

BahnPraxis B



Spezial Europäische Normung schafft Klarheit

Test Dieses Zeichen steht für...

Aktuell Aktivitäten zur Reduzierung von Wege- und Dienstwegeunfällen

UVB auch 2017 auf iaf vertreten

Liebe Leserinnen und Leser,

ist Ihnen bekannt, dass vom 30. Mai bis zum 1. Juni die internationale Ausstellung für Fahrwegtechnik in Münster stattfindet? Die UVB ist gemeinsam mit anderen Unfallversicherungsträgern als kompetenter Ansprechpartner mit einem Messestand zum Thema „Sicherheit am Gleis“ vor Ort. Haben Sie Interesse an einem Besuch? Weitere Informationen erhalten Sie auf Seite 12.

Beschäftigte werden nicht nur an ihrem Arbeitsplatz mit Gefährdungen konfrontiert. Diese können auch auf dem Weg zur und von der Arbeit sowie bei dienstlichen Fahrten entstehen. Die UVB hat im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit ihr Präventionsangebot überarbeitet. Auf den Seiten 9 bis 11 geben wir dazu detaillierte Informationen. Weiterhin erhalten Sie Hinweise zu geeigneten Seminaren der UVB sowie zur möglichen Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining.

Auf der Seite 8 haben wir einige GHS-Gefahrenpiktogramme und Sicherheitszeichen für Sie zusammengestellt. Kennen Sie deren Bedeutung? Im Ernstfall ist es wichtig, die Aussagen solcher Zeichen schnell zu erkennen und die jeweiligen Hinweise zu beachten. Testen Sie Ihr Wissen.

In vielen Bereichen ist es derzeit das Ziel, Maßnahmen zur Sicherheit und zum Schutz der Beschäftigten bei der Arbeit europaweit durch Normen zu vereinheitlichen. Dieses gilt beispielsweise auch für die Sicherungsmaßnahmen während Gleisbauarbeiten. Hier konnten im Jahr 2016 die umfangreichen Arbeiten an der Normenreihe EN 16704-x abgeschlossen werden. Auf den Seiten 3 bis 7 erhalten Sie einen kleinen Einblick in dieses umfangreiche Thema.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen und bleiben Sie gesund,

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



Unser Titelbild:

Sicherungsmaßnahme mit Warnsystem (TWS) während Gleisbauarbeiten

Foto: Eigene Abbildung

In eigener Sache

Wir trauern um Hans-Peter Schonert, der am 10. März nach kurzer und schwerer Krankheit verstorben ist. Er war bei der Bahnpraxis B seit August 1996 Mitglied der Chefredaktion und hat die Zeitschrift in den vergangenen beiden Dekaden maßgeblich geprägt. Unser tiefstes Mitgefühl gilt seiner Frau und seinen Kindern.

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 Netz AG Deutsche Bahn Gruppe.

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPB 4, Theodor-Heuss-Allee 7, D-60486 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-20506, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

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 Hüthig

Redaktion

Dr. Jörg Bormet (Chefredaktion), Uwe Haas, Anita Hausmann, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Niels Tiessen, Michael Zumstrull (Redakteure).

Erscheinungsweise und Bezugspreis

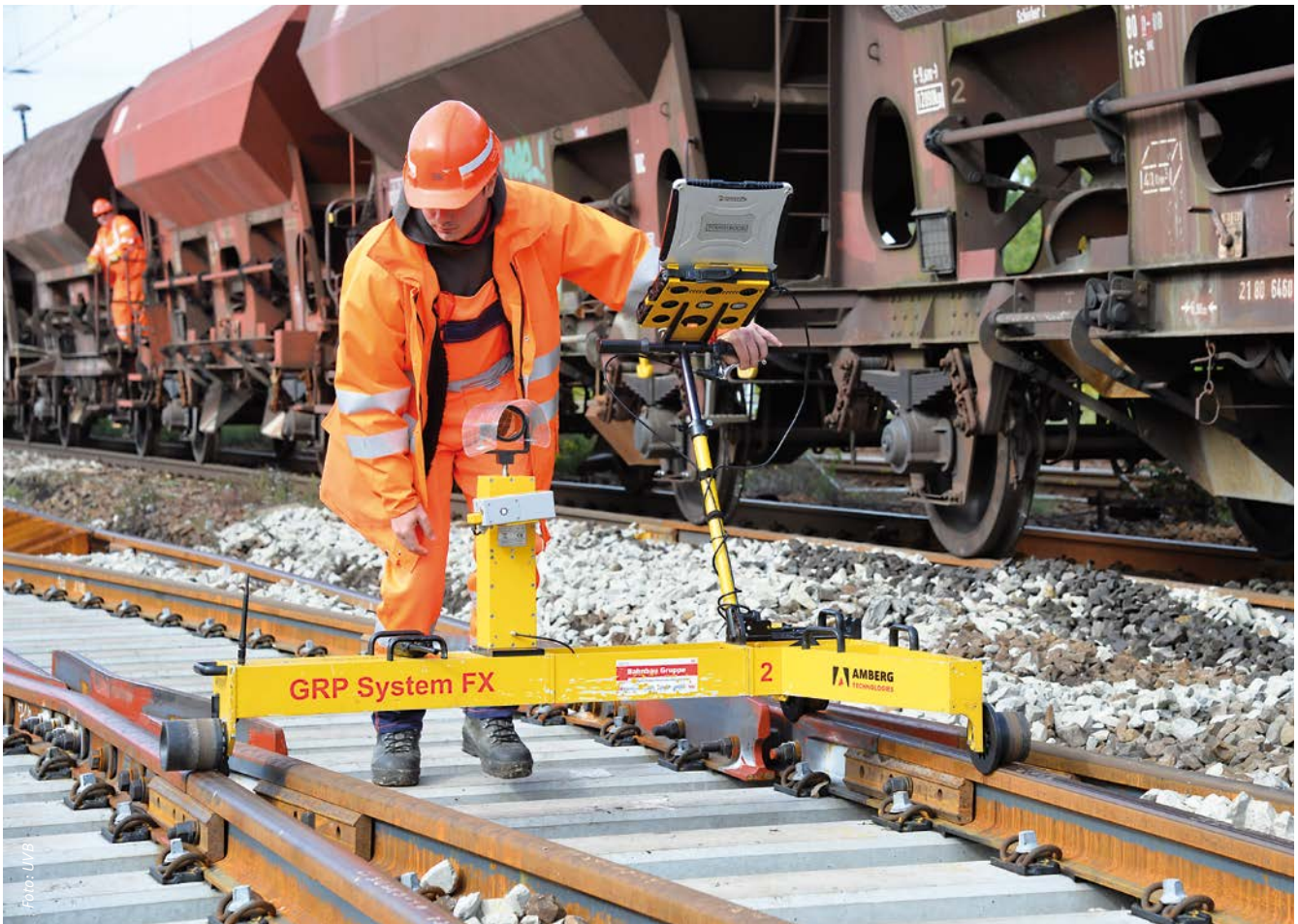
Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement EUR 15,60 zuzüglich Versandkosten.

Druck

Laub GmbH & Co KG, Brühlweg 28, D-74834 Elztal-Dallau.

Sicherungsmaßnahmen während Gleisbauarbeiten

Europäische Normung schafft Klarheit



Dr.-Ing. Knut Dumke, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Frankfurt am Main

Nach langen und intensiven Diskussionen hat die Normenreihe EN 16704-x nunmehr ihre letzte Hürde in Europa genommen. In der finalen Abstimmung haben sich die beteiligten Länder mit sehr deutlicher Mehrheit für deren Annahme ausgesprochen. Somit steht nach den letzten sprachlichen Anpassungen in Kürze ein abgestimmtes Dokument, bestehend aus insgesamt vier Normen, zur Verfügung. Diese bilden zusammen den Grundstein für die Harmonisierung von Sicherungsmaßnahmen während Gleisbauarbeiten in Europa.

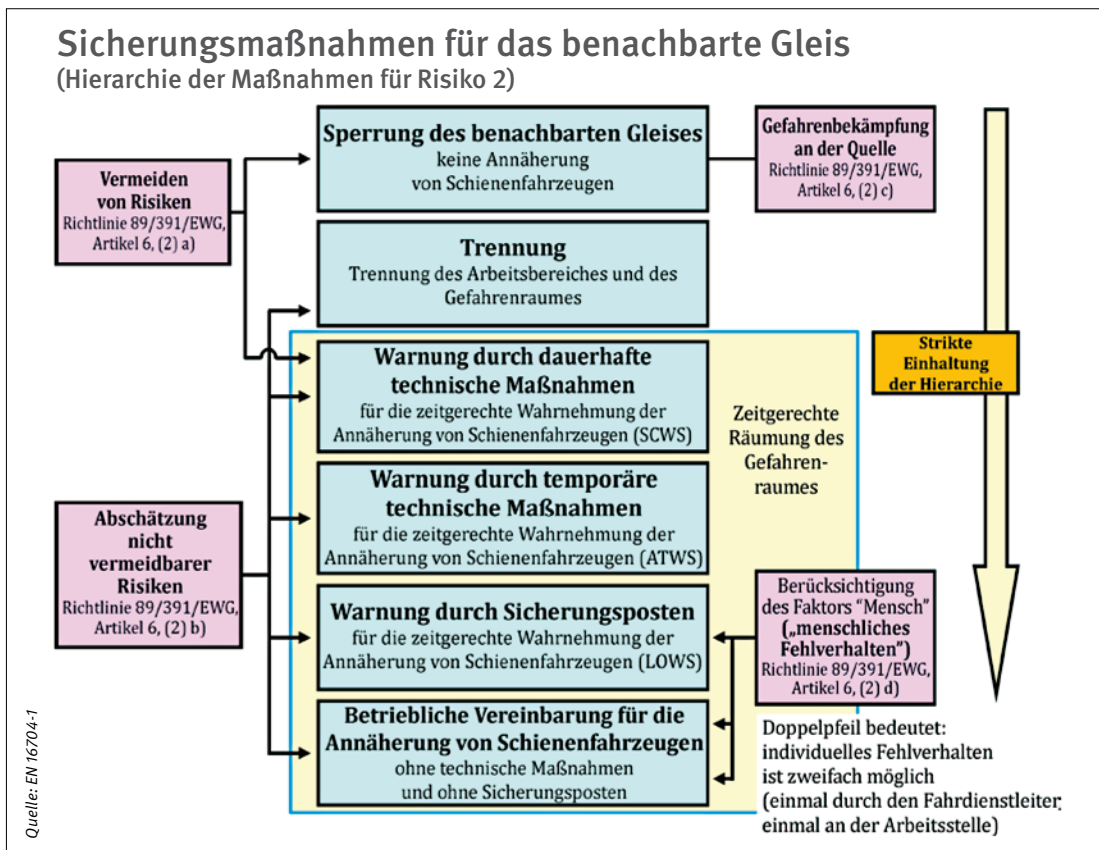


Abbildung 1:
Rangfolge der Sicherungsmaßnahmen für das benachbarte Gleis nach EN 16704-1

Die Arbeiten zur Normung wurden 2005 aufgenommen und von den Arbeitsgruppen Ende 2012 mit der Fertigstellung von Normentwürfen vorerst beendet. Im weiteren Normungsverfahren konnten dann zu den drei verfügbaren Sprachfassungen nationale Stellungnahmen mit Anmerkungen und Änderungsvorschlägen eingebracht werden. Zu jedem Punkt einer solchen Stellungnahme musste die jeweilige Arbeitsgruppe dann einen Entscheidungsvorschlag mit einer entsprechenden Begründung verfassen. Aufgrund der Vielzahl der eingebrachten Vorschläge und Anregungen war diese Bearbeitung nochmals zeitaufwendig.

Die folgende abschließende formelle Abstimmung ergab eine deutliche Mehrheit der CEN-Mitgliedsstaaten für die Annahme der Normen. Somit liegen nach der noch ausstehenden Veröffentlichung in Kürze alle vier Normen der Reihe EN 16704-x als Europäische Norm vor. Alle vier Normen fallen in die Kategorie „Bahnanwendungen – Oberbau – Sicherungsmaßnahmen während Gleisbauarbeiten“. Die Veröffentlichung ist für Mitte des Jahres vorgesehen, es handelt sich wegen des mandatierten Normungsauftrags um sogenannte harmonisierte Normen.

Ziel und Zweck

Ziel und Zweck der insgesamt vier Normen EN 16704-x ist die Harmonisierung von Sicherungsmaßnahmen während Gleisbauarbeiten. Was einfach klingt, kann leicht zum Stolperstein werden. So gingen die ersten Gedanken in Richtung einer einheitlichen Farbgebung der Warnwesten und Verkürzung der Sicherheitsfristen. Entstanden ist letztlich ein Basiswerk, das die Eckpfeiler für eine echte Harmonisierung von Sicherungsmaßnahmen in Europa bildet. Dies ist wichtig, da immer mehr Firmen mit ihren Personalen – sei es als Baupersonal oder Sicherungspersonal – in ganz Europa eingesetzt werden und sich dabei auf die Wirksamkeit von Sicherungsmaßnahmen verlassen, beziehungsweise diese Sicherungsmaßnahmen selbst planen und umsetzen.

Gefährlich wäre es, zum Beispiel bei ähnlichen Arbeiten in verschiedenen Ländern unterschiedlich zu warnen:

- Akustisch und/oder optisch
- Kollektiv oder individuell
- Mit unterschiedlichen Warnsignalen
- Mit unterschiedlichen Bedeutungen der Warnsignale

Insofern trägt die Harmonisierung zu einer Verbesserung des Sicherheitsniveaus während Gleisbauarbeiten bei. Der erste Schritt ist gemacht.

EN 16704-1

Titel: „Eisenbahngefährdungen und allgemeine Prinzipien zum Schutz ortsfester und ortsveränderlicher Baustellen“.

Die EN 16704-1 beschreibt fünf Szenarien und Risiken, die bei Arbeiten im Gleisbereich auftreten können und in der Norm betrachtet werden:

Risiko 1

Gefährdung durch Zugfahrten im nicht gesperrten Gleis

Risiko 2

Gefährdung durch Zugfahrten im benachbarten Gleis

Risiko 3

Gefährdung durch Maschinen oder Schienenfahrzeuge in einem gesperrten Gleis

Risiko 4

Gefährdung durch von Zugfahrten erfasste Maschinen oder Materialien auf dem benachbarten Gleis

Risiko 5

Gefährdung durch Stromschlag (Fahrleitung/Stromschiene, Rückstrom)

Die Norm folgt der bestehenden Rechtslage in den EU-Mitgliedstaaten (siehe hierzu insbesondere 89/391/EWG – Europäische Arbeitsschutzrahmenrichtlinie) und konkretisiert dabei insbesondere die Rangfolge und Wertigkeit von Sicherungsmaßnahmen. Grundsätzlich beschreibt und wiederholt die Norm die bekannten Grundlagen:

- Vermeidung von Risiken
- Abschätzung nicht vermeidbarer Risiken
- Gefahrenbekämpfung an der Quelle
- Berücksichtigung des Faktors „Mensch“ bei der Arbeit, insbesondere bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen
- Berücksichtigung des Stands der Technik
- Planung der Gefahrenverhütung mit dem Ziel einer kohärenten Verknüpfung von Technik, Arbeitsorganisation, Arbeitsbedingungen, sozialen Beziehungen und Einfluss der Umwelt auf den Arbeitsplatz
- Vorrang des kollektiven Gefahrenschutzes vor individuellem Gefahrenschutz
- Erteilung geeigneter Anweisungen an die Arbeitnehmer.

Für die betrachteten fünf Risiken wird in der Norm die jeweilige Rangfolge von Maßnahmen beschrieben (Abbildung 1) – unterschiedliche Arbeitssituationen können im Ergebnis aber durchaus zu unterschiedlichen Sicherungsmaßnahmen führen. Das Verfahren zur Auswahl der jeweiligen Sicherungsmaßnahme muss immer sowohl den gesetzlichen Vorgaben (Arbeitsschutzgesetz, UVV, ...) als auch dem Stand der Technik und damit auch der Rangfolge der EN 16704-1 folgen.

Dieses Verfahren und auch die Rangfolge entsprechen vom Grundsatz her dem Ansatz, den die DB Netz AG mit ihrem Rimini-Verfahren bereits umgesetzt hat. Die Norm nennt dabei auch Randbedingungen für einzelne Sicherungsmaßnahmen (zum Beispiel Wahrnehmbarkeit bei der akustischen Warnung) und Situationen, bei denen eine bestimmte Sicherungsmaßnahme nicht möglich sein kann (Sicherungsstellen ohne ausreichende Sicht auf den Beginn der Annäherungsstrecke, zum Beispiel bei Nacht, im Bereich von Gleisbögen oder bei Arbeiten im Tunnel...).

Als ein wesentlicher Aspekt ist die in der Norm geforderte klare Verteilung der Verantwortlichkeiten zwischen den beteiligten Stellen (Bahnbetreiber, Bauunternehmer, Sicherungsunternehmer) zu nennen. Für die jeweils beteiligten Personen existieren Anforderungen (siehe EN 16704-3), basierend auf ihren auszuführenden Tätigkeiten. Die ortsspezifische Einweisung auf der Arbeitsstelle ist im exemplarisch dargestellten Sicherungsplan ebenfalls aufgeführt und entsprechend zu dokumentieren.

Speziell bei der alleinigen Warnung der Arbeitskräfte wird eine Überwachung der Reaktion der Arbeiter (Sicherungsstellen oder Überwachungsstellen) als Bestandteil der Sicherungsmaßnahme „Warnung“ gefordert.

Als grundlegende Forderung wird die Berücksichtigung der Sicherheit bei der späteren Instandhaltung von Bahnanlagen ebenfalls explizit benannt. Dies mag zwar keine so neue Forderung sein, in der Praxis ergeben sich dadurch jedoch oft Probleme: zum Beispiel bei der Mitfinanzierung von zusätzlichen technischen Sicherungssystemen, die fest installiert sind erst bei der späteren Instandhaltung einen

Sicherheitsgewinn darstellen und zum Zeitpunkt der Errichtung einer Anlage eine Kostenerhöhung darstellen.

Fast gänzlich neu für Deutschland und viele andere EU-Länder ist die in der Norm vorgesehene Einführung einer sogenannten Gleissicherheitskarte. Das Dokument „Gleissicherheitskarte“ soll bestätigen, dass die speziellen Fachkenntnisse und die Eignung einer Person in Bezug auf die Anforderungen der vorliegenden Norm nachgewiesen wurden.

Jeder Beschäftigte, der Arbeiten im Gleisbereich ausführt, muss im Besitz einer solchen Gleissicherheitskarte sein. Bei Wegfall der Kenntnisse oder Eignung sowie bei Missbrauch kann die Gleissicherheitskarte entzogen werden.

Der Vorteil einer solchen Gleissicherheitskarte liegt auf der Hand. Bei Arbeiten im Gleisbereich muss nicht jeder Beschäftigte in jedem Land der Europäischen Union vollständig hinsichtlich der allgemeinen Gefahren aus dem Bahnbetrieb geschult oder auf seine Tauglichkeit untersucht werden. Erforderlich ist eine besondere Untersuchung oder ergänzende Schulung nur bei nationalen oder örtlichen Abweichungen oder Besonderheiten.

EN 16704-2-1

Titel: „Allgemeine Lösungen und Technologie – Technische Anforderungen an Warnsysteme an Gleisen (TWS)“

Die Norm definiert die technischen Anforderungen für neue Warnsysteme und richtet sich vorwiegend an Hersteller von solchen Systemen. Harmonisiert wurden auch die international verwendeten Kurzbezeichnungen (Abbildung 2). Wie die einzelnen Anforderungen der Norm erreicht

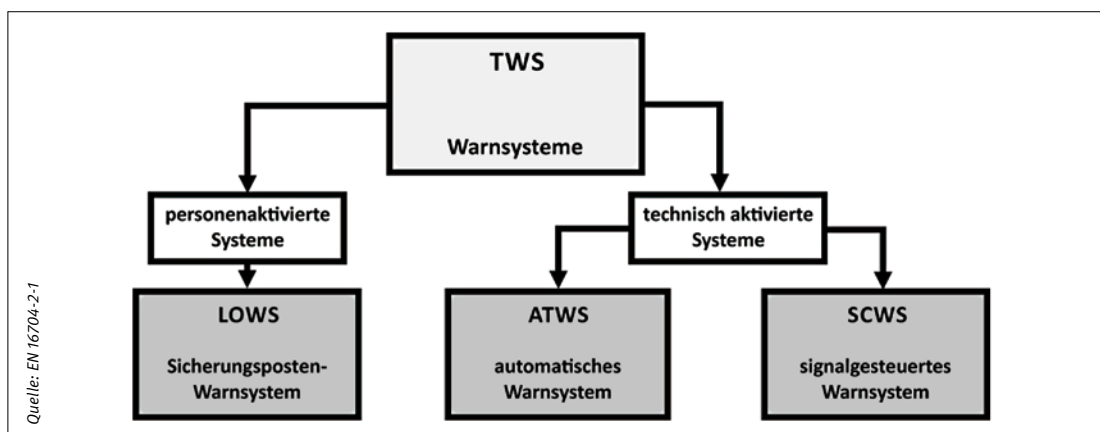


Abbildung 2: Klassifizierung von Warnsystemen nach EN 16704-2-1

werden, bleibt den Herstellern überlassen. Die Norm ist daher auch offen für neue Entwicklungen und neue Techniken.

Da bei der Normungsarbeit auch Mitarbeiter von Firmen beteiligt waren, die die Systeme einsetzen, sind auch die Aspekte aus betrieblichen Anforderungen eingeflossen. Als Ausblick – aber noch nicht definiert – werden in der Norm bereits Systeme benannt, die den Bahnbetrieb aktiv beeinflussen können. In Deutschland ist dies mit der AKA-L 90 eine seit Jahrzehnten bekannte, aber leider wenig verbreitete Technik.

In die Norm mit aufgenommen wurden Festlegungen zur Gestaltung der akustischen Warnsignale. Diese Festlegungen entsprechen den bekannten Anforderungen der DB Netz AG aus der Einführung des bi-sound-Signals zum 1. Januar 2014. Einen ausführlichen Artikel hierzu finden Sie in der BahnPraxis B 2/2014.

Gefordert wird für das akustische Warnsignal eine Überdeckung des Störschallpegels um mindestens +3 dB(A). Ein optisches Signal muss zeitgleich beginnen und darf erst enden, wenn keine Gefährdung mehr besteht.

Weitergehende betriebliche Einsatzbedingungen und -vorgaben für TWS sind nicht Bestandteil der Norm. Die Norm regelt also nicht den Einsatz von TWS zum Beispiel im nicht gesperrten Gleis, die ständige Anwesenheit eines Bedieners oder die Abnahme eines TWS vor der Inbetriebnahme am Einsatzort. Die hierzu erforderlichen Regelungen bleiben in der Verantwortung des jeweiligen Bahnbetreibers, Herstellers und der Zulassungsstellen.

EN 16704-2-2

Titel: „Allgemeine Lösungen und Technologie – Anforderungen an Absperrungen“

Technische Anforderungen an neue Feste Absperrungen sind Regelungsinhalt der EN 16704-2-2; auch hier sei gleich zu Beginn darauf hingewiesen, dass Regelungen für den Einsatz/Betrieb von Absperrungen nicht Bestandteil dieser Norm sind.

Ebenso wie bei den Warnsystemen ist auch diese Norm sehr offen gestaltet und lässt somit für Innovationen genügend freien Raum. Festgelegt sind zum Beispiel die Anforderungen an die Schutzwirkung (Höhe),

Stabilität und Kennzeichnung, nicht jedoch wie der Hersteller diese Anforderung mit seinem System erreicht. Somit lässt die Norm prinzipiell die Befestigung am Schienenfuß (mechanische Verschraubung), die Befestigung im Schotter (Befestigungshülsen) oder auch die Befestigung an der Schiene (magnetische Halterung) zu (Abbildung 3).

Gefordert wird von den Systemen die Möglichkeit der Montage in unterschiedlichen Abständen zur Gleismitte. Dieses ermöglicht, die nationalen betrieblichen Bestimmungen in den einzelnen Ländern mit einem Typ Absperrung zu realisieren. Gefordert werden von den Herstellern insbesondere Systeme mit der Möglichkeit auch für den Einsatz im Bereich von Weichen und Kreuzungen.

Nicht speziell erwähnt, aber auch nicht ausgeschlossen, ist der in einzelnen Fällen praktizierte Einsatz von Bauzäunen als Absperrung, zum Beispiel bei Baumaßnahmen weit neben dem Gleisbereich.

Die DB Netz AG hat bereits während der Erarbeitung der Norm aufgrund der neuen Erkenntnisse erweiterte konstruktive Anforderungen für Feste Absperrungen erarbeitet, die seit dem 1. Januar 2012 genutzt werden.

Übergangsbestimmungen zu EN 16704-2-1 und EN 16704-2-2

Die Normen für Technische Warnsysteme und für Absperrungen beschreiben den aktuellen Stand der Technik. Sie enthalten kein generelles Verwendungsverbot für ältere Systeme, zumal ein sofortiger Austausch aller vorhandenen Systeme weder möglich beziehungsweise zum Teil auch gar nicht erforderlich ist. Einige Systeme erfüllen bereits heute die jeweiligen Anforderungen der Norm.

Die beiden Normen EN 16704-2-1 und EN 16704-2-2 sind Stand der Technik und somit bei der Zulassung von neuen Systemen zu berücksichtigen.

EN 16704-3

Titel: „Fachkenntnisse des Personals bei Arbeiten neben oder in Gleisen“

Der vierte Teil EN 16704-3 befasst sich mit der erforderlichen „Eignung“ des Personals. Der erste englische Entwurf ver-

wendete hierfür im Titel noch die Bezeichnung „qualification and fitness“, der die Thematik allgemeinsprachlich wesentlich verständlicher darstellte. Beschrieben sind nämlich in der Norm neben den erforderlichen Fachkenntnissen (engl. competence) auch die Anforderungen an den Menschen hinsichtlich seiner „Tauglichkeit“ (engl. fitness), wie zum Beispiel Sehen, Hören, Psyche....

Die Tätigkeiten im Gleisbereich wurden hierzu in 14 Klassen unterteilt. Zu jeder dieser Klassen wurden dann für insgesamt 18 Kompetenz-Bereiche entweder Stufenwerte (L1, L2, L3) angegeben oder eine Bewertung mit dem Hinweis „notwendig“ bzw. „nicht notwendig“ vorgenommen.

Problematisch gestaltet sich in der Norm die Definition der Anforderungen. Dies mag wegen der vorhandenen Testverfahren für die Hör- und Sehfähigkeit noch leicht möglich sein. Für Aussagen über die Fachkenntnisse oder die psychologische Eignung wurden in der Norm aber bewusst keine Verfahren empfohlen oder gar vorgegeben, weil sich hierzu international keine Verfahren maßgeblich durchgesetzt haben.

Die Norm gibt insgesamt den Bahnbetreibern ausreichend Hinweise (und Vorgaben) über das Ausmaß der notwendigen Fachkenntnisse, lässt ihnen jedoch genügend Spielraum zur weiteren Ausgestaltung und Anpassung der eigenen betrieblichen Anforderungen und Ergänzungen.

Für Deutschland ist ein ergänzendes nationales Vorwort geplant, dass auf die weiterhin geltenden Regelwerke, insbesondere auch der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), verweisen soll. Bei einer Überarbeitung der Normen soll die Notwendigkeit einer nationalen Abweichung geprüft werden.

Rechtliche Einordnung von Normen

Die Anwendung von Normen ist – abgesehen von einigen wenigen Ausnahmefällen – dem Anwender freigestellt. Normen stellen jedoch quasi immer den Stand der Technik dar und sind somit zu beachten. Dies gilt auch für die Normenreihe EN 16704-x.

Da die Bedeutung dieser Normen von Seiten der Bahnen, Hersteller und Aufsichtsbehörden schnell erkannt wurde, haben sich insbesondere die Unfallversiche-

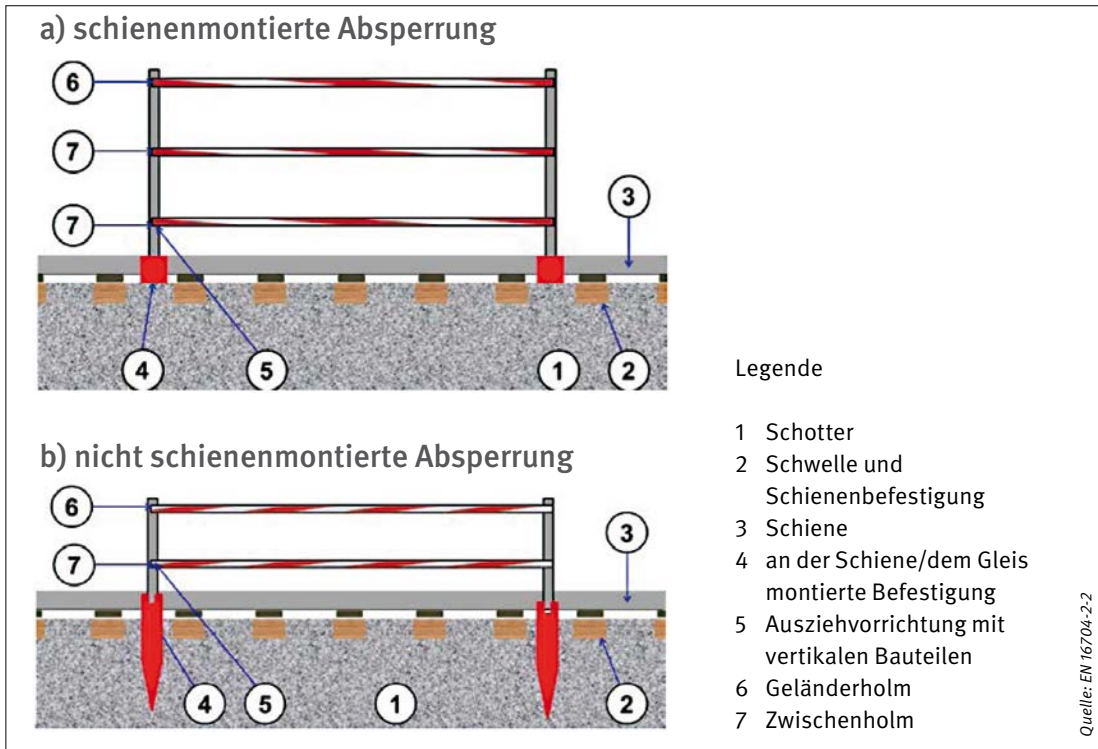


Abbildung 3: Beispiele für Montagemöglichkeiten von Absperrungen nach EN 16704-2-2

rungräger UVB und BG BAU, aber auch die DB Netz AG intensiv in die Erarbeitung der Normen eingebracht und sogar auf der europäischen Ebene zwei Arbeitsgruppen geleitet. Insofern konnten sowohl die neuesten Erkenntnisse, aber auch die bestehenden Regelwerke die Inhalte der Norm wesentlich beeinflussen. Klar ist jedoch: Normung ist immer ein Kompromiss und so finden sich die deutschen Regelwerke eben nicht 1:1 abgebildet in den Normen wieder.

Unabhängig davon gelten ohnehin nationale Vorschriften, das heißt, insbesondere die UVV „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (DGUV Vorschrift 78) vorerst weiter – gleiches gilt auch für die DGUV Regel 101-024 (bisher GUV-R 2150) „Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“. Selbstverständlich gilt auch die Konzernrichtlinie 132.0118 der DB AG für diesen Bereich als innerbetriebliches Regelwerk weiter.

Viele Anregungen aus dem täglichen Geschehen und tatsächliche Probleme bei Arbeiten im Bereich von Gleisen werden darüber hinaus in der DGUV Information 201-021 (bisher BGI/GUV-I 781) „Sicherheitshinweise für Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ thematisiert.

Egal ob es sich um eine Vorschrift, Regel, Information oder betriebsinternes Regel-

werk handelt: Bei jeder Überarbeitung bzw. Anpassung gilt es den Stand der Technik aus der Normenreihe 16704-x zu beachten und, soweit zutreffend und möglich, zu berücksichtigen. Insbesondere bei den technischen Anforderungen an Warnsysteme oder an Feste Absperrungen hat die europäische Normung das DB-interne Regelwerk für die Zulassung bereits beeinflusst.

Ausblick

Die Normenreihe EN 16704-x ist der Beginn der Harmonisierung der Sicherungsmaßnahmen während Gleisbauarbeiten. Dieser Weg ist europäisch eingeschlagen und es gilt ihn fortzuschreiben. In Erinnerung an die Fußball-WM 2006 sei gesagt: Es handelt sich bei der Normenreihe EN 16704-x um kein „Sommermärchen“, aber „Dieser Weg wird kein leichter sein“ – denn abgeschlossen ist die Harmonisierung der Sicherheit im Gleisbau nur aufgrund der Einführung mit der EN 16704-x noch lange nicht.

Erste Ideen zur Erweiterung der Normenreihe befassen sich mit der Aufnahme des sogenannten Fahrtrückhaltes, bei dem die Arbeitsstelle ihre Zustimmung zu einer Fahrt vor der Zulassung technisch erteilen muss. Daneben möchte man die ersten Erfahrungen der praktischen Umsetzung evaluieren und Anregungen für Änderungen,

Anpassungen bzw. Erweiterungen ableiten. Es bleibt spannend!

Zu guter Letzt

Die vier Normen der Reihe EN 16704-x wurden von einer europäischen Arbeitsgruppe erstellt. Die Normungsexperten haben sich dabei – neben ihrer eigentlichen Tätigkeit – intensiv in die Normung eingebracht. Allen beteiligten Experten, aber auch den beteiligten Firmen, die ihre Mitarbeiter in die Normung entsandten, haben zum Gelingen des Normungsvorhabens beigetragen!

Die im Beitrag genannten Schriften der UVB können über den QR-Code angefordert werden; der Download als PDF über die Homepage ist ebenfalls möglich.



Weblink: www.uv-bund-bahn.de/service-und-medien/mediencenter/

Testen Sie sich selbst

Dieses Zeichen steht für...

Genau wie im Straßenverkehr findet man auch im Arbeitsbereich sehr häufig Schilder. Es gibt Kennzeichnungen für Gefahrstoffe, sowie Verbots-, Gebots-, Warn-, Rettungs- und Brandschutzzeichen. Über die Bedeutung der Schilder wird im Rahmen der wiederkehrenden Unterweisungen aufgeklärt. Manchmal kommt man aber auch in andere Bereiche oder Gebäude und sollte auch dann die Hinweise verstehen können. Die verwendeten Piktogramme sollen für sich selbst sprechen. Aber kennt man wirklich immer den Sinn? Testen Sie sich selbst. Die Lösungen zum Test finden Sie auf Seite 12.

In der Technischen Regel für Arbeitsstätten „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ (ASR A1.3) sind die Symbole sowie Form und Farbe für am Arbeitsplatz verwendete Schilder festgelegt. Kennzeichnungen von Gefahrstoffen, sogenannte GHS-Piktogramme, sind in der „Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen“ festgelegt.

Falls Ihnen fehlende, nicht mehr erkennbare oder falsche Schilder in Ihrem Arbeitsbereich bekannt werden, melden Sie es bitte Ihrem Vorgesetzten.



GHS08

- a) Vorsicht Laserstrahl
- b) Warnung vor künstlichen Blitzen
- c) Gesundheitsgefahr (Gesundheitsschädlich)



GHS04

- a) Vorsicht, gebrauchte Spritzen
- b) Gasflasche (Komprimierte Gase)
- c) Eis essen verboten



P010

- a) Diebstahl verboten
- b) Berühren verboten
- c) Nicht schalten



P001

- a) Allgemeines Verbotsschild
- b) Starkes Gefälle
- c) Durchfahrt verboten



W005

- a) Grenze Internet Hot-Spot
- b) Warnung vor nicht ionisierender Strahlung
- c) Leuchtturm ohne Funktion



E019

- a) Beschwerlicher Zugang
- b) Zugang für Unbefugte verboten
- c) Notausstieg

Verkehrssicherheit im Straßenverkehr

Aktivitäten zur Reduzierung von Wege- und Dienstwegeunfällen



Bodo Plechata, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Berlin

Zur Unterstützung und Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit in den Mitgliedsunternehmen hat die UVB ihr Präventionsangebot überarbeitet und ergänzt. Ziel ist es, Wege- und Dienstwegeunfälle zu verhindern bzw. zu reduzieren und somit auch Kosten zu senken.

Betriebliche Verkehrssicherheit als grundlegende Führungsaufgabe

Arbeitsschutz ist Chefsache. Gemäß Arbeitsschutzgesetz und der DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ ist jeder Arbeitgeber/Unternehmer verpflichtet, die Arbeitsbedingungen in seinem Unternehmen unter den Gesichtspunkten von Sicherheit und Gesundheit zu beurteilen und die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen. Ein wichtiges Instrument zur Umsetzung dieser Verpflichtung ist die Gefährdungsbeurteilung.

Das gilt jedoch nicht nur für die auszuführenden Tätigkeiten, sondern auch für die Verkehrssicherheit innerhalb des Betriebsgeländes und im öffentlichen Verkehrsraum. Gute und qualifizierte betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit ist ein wesentlicher präventiver Beitrag, die Zahl der Unfälle und somit auch die Zahl der Verletzten und Getöteten auf den Straßen zu reduzieren.

Um Arbeitgeber und Führungskräfte bei der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit zu unterstützen, hat die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) ihr Präventionsangebot weiter entwickelt. Ziel muss es sein, durch regelmäßige und vielschichtige Maßnahmen die Verkehrssicherheitsarbeit als festen Bestandteil des betrieblichen Arbeitsschutzmanagements zu entwickeln. Auf diese Weise können Führungskräfte und Beschäftigte sensibilisiert und

erforderliche Maßnahmen zur Reduzierung von Unfällen abgeleitet werden.

Im Jahr 2017 bietet die UVB für Führungskräfte, Fuhrparkmanager oder -verwalter sowie Standort- oder Einsatzleiter erstmals das Seminar „Verkehrssicherheit für Führungskräfte“ an. Das Seminar, das zwei Mal angeboten wird, gibt Hintergrundinformationen und Anregungen, um die betriebliche Wegeunfallprävention zu verbessern. Schwerpunktthemen sind unter anderem die fahrphysikalischen und verkehrsrechtlichen Grundlagen, Stress, Emotionen, Alkohol, Müdigkeit sowie Ladungssicherung.

„Kümmerer“ im betrieblichen Alltag

Das alleinige Betrachten theoretischer Grundlagen ist nicht ausreichend, um bei der Entwicklung, Organisation und Umsetzung betrieblicher Verkehrssicherheitsarbeit auch Erfolge zu erreichen. Nur das Integrieren fachlich interessierter Akteure und eine kontinuierliche Aus- und Fortbildung von Multiplikatoren, welche die Führungskräfte bei der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützen, kann mehr Aufmerksamkeit für die Sicherheit im Straßenverkehr erzeugen und alle Beteiligten sensibilisieren.

In Zusammenarbeit mit den regional zuständigen Aufsichtspersonen der UVB sollen die betrieblichen Multiplikatoren für Verkehrssicherheit, sogenannte „Kümme-

rer“, fachlich beraten und gefördert werden. Des Weiteren will die UVB im Rahmen ihres jährlichen Seminarprogrammes ab 2018 für alle interessierten Akteure ein ergänzendes Fachseminar zur betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit anbieten. Darin sollen die Teilnehmer als betriebsinterne „Verkehrs-Coaches“ geschult werden; das heißt, diese erhalten Informationen über verkehrssicherheitstechnische Maßnahmen, Angebotsprogramme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) oder über jährliche verkehrstechnische Schwerpunktaktionen.

Ziel ist es, den Multiplikatoren „Wissen und Handwerkzeuge“ zu vermitteln, damit diese selbstständig die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit im Unternehmen forcieren und die verantwortlichen Führungskräfte unterstützen können.

Geeignete Beschäftigte für die Schulung als „Verkehrs-Coach“ sind beispielsweise Sicherheitsbeauftragte, aber auch andere fachlich Interessierte.

„Sichere Einsatzfahrt“ im Not- und Rettungsfall

Im Bereich des Bundes und der Bahn gibt es Beschäftigte, die ihre Dienstfahrten mit speziellen Einsatzfahrzeugen und unter Wahrnehmung besonderer Rechte und Pflichten durchführen (im Sinne des § 35 StVO mit Sonderrechten und/oder des § 38 StVO mit blauem Blinklicht und

Abbildung 1:
Fahrsimulator
im IAG Dresden



Einsatzhorn). Durch den Einsatz von Sondersignalen können im Zusammenhang mit den Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer nicht alltägliche Situationen auftreten. Des Weiteren müssen die Beschäftigten jederzeit ihre Fahrzeuge möglichst schnell und sicher an den jeweiligen Einsatzort steuern, unabhängig von den vorhandenen Witterungsbedingungen, vom jeweiligen Wochentag und von der Tageszeit.

Es gilt, sein Wissen und fahrtechnisches Können jederzeit unter Beweis zu stellen – auch in Stresssituationen – und in Gefahrensituationen stets bedacht und professionell zu handeln. Zu diesem Beschäftigtenkreis zählen beispielsweise die Einsatzwagen-Fahrer des Deutschen Roten Kreuzes, die ehrenamtlichen Fahrzeugführer vom Technischen Hilfswerk, die Bundespolizei, die Kontrolleure des Bundesamtes für Güterverkehr und die zahlreich in Rufbereitschaft stehenden Notfallmanager der Deutschen Bahn AG.

Für diese Berufs- und Tätigkeitsgruppen hat die UVB ein spezielles Seminar konzipiert, bei dem auf die Besonderheiten bei diesen Einsatzfahrten eingegangen wird. Neben dem Vermitteln rechtlicher und fahrphysikalischer Grundlagen hat jeder Teilnehmer die Möglichkeit, das Erlernte in einem modernen Fahrsimulator vor Ort praktisch einzuüben. Ziel ist es, die Teilnehmer für ihre „Sonderstellung“ im Straßenverkehr zu sensibilisieren (Abbildung 1).

Fahrsicherheitstraining für Beschäftigte

Infolge der Fusion wurden die bisherigen unterschiedlichen Regelungen zum Fahrsicherheitstraining zu einer einheitlichen Regelung zusammen geführt. Die UVB fördert die Teilnahme an einem entsprechenden Training auch weiterhin.

Ab dem 1. Januar dieses Jahres müssen Beschäftigte und Bundesbeamte in den Mitgliedsunternehmen hinsichtlich des Fahrsicherheitstrainings und des Kostenzuschusses Folgendes beachten:

- Der Veranstalter muss nach den Richtlinien des DVR schulen. Die Trainings müssen ganztägig (8 Stunden) erfolgen.
- Der Kostenzuschuss der UVB für ein Fahrsicherheitstraining beträgt maximal 80 Euro inklusive Mehrwertsteuer (für entweder ein Pkw-, Motorrad-, Bus- oder Kleintransportertraining).
- Eine erneute Bezuschussung kann frühestens nach Ablauf von drei Jahren erfolgen.
- Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung. Die begrenzten Fördermittel werden in der Reihenfolge der Anmeldungen vergeben.

Ausführliche Informationen zum Fahrsicherheitstraining, insbesondere zur Antragstellung und Abwicklung, finden Sie auf <https://www.uv-bund-bahn.de/arbeitschutz-und-praevention/>

seminare-und-qualifizierung/fahrsicherheitstraining/“ (Abbildung 2).

Fazit

Nicht jede Gefahrensituation im Straßenverkehr lässt sich vermeiden. Doch jeder Beschäftigte, der am Straßenverkehr teilnimmt – als Fahrer eines Pkw, als Fahrer eines Zweirades oder als Fußgänger – hat mit seinem Verhalten großen Einfluss auf die Höhe des Risikos für sich und andere Verkehrsteilnehmer.

Die UVB hat ihr Präventionsangebot überarbeitet und ergänzt, um ihre Mitgliedsunternehmen bei der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit zu unterstützen. Dabei gilt es, die Verkehrssicherheitsarbeit als festen Bestandteil in das betriebliche Arbeitsschutzmanagements zu integrieren. Sowohl Führungskräfte als auch Beschäftigte sollen für das Thema zu sensibilisiert und erforderliche Maßnahmen zur Reduzierung von Unfällen ableiten und anwenden. Dieses kann nur erreicht werden durch langfristige und kontinuierliche Zusammenarbeit zwischen dem Unfallversicherungsträger und den Mitgliedsunternehmen sowie durch eine qualifizierte Aus- und Fortbildung von innerbetrieblichen Akteuren. Die Zielsetzung sollte lauten: „VISION ZERO – Keiner kommt um. Alle kommen an.“

Weitere Hinweise zur betrieblichen Verkehrssicherheit finden Sie unter www.dvr.de



Abbildung 2: Fahrsicherheitstraining

Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik

UVB auch 2017 auf iaf vertreten



Stand der Unfallversicherungsträger auf der iaf 2013

Dirk Bill, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Frankfurt am Main

Mit mehr als 200 Ausstellern aus 21 Ländern, Tausenden von Besuchern und einer weitläufigen Ausstellungsfläche im Innen- und Außenbereich der Halle Münsterland ist die Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf) seit Jahren die größte internationale Messe im Bereich der Fahrwegtechnik.

Vom 30. Mai bis zum 1. Juni 2017 werden auf der iaf die Neuheiten aus den Bereichen Schienentechnik und Gleisoberbau präsentiert. Alle namhaften Unternehmen, die auf diesem Gebiet forschen, entwickeln, produzieren oder zuliefern, sind als Aussteller und Besucher vertreten.

In den drei großen Messehallen mit einer Gesamtfläche von 15.000 Quadratmetern (m²) und auf der 6.000 m² großen Freifläche mit mehr als 3.000 Metern Gleisen werden die neuesten Maschinen, Geräte und Technologien vorgestellt.

Die iaf gilt weltweit – mit der Kombination aus Fachpräsentation von Maschinen auf dem Freigelände und großer Ausstellung in den Hallen sowie dem begleitenden Seminarprogramm – als herausragende Messe für alle Experten, Unternehmer und

Fachbesucher. Auch aus diesem Grund wird sich die UVB – nun zum dritten Mal in Folge – an der iaf beteiligen.

Im Rahmen eines Gemeinschaftsstandes mit der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU), der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) und der Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BG ETEM) werden

Ihnen die Experten der UVB als kompetente Ansprechpartner zum Thema „Sicherheit am Gleis“ zur Verfügung stehen.

Mit unserem Stand möchten wir Ihnen eine Plattform zum Austausch und zur Information bieten. Wir freuen uns auf Ihren Besuch und laden Sie herzlich ein, uns auf der iaf in der Halle Süd am Stand S-411 zu besuchen.



**27. Internationale Ausstellung
Fahrwegtechnik**

30. Mai - 1. Juni 2017 in Münster

WEB: www.iaf-messe.com

**Lösungen zu
„Dieses Zeichen
steht für...“:**

- GHS08 c)
- GHS04 b)
- P010 b)
- P001 a)
- W005 b)
- E019 c)