems. Voraussetzungen hierfür sind mehr Einheitlichkeit und Transparenz in der Beratung und Überwachung sowie eine gute Abstimmung und Gemeinsamkeit im Handeln der staatlichen Arbeitsschutzbehörden und der Unfallversicherungsträger.

Einheitliches Vorgehen aller Beteiligten

Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) ist die von Bund, Ländern und Unfallversicherungsträgern gemeinsam getragene, bundesweit geltende Arbeitsschutzstrategie. Sie hat das Ziel, Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten durch einen abgestimmten und systematisch wahrgenommenen Arbeitsschutz zu erhalten, zu verbessern und zu fördern.

Bund, Länder und Unfallversicherungsträger handeln im Bereich der Prävention künftig in noch engerer Abstimmung und auf der Grundlage gemeinsam festgelegter Arbeitsschutzziele. Das duale Arbeitsschutzsystem in Deutschland bleibt bestehen, jedoch wird die Zusammenarbeit der Aufsichtsdienste der gesetzlichen Unfallversicherungen und der Arbeitsschutzbehörden der Länder bei der Beratung und Überwachung der Betriebe verbessert. Diese Zusammenarbeit wurde unter anderem auch im Arbeitsschutzgesetz verankert.

Die Basis der GDA

Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie umfasst vier Kernelemente:

1. Die Entwicklung gemeinsamer Arbeitsschutzziele, die Festlegung von vorrangigen Handlungsfeldern und Eckpunkten für Arbeitsprogramme sowie deren Ausführung nach einheitlichen Grundsätzen.
2. Die Evaluierung der Arbeitsschutzziele, Handlungsfelder und Arbeitsprogramme.
3. Die Festlegung eines abgestimmten Vorgehens der für den Arbeitsschutz zuständigen Landesbehörden und der Unfallversicherungsträger bei der Beratung und Überwachung der Betriebe.
4. Die Herstellung eines verständlichen, überschaubaren Regelwerks.

Gemeinsame Arbeitsschutzziele und Arbeitsprogramme

Die Beteiligten der GDA haben sich für den Zeitraum bis 2012 auf die drei im Folgenden genannten verbindlichen Arbeitsschutzziele verständigt.

1. Verringerung von Häufigkeit und Schwere von Arbeitsunfällen.
2. Verringerung von Muskel-Skelett-Erkrankungen.
3. Verringerung der Häufigkeit und Schwere von Hauterkrankungen.

Abbildung 1:
Auf drei Arbeitsschutzziele und auf die daraus entwickelten elf Arbeitschutzprogramme haben sich die Träger der GDA für den Zeitraum bis 2012 verständigt.

Verringerung von Häufigkeit und Schwere von Arbeitsunfällen	Verringerung von Muskel-Skelett-Erkrankungen	Verringerung der Häufigkeit und Schwere von Hauterkrankungen
Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Bau- und Montagearbeiten	Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Pflege	Gesundheitsschutz bei Feuchtarbeit und Tätigkeiten mit hautschädigenden Stoffen
Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Zeitarbeit	Gesund und erfolgreich arbeiten im Büro	
Sicher fahren und transportieren – innerbetrieblich und öffentlich	Sicherheit und Gesundheitsschutz bei einseitig belastenden und bewegungsarmen Tätigkeiten an Produktionsarbeitsplätzen in der Ernährungsindustrie	
Sensibilisierung zum Thema Sicherheit und Gesundheitsschutz in Schulen	Sicherheit und Gesundheitsschutz bei einseitig belastenden und bewegungsarmen Tätigkeiten an Produktionsarbeitsplätzen im Bereich feinmechanischer Montierertätigkeiten	
	Sicherheit und Gesundheitsschutz bei einseitig belastenden und bewegungsarmen Tätigkeiten in der Gastronomie und Hotellerie	
	Sicherheit und Gesundheitsschutz bei einseitig belastenden und bewegungsarmen Tätigkeiten bei der Personenbeförderung im ÖPNV	

Aus diesen drei Arbeitsschutzzielen wurden elf Arbeitsprogramme (Abbildung 1) entwickelt, die in den nächsten Jahren für ca. jeweils zwei Jahre umgesetzt werden sollen. Die GDA hat sich das Ziel gesetzt, die Arbeitsschutzziele in dem vorgegebenen Zeitraum zu erreichen. Ob den Trägern der GDA dies gelingt, soll mit wissenschaftlichen Methoden regelmäßig überprüft werden. Ein sowohl prozessbegleitendes als auch nachgehendes Evaluationsverfahren ist daher elementarer Bestandteil der GDA. Nur so ist es möglich, Fehlentwicklungen rechtzeitig zu identifizieren und die Strategie evtl. zu verändern.

Beitrag der EUK zur GDA

So wie alle Unfallversicherungsträger und staatlichen Arbeitsschutzbehörden bringt auch die EUK entsprechende Personalressourcen ein, um die Umsetzung der GDA zu gewährleisten.

Nach Prüfung der zu erreichenden Zielgruppen der einzelnen Arbeitsprogramme wird sich die EUK insbesondere an den Arbeitsprogrammen

- „Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Zeitarbeit“,
- „Sicher fahren und transportieren – innerbetrieblich und öffentlich“,
- „Gesund und erfolgreich arbeiten im Büro“ und
- „Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Personenbeförderung im ÖPNV“ beteiligen.

Die Zielgruppen, welche durch die genannten Arbeitsprogramme erreicht werden

sollen, sind in vielen Mitgliedsbetrieben der Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) anzutreffen, so dass die EUK hier ihren Beitrag zum Gelingen der GDA einbringen möchte.

Die Aktivitäten bei der Umsetzung der Arbeitsprogramme sollen die Felder technische Sicherheit, Unfallverhütung, Gesundheitsschutz, betriebliche Gesundheitsförderung und menschengerechte Gestaltung der Arbeit berühren. Hierbei sollen die Aspekte der Arbeitsaufgabe, Arbeitsplatz- und Arbeitsumgebungsgestaltung, Arbeitsorganisation und Personalentwicklung ebenfalls Berücksichtigung finden.

Die Arbeitsprogramme „Zeitarbeit“, „Sicher fahren und transportieren“ und „Büro“ sind schon angelaufen. Die EUK hat bereits diese Arbeitsprogramme in ihre Beratungs- und Überwachungsstätigkeit integriert. Das Arbeitsprogramm „ÖPNV“ wird im Jahr 2011 mit der Umsetzungsphase beginnen. Im Folgenden werden Ihnen die Arbeitsprogramme „ÖPNV“ und „Sicher fahren und transportieren“ beispielhaft näher erläutert.

Das Arbeitsprogramm „Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Personenbeförderung im ÖPNV“

Heute gehören Rückenschmerzen zu den vom Fahrpersonal am häufigsten genannten körperlichen Beschwerden. Ein hoher Anteil von Arbeitsunfähigkeit ist auf Muskel-Skelett-Erkrankungen (MSE) zurückzuführen.

Aus diesem Grund wurde von der GDA die Notwendigkeit gesehen, die betriebliche Präventionskultur und die individuelle Gesundheitskompetenz der Beschäftigten

im Fahrdienst des Öffentlichen Personennahverkehrs zu verbessern.

Ursachen für Muskel-Skelett-Erkrankungen beim Fahrpersonal sind vielfältig. Hervorzuheben sind insbesondere die Faktoren:

- die dauerhaft sitzende, bewegungsarme und einseitig belastende Tätigkeit im Führerstand,
- erhöhte und dauerhafte Aufmerksamkeitsanforderungen,
- soziale Isolation sowie
- hohe Verantwortung für Personen und für das Fahrzeug.

Durch das Arbeitsprogramm sollen Maßnahmen zur Verbesserung des Gesundheitsbewusstseins, zum Beispiel durch Aktionen zur Bewegungsförderung und zu Ernährungsfragen, initiiert werden. Zudem ist eine Optimierung der Arbeitsplätze des Fahrpersonals aus ergonomischer Sicht anzustreben. Weil zudem psychische Belastungen eine Komponente bei der Entstehung von MSE sind, soll auch in Form von Beratungen auf die Arbeitszeitgestaltung sowie auf das Thema Stress in Extremsituationen eingegangen werden. Die Maßnahmen sollen durch Informationskampagnen, Gesundheitstage, spezielle Seminare und durch Betriebsberatungen den gewünschten Erfolg erzielen. Die EUK ist Mitglied des Steuerungskreises zum Arbeitsprogramm und vertritt so die Interessen ihrer Mitgliedsunternehmen bereits in der Vorbereitungsphase. Sobald die operative Phase beginnen kann, wird sich die EUK an den entwickelten Aktivitäten beteiligen und die Themen des Arbeitsprogrammes verstärkt in ihre



Abbildung 2: Verringerung von Muskel-Skelett-Erkrankungen im ÖPNV, welche durch einseitig belastende Tätigkeiten verursacht werden, ist ein Arbeitsschutzziel im Arbeitsprogramm „Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Personenbeförderung im ÖPNV“. (Foto: DB AG/ Max Lautenschläger)

Beratungstätigkeit aufnehmen. Es wird erwartet, dass eine Verringerung von Muskel-Skelett-Erkrankungen des Fahrpersonals ein Ergebnis der Interventionen sein wird.

Das Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“

Statistische Erhebungen belegen eine kontinuierlich hohe Unfallhäufigkeit im öffentlichen wie auch im betrieblichen Verkehr. Es wird geschätzt, dass etwa ein Drittel aller Arbeitsunfälle in Verbindung mit Transportvorgängen stehen. Ebenfalls zeigt die Art und Weise der Unfallabläufe, die Notwendigkeit, diese Thematik von Seiten der GDA aufzugreifen.

So kann bei den Ursachen von Unfällen zwischen dem innerbetrieblichen Transport und dem Transport im öffentlichen Verkehr unterschieden werden.

Ursachen für Unfälle beim innerbetrieblichen Transport können unter anderem sein:

- hohe Umschlagsgeschwindigkeiten,
- hoher Zeitdruck, zum Beispiel aufgrund immer kleinerer Lagerbestände,
- immer größere und schwerer zu transportierende Einheiten,
- Zusammenarbeit verschiedener Unternehmen, insbesondere an den Schnittstellen des innerbetrieblichen Transports,
- Einsatz immer größerer und leistungsfähigerer, oft voll- oder teilautomatisierter Umschlaggeräte,
- Unzureichende Trennung von Personen und Fahrzeugverkehr im Umschlagbereich,

- Unzureichende Information und Ausbildung der Beschäftigten,
- Abstürze, zum Beispiel von Hubladebühnen.

Ursachen für Unfälle beim Transport im öffentlichen Verkehr können unter anderem sein:

- mangelhafte Ladungssicherung und -kontrolle,
- mangelhafte Be- und Entladetätigkeiten,
- Übermüdung,
- Arbeitsmonotonie,
- Zeitdruck,
- hohes Verkehrsaufkommen,

- zusätzliche Anforderungen an das Fahrpersonal auch während der Fahrt, zum Beispiel durch Anrufe,
- Tätigkeiten im öffentlichen Verkehrsraum, zum Beispiel Auslieferung oder Pannen.

Die drei Träger, der Bund, die Länder und die Unfallversicherungsträger haben sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, die Häufigkeit und die Schwere von Arbeitsunfällen in den nächsten Jahren um 25 Prozent zu reduzieren. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, werden im Rahmen des Arbeitsprogramms Arbeitsschutzexperten der Unfallversicherungsträger und der staatlicher Aufsicht, so



Abbildung 3: Ein Schwerpunktthema im Arbeitsprogramm „Sicherheit und transportieren“ ist wie bei der Präventionskampagne „Risiko raus“ eine Erhöhung der Sicherheit beim innerbetrieblichen Transport. Eine Verzahnung mit der Kampagne bietet sich an. (Foto: DB AG/ Christoph Busse)

Abbildung 4:
Als physische Belastungsfaktoren wirken im Bürobereich einseitige Körperhaltungen und Bewegungsmangel verstärkend auf Muskel-Skelett-Erkrankungen. Das Arbeitsprogramm „Gesund und erfolgreich arbeiten im Büro“ spricht eine große Zielgruppe an, da nahezu in fast jedem Betrieb Büroarbeitsplätze zu finden sind. Auch Arbeitsplätze auf Stellwerken und in Betriebszentralen sind Büroarbeitsplätze.
(Foto: DB AG/
Mario Vedder)



auch der technische Aufsichtsdienst der EUK arbeitsteilig im Rahmen ihrer üblichen Beratungs- und Überwachungstätigkeiten in den Betrieben Themen des innerbetrieblichen Transports und des Transports auf Straßen bei Betriebsbesichtigungen, Unfalluntersuchungen und gezielten Beratungen ansprechen.

Die Mitarbeiter der EUK wie auch die Mitarbeiter der Arbeitsschutzbehörden der Länder werden abgestimmt und nach der gleichen Methode besondere Themenschwerpunkte bearbeiten. Zudem sollen auch die Fachkräfte für Arbeitssicherheit und die Betriebsärzte als innerbetriebliche Partner zur Umsetzung der Ziele der GDA gewonnen werden.

Mit Hilfe von unterschiedlichen Gesprächsleitfäden zu Schwerpunktthemen soll den Unternehmen ein einfacher Einstieg in das Thema „Sicher fahren und transportieren“ – auch unabhängig von Betriebsbesuchen gegeben werden.

Folgende Gesprächsleitfäden wurden unter anderem erarbeitet:

- Andockstationen, Laderampen und Ladebrücken,
- Be- und Entladen von gleislosen Fahrzeugen,
- Berufskraftfahrer und berufliche Vielfahrer,
- Flurförderzeuge,
- Hebezeuge und Anschlagmittel,
- Innerbetrieblicher Verkehr,
- Krane,
- Ladungssicherung,
- Rangieren und Abstellen,

- Schlepper und Anbaugeräte,
- Stetigförderer.

Zusätzlich können mit einem speziellen Fragebogen Unfälle mit Flurförderzeugen analysiert werden.

Weitere Informationen zum Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ sowie zu der mit diesem Arbeitsprogramm verzahnten Präventionskampagne „Risiko raus“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung können im Internet unter www.euk-info.de und unter www.risiko-raus.de abgerufen werden.

Zusammenfassung

An den zwei vorgestellten Arbeitsprogrammen wird deutlich, was die GDA erreichen möchte. Die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten soll durch einen effizienten und systematischen wahrgenommen Arbeitsschutz – ergänzt durch Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung – erhalten, verbessert und gefördert werden. Auch das Sicherheits- und Gesundheitsbewusstsein bei Unternehmern und Beschäftigten soll gestärkt werden. Durch die Reduzierung von Arbeitsunfällen und

arbeitsbedingten Erkrankungen werden die Betriebe und die Volkswirtschaft von Kosten entlastet.

- Die GDA erbringt damit wesentliche Beiträge
- zur Erhaltung und Stärkung der Beschäftigungsfähigkeit, einschließlich der Förderung des lebenslangen Lernens,
 - zur Unterstützung allgemeiner Gesundheitsziele,
 - zur Entlastung der Sozialversicherungssysteme und
 - zur Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.

Nicht zuletzt sollen durch die Arbeitsschutzziele und die damit verbundenen Maßnahmen der GDA vor allem menschliches Leid, hervorgerufen durch Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen, verhindert werden. ■

Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

Abbildung 5: Das einheitliche Logo und der Claim „Mensch und Arbeit. Im Einklang“ unterstützen die Aktivitäten im Rahmen der GDA visuell.