

BahnPraxis B



Spezial Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen mit Überwachungssignal
Besuchen Sie die UVB auf der A+A

Aktuell Zecke, Bärenklau & Co.

Liebe Leserinnen und Leser,

zum Betrieb eines Schienennetzes von über 33.400 Kilometern Länge gehört eine regelmäßige und vorausschauende Instandhaltung. Sei es an den Gleisen, an der Oberleitung oder auch neben dem Schienenweg an Stellwerken und Kabeltrassen, es sind eine Vielzahl von Tätigkeiten in der Instandhaltung auszuführen. Dabei sind insbesondere auch die Auswirkungen auf den Betriebsablauf zu berücksichtigen. Während der Instandhaltung steht ja möglicherweise die betroffene Anlage nicht mit allen Funktionen zur Verfügung und Regelverfahren können nicht mehr angewandt werden. Unser Beitrag aus der Regelwerksfachabteilung der DB Netz AG schildert diese Situation bei Instandhaltungsarbeiten an einer Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignal und beschreibt die notwendige Kommunikation zwischen den Beteiligten (Beitrag ab Seite 3).

Kommunikation ist nicht nur im Bahnbetrieb wichtig. Auch im Arbeitsschutz bedarf es Foren, um bei neuen Entwicklungen auf dem Laufenden zu bleiben. Arbeitsschutzfachleute sollten sich deshalb die „A+A“ vom 17. bis 20. Oktober in Düsseldorf vormerken. Was dort geboten wird, erfahren Sie in einem Beitrag auf Seite 8.

Bei Instandhaltungsarbeiten im Schienennetz ist für die Kolleginnen und Kollegen in den Instandhaltungsteams der Kontakt mit Flora und Fauna unausweichlich. Auch wenn der Wonnemonat Mai jahreszeitlich schöne Momente für „Freiluftschaffende“ bietet, kann die grünende und blühende Vegetation dem Menschen trotzdem schaden. Welche Gefährdungen durch Pflanzen und Tiere auftreten und wie sich betroffene Mitarbeiter dagegen schützen können, beschreibt unser Beitrag „Zecke, Bärenklau & Co.“ ab Seite 9. Bitte bedenken Sie, dass die beschriebenen Gefahren auch für das private Umfeld gelten können. Kontrollieren Sie deshalb Ihren Impfausweis, ob Sie wirksamen Impfschutz haben und frischen diesen gegebenenfalls auf.

Am Schluss dieses Heftes setzen wir die Serie der Arbeitsschutzplakate der DB Netz AG fort. Diese beschäftigt sich aktuell unter der Schlagzeile „Krise statt Blumenwiese“ mit den Gefährdungen in der momentan in voller Blüte stehenden und zum Verweilen einladenden Vegetation.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Freude beim Lesen.

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



Unser Titelbild:

Bahnübergang mit Andreaskreuz und vorbei fahrender Regionalbahn

Foto: DB AG/Stefan Klärner

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.

Redaktion

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

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

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.

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

Druck

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

Geschlechtsneutrale Formulierungen

Für die Inhalte der BahnPraxis werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Fachkraft Leit- und Sicherungstechnik

Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen mit Überwachungssignal



Stephan Respondek, Fachautor betrieblich technisches Regelwerk, I.NPB 4, DB Netz AG, Berlin

Ein Fahrdienstleiter beschreibt zum Thema „Arbeiten einer Fachkraft Leit- und Sicherungstechnik an einer Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignal“ einen Fall aus seiner betrieblichen Praxis und hat dazu drei Fragen gestellt. Diese werden im nachfolgenden Artikel beantwortet.

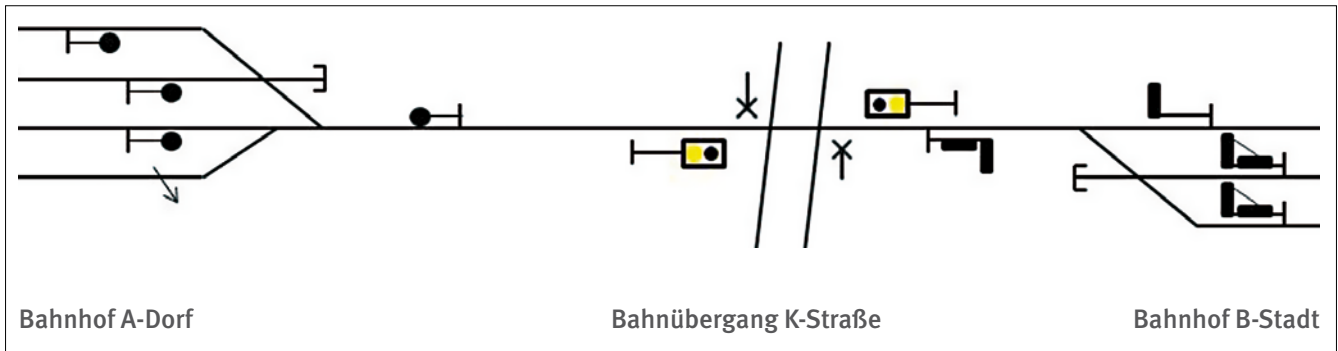


Abbildung 1: Skizze zum Sachverhalt

(Quelle: Stephan Respondek)

Sachverhalt

Auf der eingleisigen Strecke zwischen den Bahnhöfen A-Dorf und B-Stadt befindet sich ein Bahnübergang. Die beiden Bahnhöfe sind jeweils mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Für das Streckengleis A-Dorf nach B-Stadt ist der Fahrdienstleiter in A-Dorf zuständig. Der Bahnübergang auf der freien Strecke ist mit „Bahnübergang K-Straße“ bezeichnet und mit einer Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignalen (Üs) ausgestattet.

Eine Fachkraft der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik (LST) möchte an der Bahnübergangssicherungsanlage Wartungsarbeiten durchführen. Der Bahnübergang ist recht weit von den Stellwerken in A-Dorf und B-Stadt entfernt, deshalb übermittelt die Fachkraft LST die Einträge für das Arbeits- und Störungsbuch fernmündlich an

den zuständigen Fahrdienstleiter A-Dorf. Die Meldung der Fachkraft LST enthält die durchzuführenden Arbeiten und die erforderlichen betrieblichen Maßnahmen.

Fragen

1. Unter welchen Bedingungen stimmt der Fahrdienstleiter A-Dorf den Arbeiten und den betrieblichen Maßnahmen zu?
2. Muss die Fachkraft LST nun den Fahrdienstleiter in B-Stadt gesondert über die Arbeiten und insbesondere die betrieblichen Maßnahmen verständigen (davon ausgehend, dass der Fahrdienstleiter B-Stadt aufgrund der beantragten betrieblichen Maßnahmen seitens LST auch Maßnahmen ergreifen muss)?
3. Welche Eintragung würde der Fahrdienstleiter B-Stadt im Arbeits- und Störungsbuch vornehmen, falls erforderlich?

Mit dem Sachverhalt und den dazu gehörenden Fragen ist ein Thema angesprochen, das sehr unterschiedlich gesehen und behandelt wird. Die Beantwortung fällt bewusst umfangreicher aus. Im Folgenden werden Begriffe, Zusammenhänge und Hintergründe erläutert. Zum besseren Verständnis ist die beschriebene Situation in einer Skizze (Abbildung 1) dargestellt.

Was ist eine Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignal?

Eine Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignal (Abbildung 2) ist eine vollautomatisch funktionierende Anlage. Wie es der Begriff schon sagt, wird diese Anlage durch ein Überwachungssignal überwacht (Abbildung 3). Vollautomatisch deshalb, weil ein Mitwirken durch einen

Abbildung 2: Bahnübergang mit Straßensignalen



Foto: Stephan Respondek



Ril 408.0641 Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

Abschnitt 3, Technische Bahnübergangssicherung ausgefallen oder gestört

(1) „Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass die technische Sicherung eines Bahnübergangs ausgefallen oder gestört und der Bahnübergang nicht gesichert ist, gilt Folgendes:

- a) Der Fahrdienstleiter muss Maßnahmen bei Gefahr treffen.
- b) Er muss den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen, der Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen kann.
- c) Die Fahrdienstleiter müssen den Triebfahrzeugführern der Züge Befehl 8 erteilen“.

Ril 482.6009 Begriffe Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignal

„Das Überwachungssignal (ÜS) zeigt an, ob der Bahnübergang befahren werden darf oder nicht“.

Bahnübergangssicherungsanlage zugesteuert

„Eine zuggesteuerte Bahnübergangssicherungsanlage wird über Gleisschaltmittel durch ein fahrendes Eisenbahnfahrzeug ein- und ausgeschaltet“.

Ril 482.6201 Bahnübergangssicherungsanlagen; ohne ESTW-Anbindung; Allgemeines

und

Ril 482.6301 Bahnübergangssicherungsanlagen; im ESTW; Allgemeines

Jeweils im Abschnitt 1, Wirkungsweise; Absatz 2

„Eine zuggesteuerte Bahnübergangssicherungsanlage ist vollautomatisiert. Der Sicherungsvorgang am Bahnübergang wird nach einer fahrzeugbewirkten Einschaltung selbsttätig eingeleitet. Die Ausschaltung der Bahnübergangssicherungsanlage erfolgt ebenfalls fahrzeugbewirkt. Der Betriebszustand der Anlage wird bei der Überwachungsart Fü von einem Bediener über die Fernüberwachungseinrichtung überwacht und bei der Überwachungsart ÜS von einem Überwachungssignal angezeigt“.

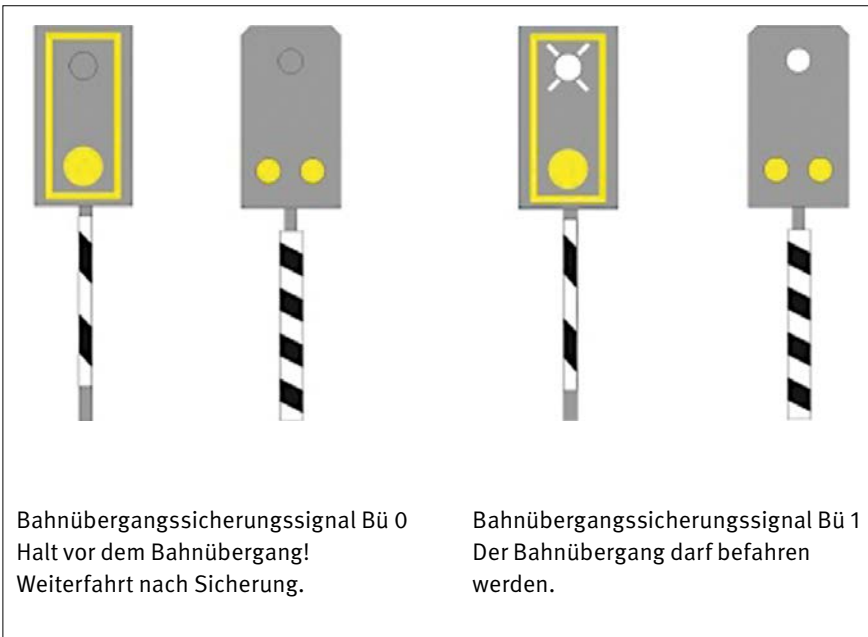


Abbildung 3: Darstellung der Bahnübergangssicherungssignale

(Quelle: Stephan Respondek)

Bediener nicht erforderlich ist. Das Ein- und Ausschalten erfolgt bei diesen Anlagen fahrzeugbewirkt über Gleisschaltmittel (siehe auch Ril 482.6009; Begriffe). Dem Triebfahrzeugführer wird am Überwachungssignal angezeigt, ob der Bahnübergang befahren werden darf oder vor dem Übergang anzuhalten ist. Darf der Bahnübergang befahren werden, dann wird am Überwachungssignal „Bü 1“ (Abbildung 4) angezeigt. Wird dem Triebfahrzeugführer „Bü 0“ (Abbildungen 5 und 6) signalisiert, ist vor dem Bahnübergang anzuhalten. Der Bahnübergang ist nicht gesichert und die Weiterfahrt darf erst nach der Sicherung des Bahnübergangs erfolgen. Die Bahnübergangssicherungsanlagen mit Überwachungssignal werden zum Teil auch noch „Lo-Anlagen“ genannt (frühere Bezeichnung). Das „Lo“ bedeutet in diesem Fall „Lokführerüberwacht“.

Was muss eine Fachkraft LST tun, wenn an einer solchen Bahnübergangssicherungsanlage Inspektionen, Wartungs- oder Instandsetzungsarbeiten durchzuführen sind?

Werden Arbeiten an der Bahnübergangssicherungsanlage durchgeführt, darf es weder zu einer Gefährdung des Zugverkehrs noch der des Straßenverkehrs kommen. Um eine Gefährdung des Straßenverkehrs durch eine Fahrt auszuschließen, muss die Fachkraft LST an der Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignal einen sicheren Zustand herstellen. Der sichere Zustand in diesem Fall

ist, dass dem Triebfahrzeugführer Signal „Bü 0“ angezeigt wird. Das heißt, der Bahnübergang ist nicht gesichert. Wie bereits ausgeführt, hält der Zug bei „Bü 0“ vor dem Bahnübergang an. Die Anzeige „Bü 0“ kann durch die Fachkraft LST einfach hergestellt werden. Dafür ist die Stromversorgung für die Anzeige von „Bü 1“ zu unterbrechen. Eine Gefährdung des Straßenverkehrs ist damit ausgeschlossen und die Arbeiten können durchgeführt werden. Aus technischer Sicht kann immer so verfahren werden, doch sollen im Folgenden auch die betrieblichen und ökonomischen Aspekte betrachtet werden.

Welche Auswirkungen können die Arbeiten auf den Betrieb haben?

Der Triebfahrzeugführer muss, wenn er „Bü 0“ signalisiert bekommt, den Zug vor dem Bahnübergang anhalten. Das führt letztendlich zu einer Fahrtzeitverlängerung und zu einem zusätzlichen Energieverbrauch durch das Bremsen und das nachfolgende Beschleunigen des Zuges. Der Triebfahrzeugführer erkennt „Bü 0“ und bremst den Zug so ab, dass er am Bahnübergang zum Halten kommt. In der Annäherung auf den Bahnübergang stellt er fest, dass dieser gesichert ist. Daraufhin meldet der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter, dass das Bü-Signal gestört sein muss. Ist dem Fahrdienstleiter auch nicht bekannt, dass an der Bahnübergangssicherungsanlage gearbeitet wird, wird er Maßnahmen nach Richtlinie 408.0641 Abschnitt 3, „Technische Bahn-

übergangssicherung ausgefallen oder gestört“ nach Absatz 1 einleiten.

Unabhängig von den Regeln der Richtlinie 408.0641 muss der Fahrdienstleiter gemäß Richtlinie 482.9001 „Signalanlagen bedienen; Allgemeines“ Abschnitt 12, Absatz 2 die Störung der Bahnübergangssicherungsanlage in das Arbeits- und Störungsbuch eintragen und die für die Entstörungsveranlassung zuständige Stelle (EVZS) verständigen. Auf die weiteren betrieblichen Aufgaben des Fahrdienstleiters, die aufgrund der gemeldeten Störung der Bahnübergangssicherungsanlage erforderlich sind, wird hier nicht eingegangen. Dazu gehören zum Beispiel das Ausstellen von Befehlen oder das Anbringen von Merkhinweisen und Sperren. Im nachfolgenden Text wird verdeutlicht, warum das hier nicht erforderlich ist.

Wurde der Fahrdienstleiter durch die Fachkraft LST über die durchzuführenden Arbeiten verständigt, sind betriebliche Maßnahmen nur dann erforderlich, wenn diese auch durch die Fachkraft LST vorgegeben werden.

Wie bei Arbeiten an den anderen Arten von Bahnübergangssicherungsanlagen zu verfahren ist, regelt die Richtlinie 482.9001 im Abschnitt 11, Absatz 1 folgendermaßen: „Wenn durch Arbeiten Abhängigkeiten oder die Bedienung der Signalanlagen

beeinträchtigt werden können, muss dies im Arbeits- und Störungsbuch nachgewiesen werden.“ Der Absatz 2 im gleichen Abschnitt regelt, was im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen ist. Er regelt auch, dass auf betriebliche Maßnahmen verzichtet werden kann. Verzichtet die Fachkraft LST auf betriebliche Maßnahmen, so bestimmt die Regel, dass der Wortlaut „keine betrieblichen Maßnahmen erforderlich“ ins Arbeits- und Störungsbuch einzutragen ist. In der Richtlinie 482.9001 im Abschnitt 9, Absatz 4 ist geregelt, dass die Fachkraft LST ihre Einträge dem Bediener auch diktieren darf. Zur Führung des Arbeits- und Störungsbuchs sind der Absatz 3 im selben Abschnitt und die Vorgaben auf Seite 2 des Vordruckes 482.9001V03 zu beachten.

Bei Arbeiten an einer Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignal werden unter der Voraussetzung, dass die Stromversorgung für das Signal „Bü 1“ unterbrochen wird, keine Abhängigkeiten im Stellwerk beeinträchtigt. Folglich ist ein Eintrag in das Arbeits- und Störungsbuch auch nicht zwingend erforderlich. Damit kann es zu dem bereits oben geschilderten Verhalten von Lokführer und Fahrdienstleiter kommen. Um eine einheitliche Verfahrensweise zu gewährleisten, ist durch die Fachkraft LST zumindest eine Information des Fahrdienstleiters zweckmäßig, in dessen Zuständigkeitsbereich der Bahnübergang liegt.



Foto: Stephan Respondek

Abbildung 4: Signal Bü 1

Entscheidet sich die Fachkraft jedoch, die Arbeiten in das Arbeits- und Störungsbuch einzutragen, müssen auch die Auswirkungen genannt und betrieblichen Maßnahmen vorgeschrieben werden. Wie auch bei allen anderen Arbeiten an Signalanlagen möglich, kann die Fachkraft auf betriebliche Maßnahmen verzichten. Dann muss ins Arbeits- und Störungsbuch eingetragen werden: „keine betrieblichen Maßnahmen erforderlich“.

Die Fachkraft kann aber auch als betriebliche Maßnahme vorgeben, dass der Fahr-

Abbildung 5:
Signal Bü 0



Foto: Stephan Respondek



Abbildung 6: Signal Bü 0

dienstleiter ihn über das Ablassen von Zügen in Richtung Bahnübergang verständigen muss. Wird diese oder eine andere betriebliche Maßnahme gefordert, muss der Fahrdienstleiter gemäß den Regeln der Richtlinie 408.0641 Abschnitt 3, Absatz 1 b) verfahren und den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen (siehe Info-Box Seite 5). Solange die Arbeiten andauern, bringt der Fahrdienstleiter gemäß Absatz 3 Merkhinweise und Sperren nach Richtlinie 408.0402 Nr. 3 beziehungsweise Richtlinie 408.0403 Nr. 3 an. Durch diese soll er daran erinnert werden, dass an der Bahnübergangssicherungsanlage gearbeitet wird. Auf die genannten Befehle nach Richtlinie 408.0402 Nr. 3 kann der Fahrdienstleiter verzichten, wenn die Fachkraft LST die Stromversorgung für das Signal „Bü 1“ unterbrochen und dies dem Fahrdienstleiter mitgeteilt hat. Die Fahrdienstleiter beider Zugmeldestellen unterrichten jedoch die Triebfahrzeugführer vor dem Ab- oder Durchlassen der Züge darüber, dass am Bahnübergang „K-Straße“ Arbeiten durchgeführt werden und am Überwachungssignal „Bü 0“ zu erwarten ist.

Werden die Arbeiten an der Bahnübergangssicherungsanlage in das Arbeits- und Störungsbuch eingetragen, unabhängig davon, ob die Fachkraft diese selbst oder der Fahrdienstleiter diese im Auftrag der Fachkraft eingeschrieben hat, darf der Fahrdienstleiter den Arbeiten erst zustimmen, nachdem er die erforderlichen betrieblichen Maßnahmen ausgeführt hat.

Das Eintragen der Arbeiten in das Arbeits- und Störungsbuch im Auftrag der Fachkraft regelt Richtlinie 482.9001 Abschnitt 9, Absatz 4: „Die Fachkraft darf ihre Einträge auch dem Bediener fernmündlich diktieren“. Die Fachkraft darf mit ihren Arbeiten erst beginnen, wenn der Fahrdienstleiter zugestimmt hat. Dies regelt Absatz 3 im Abschnitt 11 der gleichen Richtlinie: „Erst nach Zustimmung durch den Fahrdienstleiter bzw. den Bediener darf mit den Arbeiten an den Signalanlagen begonnen werden“. In dem geschilderten Fall muss auch der Fahrdienstleiter in B-Stadt verständigt worden sein. Dieser bringt in seinem Stellwerk Merkhinweise und Sperren gemäß den Richtlinien 408.0402 und 408.0403 an den entsprechenden Einrichtungen an. Ein Eintrag im Arbeits- und Störungsbuch ist nicht erforderlich. Im Fernsprechbuch ist dieses betriebswichtige Gespräch jedoch nachzuweisen.

Zusammenfassung

Frage 1: Unter welchen Bedingungen stimmt der Fahrdienstleiter A-Dorf den Arbeiten und den betrieblichen Maßnahmen zu?

Antwort: Die Zustimmung des Fahrdienstleiters A-Dorf zu den Arbeiten der Fachkraft LST ist nur erforderlich, wenn die Arbeiten durch die Fachkraft LST beantragt werden. Die Maßnahmen müssen durch die Fachkraft LST vorgegeben werden. Werden die Arbeiten an der Bahnübergangssicherungsanlage beim Fahrdienstleiter A-Dorf beantragt, sind die Arbeiten und die betrieblichen Maßnahmen im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen. Die Zustimmung zu den Arbeiten darf der Fahrdienstleiter erst erteilen, nachdem er die Maßnahmen nach Richtlinien 408.0641 und 408.0402 bzw. 408.0403 ausgeführt hat.

Frage 2: Muss die Fachkraft LST nun den Fahrdienstleiter in B-Stadt gesondert über die Arbeiten und insbesondere die betrieblichen Maßnahmen verständigen (davon ausgehend, dass der Fahrdienstleiter B-Stadt aufgrund der beantragten betrieblichen Maßnahmen seitens LST auch Maßnahmen ergreifen muss)?

Antwort: Nein, die Fachkraft LST muss den Fahrdienstleiter B-Stadt nicht verständigen. Der Fahrdienstleiter A-Dorf verständigt den Fahrdienstleiter B-Stadt auf der Grundlage der Regeln in der Richt-

linie 408.0641. Fahrdienstleiter B-Stadt bringt gemäß den Richtlinien 408.0402 beziehungsweise 408.0403 Merkhinweise und Sperren an den entsprechenden Einrichtungen der Signalanlage an.

Frage 3: Welche Eintragung würde der Fahrdienstleiter B-Stadt im Arbeits- und Störungsbuch vornehmen, falls erforderlich?

Antwort: Eintragungen im Arbeits- und Störungsbuch sind durch den Fahrdienstleiter B-Stadt nicht erforderlich.

Internationale Messe für Sicherheit und Gesundheit

Besuchen Sie die UVB auf der A+A

Kerstin Klusmann und Dieter Laude, Projektleitung A+A, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, UVB

Haben Sie im Oktober noch etwas Platz im Terminkalender? Dann sollten Sie vom 17. bis 20. Oktober 2017 die A+A in Düsseldorf notieren. Die A+A ist die internationale Leitmesse für sicheres und gesundes Arbeiten. Es werden etwa 1.900 Aussteller aus aller Welt erwartet, die den kompletten Überblick über die weltweit neuesten Trends in den Bereichen Gesundheit bei der Arbeit, betriebliche Sicherheit und nicht zuletzt persönlicher Schutz präsentieren.

Parallel zur Fachmesse informiert der 35. Kongress für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin umfassend über aktuelle Themen. Neben der Fachmesse und dem Kongress zählen zu den etablierten Programmenten der A+A auch die Foren, Themenparks und Sonderschauen. Die A+A insgesamt bietet interessante Themen für Führungskräfte und Arbeitsschutzfachleute aus Betrieben und Verwaltungen.

Viele Aussteller

Rund 1.900 Aussteller werden an der Leitmesse für sicheres und gesundes Arbeiten ihr Portfolio präsentieren. Am ersten Tag der A+A 2017 wird die Verleihung des Deutschen Arbeitsschutzpreises ein Höhepunkt sein. Mit dem Preis werden Unternehmen gewürdigt, die mit innovativen Ideen die Arbeit im Betrieb sicherer machen und die Gesundheit der Belegschaft fördern. Am 18. Oktober ist zudem der offizielle Starttermin der DGUV-Präventionskampagne.

Ergänzt wird das Rahmenprogramm durch die Aktivitäten rund um das Partnerland Großbritannien, die einen deutsch-britischen Arbeitsschutzdialog unter Beteiligung wichtiger Branchenverbände, Institutionen und der Politik zum Ziel haben.

UVB am Gemeinschaftsstand der DGUV

Die UVB ist im „Treffpunkt Sicherheit und Gesundheit“ am Gemeinschaftsstand der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung

(DGUV) mit einem eigenen Angebot vertreten. Kommen Sie mit Aufsichtspersonen, Präventionsberatern und Reha-Experten der UVB am Messestand ins Gespräch. Sie können an einem Quiz zur Organisation von Sicherheit und Gesundheit im Betrieb teilnehmen und auch kleine Preise gewinnen.

Für ihre Mitgliedsbetriebe hält die UVB ein Kontingent an Eintrittsgutscheinen bereit. Alle wichtigen Informationen dazu sowie das Formular zur Bestellung finden Sie unter www.uv-bund-bahn.de/anmeldung. Aufgrund des begrenzten Vorrates empfehlen wir eine frühzeitige Anmeldung.

„Tag der Sicherheitsbeauftragten“

Für Sicherheitsbeauftragte aus Betrieben des Bundes und der DB AG bietet die UVB am „Tag der Sicherheitsbeauftragten“ am 18. Oktober eine interessante Veranstaltung mit Gelegenheit zum gegenseitigen Austausch. Im Anschluss an eine gemeinsame Begrüßungsveranstaltung mit Informationen zur betrieblichen Praxis haben die Sicherheitsbeauftragten die Möglichkeit, mit einer Aufsichtsperson der UVB verschiedene Messestände zu besuchen. Außerdem können sie an diesem Tag das vielfältige Angebot der Messe eigenständig nutzen.

Wenn Sie sich als Sicherheitsbeauftragter eines Mitgliedsbetriebes der UVB für die Teilnahme am „Tag der Sicherheitsbeauftragten“ interessieren, finden Sie unter www.uv-bund-bahn.de/tds alle Informationen sowie das Anmeldeformular.



Die Eintrittskarten, sowohl für die Messe als auch für den „Tag der Sicherheitsbeauftragten“, berechtigen zur kostenlosen Hin- und Rückfahrt zum und vom Messegelände am Tage des Messebesuches innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Weitere Reisekosten werden von der UVB nicht übernommen.

Seit mehr als 60 Jahren

Die A+A startete im Jahr 1954 als national geprägte Veranstaltung für „Arbeitsschutz + Arbeitsmedizin“ und hat sich zum weltweit maßgebenden Forum für sicheres und gesundes Arbeiten entwickelt. Sie findet im Zwei-Jahres-Turnus statt und verzeichnete 2015 mit rund 1.890 Ausstellern und mehr als 65.000 Fachbesuchern eine neue Bestmarke ihrer Veranstaltungshistorie.

Wir freuen uns, Sie auf der A+A zu treffen!



.....
INFO PER MAIL

aplusa@uv-bund-bahn.de

Schutzmaßnahmen gegen Gefahren aus der Natur

Zecke, Bärenklau & Co.



Dr. Alexandra Dietrich-Bolender, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Mainz

Welche Gemeinsamkeit haben die Tätigkeiten bei der Pflege des Fahrweges, beim Instandhalten von Gleisen und bei der Arbeit an Oberleitungsanlagen? Bei allen Tätigkeiten können die Beschäftigten in Kontakt mit der Natur kommen. Und diese Arbeitsumgebung hält Gefahren für den Menschen aus dem Reich der Tiere, Pflanzen und Mikroorganismen bereit.

Präventive Maßnahmen können helfen, diese Gefährdungen zu vermeiden oder auf ein Minimum zu reduzieren.

Wer ist betroffen?

„Bei Rückschnittarbeiten berührte ich mit dem linken Unterarm eine Bärenklaupflanze. Nach zwei Tagen bildete sich an der betroffenen Körperstelle ein schmerzender Ausschlag“ – so oder ähnlich können Unfallhergänge lauten, die auf Gefährdungen aus der Natur zurückzuführen sind.

Es kann jeden Beschäftigten treffen, der im Arbeitsalltag im Freien tätig ist und mit allem was dort krabbelt, fliegt oder wächst in Berührung kommen kann. Im Falle des Eichenprozessionsspinners ist noch nicht einmal der direkte Kontakt mit dem Insekt für einen Gesundheitsschaden erforderlich.

Auch Beschäftigte der Deutschen Bahn AG sind diesen Gefährdungen ausgesetzt. Besonders betroffen sind Mitarbeiter der DB Fahrwegdienste GmbH, zu deren Aufgaben die Vegetationspflege gehört. Aber auch andere Tätigkeiten im Bereich der Gleise oder am Stromnetz der Bahn finden in der Arbeitsumgebung „Natur“ statt.

Was tun gegen „Zecke, Bärenklau & Co.“?

Die Grundlage liefert die Gefährdungsbeurteilung, die der Unternehmer verpflichtend durchführen muss. Darin werden alle Gefährdungen, die bei einer Tätigkeit auftreten können, zunächst ermittelt und bewertet. Darauf aufbauend leitet der Unternehmer geeignete Maßnahmen ab, die er umsetzt und damit die erkannten Gefährdungen vermeidet oder auf ein Minimum reduziert.

Deutschland gilt als „tollwutfrei“. Hier ist es gelungen, die Gefahr für den Menschen zu eliminieren. Für viele andere Gefährdungen aus der Natur ist dies bisher nicht möglich.

Dennoch können präventives Verhalten, das Tragen von Persönlicher Schutzausrüstung, die Organisation einer wirksamen Ersten Hilfe und die regelmäßige Unterweisung der Beschäftigten dazu beitragen, schwere und bleibende Gesundheitsschäden zu vermeiden.

Die Natur ist unberechenbar. Aber die nachfolgenden Beispiele zeigen, dass durch einfache und effektive Schutzmaßnahmen ein sicherer Umgang mit ihr möglich ist.



Abbildung 1: Vollgesogene Zecke

(Quelle: DGUV)



Abbildung 2: Riesen-Bärenklau

Zecken

Vom Frühjahr bis in den Herbst hinein ist Zeckenzeit. Die blutsaugenden Insekten (Abbildung 1) halten sich in bis zu 1,5 Metern Höhe an den Spitzen von Gräsern und anderen Pflanzen auf, werden dort von Mensch oder Tier abgestreift und gelangen so an ihre Opfer. Bevorzugte Einstichstellen beim Menschen sind die behaarte Kopfhaut, Ohren, Hals, Arm- und Kniebeugen sowie Hände und Füße.

Während des Saugens können Krankheitserreger mit dem Zeckenspeichel auf den Menschen übertragen werden. Zu den häufigsten Erkrankungen zählen die Lyme-Borreliose und die Frühsommer-Meningoenzephalitis (FSME).

Schutzmaßnahmen

- Impfung gegen FSME
- Zeckengebiete meiden, zum Beispiel Krautschichten des Waldes, Gewässernähe
- Lange, geschlossene Kleidung tragen
- Zeckenschutzmittel verwenden
- Regelmäßig den Körper auf Zeckenbefall absuchen
- Zecken nach einem Biss richtig und schnell entfernen, zum Beispiel mit einer Zeckenpinzette oder Zeckenkarte; gegebenenfalls Arzt aufsuchen
- Nach einem Zeckenbiss die Einstichstelle beobachten; Arzt aufsuchen bei Komplikationen, zum Beispiel Wanderröte, Fieber, Schwellungen

Riesen-Bärenklau

Beim Riesen-Bärenklau oder auch Herkulespflanze genannt, handelt es sich um eine Staude, die bis zu vier Meter hoch wachsen kann (Abbildung 2). Sie breitet sich seit einigen Jahrzehnten in Europa stark aus und besiedelt fast alle Standorte.

Eine Gefahr für die Gesundheit des Menschen stellt der Pflanzensaft dar. Er enthält photosensibilisierende Substanzen, die bei Hautkontakt und gleichzeitiger Sonneneinstrahlung zu schweren, verbrennungsähnlichen Schäden auf der Haut führen und schlecht abheilen.

Schutzmaßnahmen

- Kontakt mit der Pflanze vermeiden
- Kontakt nicht vermeidbar, zum Beispiel beim gezielten Entfernen der Staude: lange Kleidung, Handschuhe und Augenschutz tragen; Hautberührung mit dem Pflanzensaft vermeiden
- Arbeiten bei geringer Sonneneinstrahlung durchführen, zum Beispiel an bewölkten Tagen
- Kein Einsatz von Freischneider, da hohe Spritzgefahr des Pflanzensaftes besteht
- Bei Hautkontakt: sofort mit Wasser und Seife abwaschen; gegebenenfalls Arzt aufsuchen; betroffene Körperstelle mindestens 48 Stunden vor Sonnenlicht schützen; in den Folgemonaten Sonnencreme verwenden



Abbildung 3: Eichenprozessionsspinner-Raupen

Eichenprozessionsspinner

Die Raupen des Eichenprozessionsspinners wandern nachts zur Nahrungsaufnahme in langen Prozessionen von ihrem Nest in die Eichenbaumkronen und geben dem Insekt so seinen Namen (Abbildung 3). Beim Menschen können die Raupen gesundheitliche Beschwerden hervorrufen. Sie besitzen feine, giftige Brennhaare, die leicht brechen und durch die Luft über weite Strecken getragen werden. Bei Kontakt mit Haut oder Schleimhäuten kann es zu Ausschlägen und Reizungen kommen. Das Einatmen der Brennhaare kann zu Bronchitis, schmerzhaftem Husten und Asthma führen.

Die Raupenhaare reichern sich im Unterholz sowie im Bodenwuchs an und können ihre giftige Wirkung über ein Jahr beibehalten. Durch ihre Widerhaken haften die Haare an Kleidern sowie Schuhen und lösen immer wieder neue allergische Reaktionen aus.

Schutzmaßnahmen

- Befallene Gebiete meiden
- Raupen und Nestgespinste nicht berühren
- Lange Schutzkleidung tragen; besonders empfindliche Hautbereiche schützen, zum Beispiel Nacken, Hals, Unterarme
- Bei Kontakt: sofort Kleider wechseln, gründlich duschen, kontaminierte Kleidung waschen
- Bekämpfen von Raupen und Nestgespinsten nur durch Fachleute



Abbildung 4: Impfung gegen Tetanus

Tetanus

Tetanus, auch Wundstarrkrampf genannt, wird durch einen Erreger ausgelöst, der vor allem in der Erde und im Straßenstaub zu finden ist. Bereits über kleine Schnitt-, Riss-, Biss- oder Schürfwunden in der Haut gelangt er in den menschlichen Organismus. Dort führt eine Tetanusinfektion zu schweren Krankheitsverläufen, die durch Muskelkrämpfe gekennzeichnet sind und zu Erstickungsanfällen führen können.

Eine vorbeugende Impfung (Abbildung 4) bietet den effektivsten Schutz, denn trotz moderner Medizin liegt bei nicht geimpften Tetanuserkrankten eine Sterblichkeit von 10 bis 20 Prozent vor.

Schutzmaßnahmen

- Impfung gegen Tetanus
- Hautverletzungen vermeiden, zum Beispiel geeignete Schutzhandschuhe tragen
- Auf geeignete Hautreinigung und -pflege achten, um die Schutzbarriere der Haut zu erhalten
- Auch kleinere Wunden versorgen, zum Beispiel mit Pflaster

wirbelt und eingeatmet wird. Ein direkter Kontakt mit den Wirtstieren ist für eine Ansteckung nicht notwendig. In Deutschland wird der Erreger vor allem von Rötelmäusen und Brandmäusen übertragen.

Die in Mitteleuropa vorkommenden Hantavirus-Typen verursachen zunächst grippeähnliche Symptome mit Fieber, Bauch-, Kopf- und Rückenschmerzen. Im weiteren Krankheitsverlauf können Blutdruckabfall und Nierenfunktionsstörungen bis hin zum Nierenversagen auftreten.

Schutzmaßnahmen

- Kontakt zu Nagern und deren Ausscheidungen vermeiden
- Aufwirbeln von Stäuben verhindern
- In befallenen Gebieten mit partikelfiltrierender Atemschutzmaske (FFP2) arbeiten
- Vor der Nahrungsaufnahme oder dem Rauchen gründlich Hände waschen

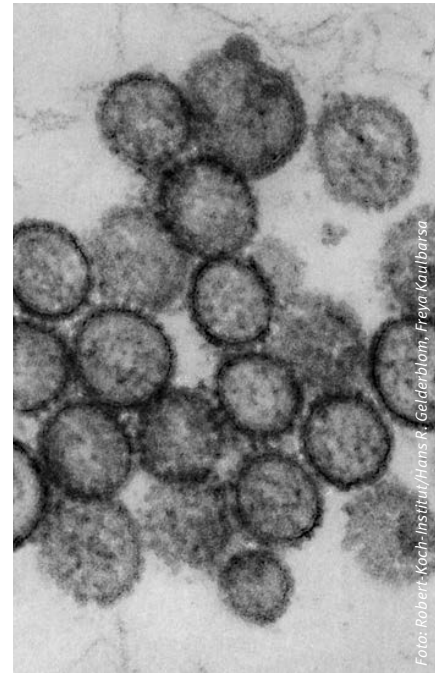


Abbildung 5: Hantaviren im Elektronenmikroskop

Ausblick

Die Natur befindet sich im Wandel. Durch die Klimaveränderung dehnen sich die Verbreitungsgebiete von Zecken und Eichenprozessionsspinner weiter aus. Tropische Insektenarten, die Krankheiten übertragen, können sich in Deutschland besser ansiedeln. Auf diesen Wandel müssen die Unternehmer zum Schutz ihrer Beschäftigten gefasst sein und handeln. Sie müssen die Gefährdungsbeurteilung anpassen, entsprechende Maßnahmen ableiten und umsetzen.

Auch die Industrie und die Medizin reagieren auf diese Entwicklung, zum Beispiel mit der Herstellung innovativer Textilien zum Schutz vor Zecken oder der Entwicklung von Impfstoffen gegen Tropenerkrankungen.

Wenn Unternehmer und Beschäftigte die empfohlenen Schutzmaßnahmen beachten, ist ein sicheres Arbeiten in und mit der Natur möglich.



Weitere Informationen zu diesem Thema:

- DGUV Regel 114-017 „Gärtnerische Arbeiten“
- DGUV Regel 114-018 „Waldarbeiten“
- DGUV Information 214-046 „Sichere Waldarbeiten“
- Robert Koch Institut, www.rki.de
- Bundesinstitut für Risikobewertung, www.bfr.bund.de/de/start.html
- Deutsches Grünes Kreuz e. V., www.dgk.de
- Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, www.landwirtschaftskammer.de
- Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft, www.lwf.bayern.de
- Landesforsten Rheinland-Pfalz, www.wald-rlp.de/de/start.html

Ihre Sicherheit.

Ihr Arbeitsschutz.



Krise statt Blumenwiese

Bei Arbeiten im Freien nicht aufgepasst ...

... denn nicht alle Pflanzen, die auf oder in der Nähe von Gleisen wachsen, sind ungefährlich. Besonders in Kombination mit Sonneneinstrahlung kann es gefährlich werden.

Deshalb:

- Schützen Sie sich vor Pflanzen, die schwere Hautverbrennungen verursachen, z. B. Riesen-Bärenklau.
- Achten Sie auf ausreichenden Schutz, auch wenn es mal unbequem wird.
- Fragen Sie nach, wenn Sie unsicher sind.

Weitere Informationen unter:
[dbnetze.com/wiese](https://www.dbnetze.com/wiese)

Kontakt: 069 265-31758

