

1 | 2011 ÖPNV/BAHNEN

Themen: G 25 Gesundheitsstörungen erkennen | **Schwingungen an Fahrersitzen in Bussen** Belastungen vermeiden | **Branchenforum ÖPNV/Bahnen** Sicherheit in Bahn und Bus | **Eisenbahnen in Europa** Mehr Harmonie gefragt | **Neue Grenzwerte** Lärmexposition bei Eisenbahnfahrzeugführern | **Museumseisenbahnen** Eine Frage der Reife





Arbeitsmedizinische Untersuchungen

Gesundheitsstörungen erkennen

Der Grundsatz für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen G 25 ist zwar keine Vorschrift, aber hilfreich für den Gesundheitsschutz von Beschäftigten in Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten. Er liegt jetzt in aktueller Fassung vor.

■ Immer wieder erhält die VBG Anfragen, ob der Grundsatz für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen G 25 auf Beschäftigte auch heute noch angewendet werden kann. Grund für diese Unsicherheit: Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten sind in der „Verordnung zur Arbeitsmedizinischen Vorsorge“ (Arb-MedVV) nicht erwähnt. Die VBG stellt dazu klar: Der G 25 ist eine arbeitsmedizinische Regel und keine Vorschrift. Sie ist auch in der bisherigen Unfallverhütungsvorschrift „Arbeitsmedizinische Vorsorge“ (BGV A4) zwar erwähnt, aber nicht verbindlich vorgeschrieben worden.

Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten können eine erhebliche Eigen- und Fremdgefährdung zur Folge haben, wenn die Beschäftigten in diesen Arbeitsbereichen dazu gesundheitlich nicht geeignet sind. Andererseits können solche Tätigkeiten auch zu einer gesundheitlichen Belastung führen, zum Beispiel durch langes Sitzen in einem ergonomisch ungünstigen Steuerstand oder Schichtarbeit in einer Leitwarte, die rund um die Uhr besetzt sein muss.

Eine regelmäßige Überprüfung des Gesundheitszustandes der Beschäftigten ist deshalb eine wichtige arbeitsmedizinische Maßnahme des Unternehmers. Mögliche Gesundheitsstörungen werden auf diese Weise frühzeitig erkannt und Präventionsmaßnahmen können gezielt eingeleitet werden.

Rechtlicher Status von G 25-Untersuchungen

Untersuchungen laut G 25 können sein:

1. Wunschuntersuchungen nach Paragraph 2 der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge in Verbindung mit Paragraph 11 Arbeitsschutzgesetz
2. Anlassbezogene Untersuchungen aufgrund Anhang 2 der Betriebssicherheitsverordnung



3. Tätigkeitsbezogene Untersuchungen aufgrund von speziellen Unfallverhütungsvorschriften.

Für die Punkte 2 und 3 gilt: Der Unternehmer muss bei der Gefährdungsbeurteilung prüfen, ob bei bestimmten Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten erhöhte Anforderungen an die gesundheitliche Eignung der Mitarbeiter zu stellen sind. Unter Umständen kann der Unternehmer diese Eignung nicht ohne Weiteres feststellen, etwa bei Kranführen, Fahrern von Gabelstaplern und Fahrzeugen im innerbetrieblichen Verkehr.

G 25 bleibt aktuell

Der G 25 wird daher auch in Zukunft seine Bedeutung für Sicherheit und Gesundheitsschutz in den Unternehmen behalten. Er zählt weiterhin zu den am häufigsten durchgeführten arbeitsmedizinischen Untersu-

chungen. Der DGUV-Arbeitskreis 1.1 Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten passt den Grundsatz laufend dem Stand der Arbeitsmedizin an. Erst kürzlich hat er eine überarbeitete Fassung des G 25 vorgelegt, der in den Regeln zur arbeitsmedizinischen Vorsorge veröffentlicht wurde. Diese Regeln liegen jetzt als Gesamtausgabe unter dem Titel „DGUV Grundsätze für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen“ vor.

Neben verschiedenen redaktionellen Änderungen wurde im G 25 eine Anlage „Schlafapnoe“ angefügt. Sie ist eine Handlungsanleitung für den Arbeitsmediziner, um Probanden mit schlafbezogenen Atmungsstörungen, die zu ausgeprägter Tagesschläfrigkeit führen, sicher zu erkennen, damit sie bei Bedarf fachärztlich untersucht werden. Darüber hinaus gibt die aktualisierte Regel Hinweise, wie die Wiederherstellung der Eignung beurteilt werden kann.



Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten sind sehr vielfältig. Die genaue Kenntnis des Arbeitsplatzes ist für den Arbeitsmediziner unverzichtbar, um Befunde einer arbeitsmedizinischen Untersuchung bewerten zu können.

Zahlreiche Unternehmen sind inzwischen dazu übergegangen, betriebliche Regeln zur Anwendung des G 25 in Form von Betriebsvereinbarungen aufzustellen. Als Hilfestellung für Unternehmer und Betriebsvertretungen hat der DGUV-Arbeitskreis 1.1 Empfehlungen herausgegeben, wie solche Betriebsvereinbarungen gestaltet werden können. Sie können von der DGUV-Website heruntergeladen werden. Mit den Schriften

- ▶ Grundsatz für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen G 25,
- ▶ Handlungsanleitung für die arbeitsmedizinische Vorsorge nach dem Berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 25 „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten“ (BGI/GUV-I 504-25),
- ▶ Leitfaden für Betriebsärzte zur Anwendung des G 25 (ehemals BGI 784),
- ▶ Empfehlungen zur Gestaltung von Betriebsvereinbarungen (BGI/GUV-I 5137)

liegt nun zur arbeitsmedizinischen Vorsorge bei Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten eine aktuelle, schlüssige Schriftenreihe vor.

Info

www.asu-arbeitsmedizin.com: Bestellmöglichkeit für "DGUV Grundsätze für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen: Arbeitsmedizinische Vorsorge", 5. vollständig überarbeitete Auflage
www.regelwerk.unfallkassen.de: Handlungsanleitung für die arbeitsmedizinische Vorsorge nach dem arbeitsmedizinischen Grundsatz G 25 „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten“ (BGI/GUV-I 504-25)
www.dguv.de > Prävention > Fachausschüsse > Arbeitsmedizin > Produkte:
 Leitfaden für Betriebsärzte, Empfehlungen zur Gestaltung von Betriebsvereinbarungen (BGI/GUV-I 5137)

Sonderrechte im Straßenverkehr

Seminar zur Prävention von Unfällen mit Einsatzfahrzeugen

Vom 17.10. bis 19.10.2011 findet in der VBG-Akademie Dresden das Seminar „Prävention von Unfällen mit Einsatzfahrzeugen“ statt. Dieses Sonderseminar wurde nicht im Seminarprogramm der VBG veröffentlicht. Es richtet sich an Fahrerinnen und Fahrer aus Verkehrsunternehmen, die Einsatzfahrzeuge mit Sondersignalen im Straßenverkehr führen. Es wird zum einen der rechtliche Hintergrund beleuchtet. Zum anderen liegt der Hauptschwerpunkt bei der Nutzung des zur Verfügung stehenden Fahrsimulators. Dieser wurde für die Veranstaltung umgebaut und mit einer völlig neu entwickelten Software ausgestattet. Damit ist es möglich, Einsatzfahrten unter realen Bedingungen zu simulieren.

Anmeldung bitte über die regional zuständige Bezirksverwaltung, Seminarbezeichnung: EINSVO1101



Ganzkörperschwingungen

Belastungen am Fahrerarbeitsplatz

Mit der richtigen Sitzeinstellung können Linienbusfahrer gesundheitliche Belastungen vermeiden.



Maßnahmen der Berufsgenossenschaft

Die Berufsgenossenschaft hat bereits vor mehr als zehn Jahren beim Institut für Arbeitsschutz (IfA) Messungen der Schwingungsbelastung in Auftrag gegeben. Dabei wurde die Belastung der Fahrer durch Ganzkörperschwingungen bei einer großen Anzahl der üblicherweise im Linienverkehr eingesetzten Kraftomnibusse ermittelt. Dabei waren auch sogenannte Oldtimer in die Messungen einbezogen. Die Ergebnisse wurden im BIA-Report 10/2006 veröffentlicht.

Zusammenfassend kann auf der Basis dieser Messergebnisse festgestellt werden, dass eine gesundheitliche Gefährdung allein durch das Fahren von Kraftomnibussen im Linienverkehr nicht vorliegt. Das haben weitere Messfahrten bei den Berliner Verkehrsbetrieben im Herbst 2009 unter realistischen Fahrbedingungen im Linienverkehr bestätigt. Zu unterscheiden ist in diesem Zusammenhang zwischen dem subjektiven Fahrkomfortempfinden und einer die Gesundheit gefährdenden Belastung. Eine Einschränkung des Fahrkomforts kann allein schon durch geringes Spiel in der Sitzlagerung empfunden werden. Von gesundheitlicher Relevanz ist dieses jedoch nicht.

Schwingungen und Dämpfung

Rein physikalisch ist der Fahrersitz samt Fahrer ein „Masse-Feder-Dämpfersystem“,



■ Mit der Lärm- und Vibrations-Arbeitschutzverordnung (LärmVibrationsArbSchV) vom 6. März 2007 wurde die EG-Richtlinie zum Schutz der Beschäftigten vor Vibrationen am Arbeitsplatz in nationales Recht umgesetzt.

Im Allgemeinen führen Vibrationsbelastungen an Fahrerarbeitsplätzen in aktuellen Linienbusmodellen nicht zu einer langfristigen Überschreitung der Grenzwerte. Dennoch können betriebliche Maßnahmen auf Basis der Gefährdungsbeurteilung zur Vermeidung von Arbeitsunfällen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen erforderlich sein. Denkbar sind hier besondere oder häufigere Unterweisungen des Fahrpersonals zur richtigen und ergonomischen Sitzeinstellung.

Wirkungen von Schwingungsbelastungen

Eine erhöhte Einwirkung von Ganzkörperschwingungen in Richtung der Wirbelsäule kann zu Gesundheitsschäden an dieser führen. Wenn sich die Einwirkdauer bei entsprechender Intensität über viele Jahre hinweg erstreckt, kann sich sogar eine Berufskrankheit entwickeln (BK-Nr. 2110 der Anlage zur Berufskrankheitenverordnung; Bandscheibenbe-

dingte Erkrankung der Lendenwirbelsäule). Für eine Anerkennung als Berufskrankheit ist neben der langjährigen Einwirkung von Ganzkörperschwingungen zusätzlich gefordert, dass die gefährdende Tätigkeit aufgegeben wurde. Beispiele hierfür sind das Fahren von schweren Lkws in unebenem Gelände, land- und forstwirtschaftliche Schlepper, Muldenkipper oder Rad- und Kettenlader. Kurzzeitige Expositionen auf solchen Maschinen oder Fahrzeugen rechtfertigen dagegen die Annahme einer Gefährdung nicht. Gesundheitsschädigende Auswirkungen durch das Fahren von Taxis oder Lkws mit schwingungsgedämpften Fahrersitzen auf ebenen Fahrbahnen sind nicht zu erwarten. Analog ist das Fahren von Kraftomnibussen im Linienverkehr zu sehen.

Die Schwingungsmessungen des IfA wurden unter realistischen Fahrbedingungen durchgeführt. Die Beschleunigungswerte in Richtung der Sitzfläche und senkrecht dazu wurden direkt am Fahrersitz gemessen.



welches mit dem Federsystem des Fahrzeugs zusammenwirkt. Die optimale Abstimmung beider Systeme aufeinander ist Aufgabe der Fahrzeughersteller.

Einzelereignisse, zum Beispiel das Durchfedern des Fahrersitzes bis zu den Endanschlägen beim Durchfahren einer Bodenwelle, können durchaus eintreten. Dieses kann für den Fahrer schmerzhaft sein und ist häufig auf eine falsche Sitzeinstellung in Bezug auf Dämpfung und Fahrergewicht zurückzuführen. Hier ist es Aufgabe des Unternehmens, das Fahrpersonal zu unterweisen und zu informieren. Das Fahrpersonal muss die Zeit bekommen und sich auch nehmen, den Sitz individuell optimal einzustellen.

Detaillierte Informationen liefert das warnkreuz-Spezial Nr. 26 „Richtig sitzen am Fahrerarbeitsplatz im Linienbus“ und das Faltblatt „Richtige Sitzposition am neuen Fahrerarbeitsplatz im Linienbus“.

Auch technische Defekte am Sitz, zum Beispiel das Platzen des Luftbalges und Defekte am Stoßdämpfer, können Ursache für das Durchschlagen des Sitzes sein. In diesen Fällen muss der Sitz unverzüglich repariert oder ersetzt werden. Zur Vorbeugung sind regelmäßige Sichtkontrollen am Dämpfer vorzunehmen. Fehlermeldungen durch das Fahrpersonal sind unverzüglich nachzugehen. Durch Mängel am Sitz verursachte gesundheitliche Schäden können unter Umständen einen Arbeitsunfall darstellen.

Fazit

Langjähriges Fahren von Omnibussen im Linienverkehr allein führt nicht zu gesundheitlichen Schäden beim Fahrpersonal. Um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden, sind jedoch eine Gefährdungsbeurteilung und geeignete Maßnahmen wie Unterweisungen zur richtigen Einstellung des Fahrersitzes erforderlich. | (ga)

Info

www.dguv.de, Suchwort „Reports“ > BIA-Report 10/2006

www.vbg.de/downloads, Suchwort: „warnkreuz SPEZIAL Nr. 26: Richtig sitzen am Fahrerarbeitsplatz im Linienbus“; Suchwort: „Richtige Sitzeinstellung“; Online-Faltblatt „Richtige Sitzposition am neuen Fahrerarbeitsplatz im Linienbus“

Erstes Branchenforum ÖPNV/Bahnen

Mehr Sicherheit in Bahn und Bus

Fahrgäste und Mitarbeiter profitieren vom hohen Sicherheitsstandard in Verkehrsunternehmen.

■ 150 Teilnehmer nahmen Ende Oktober vergangenen Jahres die Möglichkeit wahr, sich beim ersten Branchenforum ÖPNV/Bahnen in Hamburg über aktuelle Konzepte gegen Gewaltdelikte im ÖPNV zu informieren und auszutauschen. In seiner Einführung vermittelte Ulrich Sieg, Vorstand der Hamburger Hochbahn AG und Vorsitzender des Präventionsausschusses ÖPNV/Bahnen der VBG, die erfreuliche Botschaft, die Sicherheitslage im öffentlichen Personennahverkehr sei besser als vielfach angenommen. Die Verkehrsbetriebe seien schon frühzeitig und erfolgreich der zunehmenden Gewaltbereitschaft mit integrierten Sicherheitskonzepten entgegengetreten und entwickelten diese lageorientiert ständig fort.

Dieser Einschätzung stimmte Prof. Herbert Scheithauer von der Freien Universität Berlin zu. Anhand aktueller Zahlen konnte er – für viele Zuhörer überraschend – sogar einen leichten Rückgang der Jugendgewalt belegen. Zugleich wies Scheithauer darauf hin, dass sich die Sensibilität in der Bevölkerung gegenüber Gewalt erhöht und sich das allgemeine Sicherheitsempfinden und die Einstufung von Verhaltensweisen als Gewalt verändert habe.

Der Geschäftsführer der Hamburger Hochbahnwache GmbH, Arndt Malyska, präsentierte das integrierte Sicherheitskonzept der Hamburger Hochbahn AG. Dabei vermittelte er anschaulich, wie positiv sich mehr Sicherheitspersonal und der flächendeckende Einsatz der Videotechnik auf die Entwicklung der einzelnen Delikte auswirken.

Rolf Schröder von der Berliner Verkehrsbetriebe AÖR, zugleich alternierender Vorsitzender des Präventionsausschusses ÖPNV/Bahnen der VBG, erläuterte das Problem zunehmender Übergriffe im Ballungsraum Berlin.

Hannah Kohn, Pressesprecherin der metronom Eisenbahngesellschaft mbH Uelzen, berichtete über die positiven Auswirkungen des Alkoholkonsumverbots in Zügen des Unternehmens. So hätten sich die Zahl der tätlichen Angriffe auf Fahrgäste und Mitarbeiter und die Vandalismusschäden nach Einführung des Verbots „ganz erheblich verringert“. Eine Umfrage habe bestätigt, dass die meisten Fahrgäste das Alkoholkonsumverbot befürworteten.

Prof. Wilfried Echterhoff, Leiter des Instituts für psychologische Unfallnachsorge (IPU), Köln, beschrieb, wie Menschen nach Gewalterlebnissen das Vertrauen in ihre Umwelt und das Gefühl für die Vorausschaubarkeit von Situationen verlieren. Der Wissenschaftler präsentierte eine von ihm entwickelte Verhaltenstherapie, mit der das Vertrauen wieder hergestellt und der Alltag wieder erlebbar gemacht werde.

Jörg Weymann, Technische Aufsichtsperson im Präventionsstab ÖPNV/Bahnen der VBG, stellte das Schulungsangebot der VBG „Es geht auch anders – Konfliktbewältigung in Bahn und Bus“ vor. Ziel ist die Vermittlung von Fähigkeiten zur innerbetrieblichen Schulung von Beschäftigten zur Früherkennung und Vorbeugung von Gewalt.

Einhelliges Fazit der Teilnehmer des Branchenforums ÖPNV/Bahnen: In den Verkehrsunternehmen ist ein hoher Sicherheitsstandard für Fahrgäste und Mitarbeiter erreicht und es gibt geeignete Präventionskonzepte. Dennoch wird der Schutz vor Übergriffen eine wichtige Aufgabe der Verkehrsunternehmen bleiben. | (cs/sth)

Info

Detaillierte Informationen unter www.vbg.de/forum.oepnv-bahnen



Grenzüberschreitende Normen für Eisenbahnen

Mehr Harmonie gefragt

Damit die europäischen Eisenbahnen im grenzüberschreitenden Verkehr gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig bleiben, ist eine stärkere Harmonisierung der bisher vielfach noch unterschiedlichen technischen Normen erforderlich.

■ Seit Herbst 1990 werden im Technischen Komitee CEN TC 256 beim Europäischen Normungsinstitut CEN Normen für die unterschiedlichsten Produkte der Bahn-Industrie erstellt. Diese Normen konkretisieren die Anforderungen der Richtlinien der Europäischen Union (EU) für eine bessere Zusammenarbeit („Interoperabilität“) der Eisenbahnen. Da nationale Vorschriften – auch für Sicherheit und Gesundheitsschutz im Bahnbetrieb – jetzt nicht mehr erlassen werden können, wurde bereits 1995 die international besetzte Arbeitsgruppe „Arbeitsschutz“ (AG 1) gegründet. Von Beginn an waren Mitarbeiter des Fachausschusses Bahnen darin beteiligt.

Die Beratergruppe prüft alle Normentwürfe anderer Arbeitsgruppen und gibt bei Bedarf eine Stellungnahme ab, die genauso bedeutsam ist wie die Stellungnahme eines nationalen Normungsinstituts. Zwar werden nicht immer alle Vorschläge der Beratergruppe berücksichtigt. Doch ist es bisher in den meisten Fällen gelungen, zusätzliche Anforderungen des Arbeitsschutzes in die weiteren Überlegungen einzubringen.

Sicherheit an Gleisbaumaschinen

Schon seit Jahren begleitet die AG 1 die Normung von Gleisbaumaschinen. So wurden zum Beispiel in jüngster Zeit die Normentwürfe EN 15746-1 und 15746-2 behandelt, die Sicherheitsanforderungen an Zwei-Wege-

Fahrzeuge enthalten. Bereits verabschiedet wurde die Normenreihe EN 14033 Teile 1-3, in der die Anforderungen an große, selbstfahrende Gleisbaumaschinen festgelegt werden. Diese Normen stellen teilweise auch Typ-C-Normen mit Anforderungen an die Maschinensicherheit zur Ergänzung der EU-Maschinen-Richtlinien dar.

Brandschutz

Für den Brandschutz in Schienenfahrzeugen war ursprünglich die Normenreihe EN 45545 in sieben Teilen geplant. Für den Arbeitsschutz ist sie bedeutsam, weil für sogenannte Personalbereiche – zum Beispiel den Führerstand, die Küche des Speisewagens und das Dienstabteil – genauso wie für die Fahrgäste zweckmäßige Anforderungen festgelegt werden müssen. Trotz intensiver Diskussionen wurde die Normenreihe bisher aber nur teilweise fertiggestellt. Sie stand jedoch der Industrie für eine Übergangszeit als technische Spezifikation TS 45545 zur Verfügung und konnte zum Beispiel alternativ zur nationalen Norm DIN 5510 bei der Zulassung von Schienenfahrzeugen angewandt werden. Das Verfahren zur Umwandlung in eine europäische, harmonisierte Norm ist nun begonnen worden.

Gestaltung des Führerstandes

Ein klassisches Thema für den Arbeitsschutz hat die WG 37 „Führerräume“ aufge-

griffen. Sie erarbeitet eine Normenreihe, in der ergonomische Anforderungen an die Gestaltung des Führerstandes in Eisenbahnfahrzeugen vom Hochgeschwindigkeitszug bis zur Rangierlokomotive festgelegt werden sollen. Sobald diese Normenreihe fertiggestellt ist, muss die nationale Normenreihe DIN 5566 so angepasst werden, dass die für Nahverkehrsschienenfahrzeuge nach BOSTrab enthaltenen Forderungen erhalten bleiben.



Die EN 15746-1 regelt auch die Gestaltung der Aufstiege an Zwei-Wege-Fahrzeugen.

Sicherheit an Güterwagen

Seit Jahrzehnten engagieren sich Mitarbeiter der VBG-Branche ÖPNV/Bahnen für ergonomische Stand-, Aufstiegs- und Festhaltungsmöglichkeiten an Güterwagen bzw. Fahrzeugen des Personenverkehrs. Mit den Normen EN 16116-1 und -2 wird es künftig eine umfassende Regelung auf europäischer Ebene geben. Hier ist die AG 1 besonders gefordert. Sie hat vorher schon bei einer Norm zu Aufstiegen und Absturzsicherungen an Kesselwagen und einer Norm zur Kennzeichnung von Güterwagen mitgewirkt. Der Präventionsstab ÖPNV/Bahnen der VBG, der die Beratergruppe federführend leitet, wird sich in der AG 1 im Interesse der Eisenbahnunternehmen weiter offensiv für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz einsetzen. | (sth)

Info

zum Bezug von Normen:
www.beuth.de



Neue Grenzwerte

Lärmexposition bei Eisenbahnfahrzeugführern

Gehörschutz darf den sicheren Bahnbetrieb nicht gefährden.

■ Mit dem Inkrafttreten der Lärm- und Vibrations-Arbeitschutzverordnung (LärmVibrationsArbSchV) im März 2007 wurden die Auslösewerte für Präventionsmaßnahmen gegen Lärmeinwirkungen um 5 dB abgesenkt. Daher sind die in der Vergangenheit angewendeten Schallschutzmaßnahmen häufig nicht mehr ausreichend. Bei einigen Berufsgruppen sind die neuen Grenzwerte allerdings nicht ganz einfach einzuhalten. Hierzu zählen neben Orchestermusikern auch Eisenbahnfahrzeugführer (EFF).

Maßstab für die Lärmgefährdung ist der Tages-Lärmexpositionspegel, also der über eine Acht-Stunden-Schicht gemittelte Lärmpegel. Wenn durch technische und organisatorische Maßnahmen nicht sichergestellt werden kann, dass der Tages-Lärmexpositionspegel den oberen Auslösewert von 85 dB(A) unterschreitet, muss nach LärmVibrationsArbSchV Gehörschutz getragen werden. Bereits beim Überschreiten des unteren Auslösewertes von 80 dB(A) ist dem Mitarbeiter Gehörschutz anzubieten.

Bei EFF ist das Tragen von Gehörschutz problematisch, weil die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebs eine zuverlässige Wahrnehmung akustischer Signale und anderer sicherheitsrelevanter Geräusche erfordert. Der Einsatz persönlicher Schutzausrüstung kann daher nur in Abstimmung mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden erfolgen.

Im Bund-/Länder-Fachausschuss Eisenbahnen und Bergbahnen (LAEB) bestand Einvernehmen, dass das Tragen von Gehörschutz nur zugelassen werden kann, wenn alle im Betrieb notwendigen Signale nachweisbar auch bei Einsatz von Gehörschutzmitteln sicher wahrgenommen werden.

Messungen haben gezeigt, dass bei EFF und insbesondere bei Lokrangierführern, in Abhängigkeit der betrieblichen Randbedingungen, der untere Auslösewert häufig überschritten wird. In einigen Fällen liegen die Tages-Expositionspegel sogar über dem oberen Auslösewert.

Lärminderungsmaßnahmen und Auswahl von Gehörschutz – Projekte gestartet

Um die Eisenbahnunternehmen bei der Umsetzung der LärmVibrationsArbSchV zu unterstützen, hat die Branche ÖPNV/Bahnen der VBG gemeinsam mit dem Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) und unter Beteiligung der Eisenbahn-Unfallkasse zwei Projekte auf den Weg gebracht. Deren Ziele sind,

- ▶ praxistaugliche Empfehlungen zu technischen und organisatorischen Lärminderungsmaßnahmen zusammenzustellen und
- ▶ ein Verfahren zur Auswahl und zum Einsatz von geeignetem Gehörschutz für EFF zu entwickeln.



Lokrangierführer sind auf Mitfahrerständen vor allem Lärmbelastungen durch Fahrgeräusche der Lok ausgesetzt.

Nach den bisher vorliegenden Ergebnissen sind EFF im Streckendienst insbesondere dann Lärmbelastungen ausgesetzt, wenn häufig Tyfonsignale an nicht technisch gesicherten Bahnübergängen gegeben werden müssen und die Anbaubedingungen der Tyfone am Fahrzeug nicht hinsichtlich einer Verminderung der Schallabstrahlung in Richtung Führerraum optimiert wurden.

Lokrangierführer sind vor allem im Rangierbetrieb Lärmbelastungen durch Fahrgeräusche und Umfeldbedingungen ausgesetzt, da sie bei ihren Einsätzen häufig auf den Mitfahrerständen außen an den Lokomotiven mitfahren. Hier gilt es alle technisch-konstruktiven Lärminderungsmaßnahmen auszuschöpfen.

Dennoch wird es in vielen Fällen allein durch technische und organisatorische Maßnahmen nicht möglich sein, den oberen Auslösewert zu unterschreiten. Dann bleibt nur der Einsatz von Gehörschutz.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass eine ausreichende Anzahl der auf dem Markt erhältlichen Gehörschützer für den Einsatz bei EFF geeignet ist. Noch nicht abgeschlossen sind die Überlegungen zu einem praxistauglichen Verfahren zur Durchführung der Hörprobe. Mit diesem individuellen Test muss für jeden einzelnen Mitarbeiter festgestellt werden, ob er mit Gehörschutz die sicherheitsrelevanten Signale und Geräusche sicher wahrnehmen kann. Wir werden über die Ergebnisse nach Abschluss der Projekte berichten. I (he)



Jugendliche Helfer in Museumseisenbahnen

Eine Frage der Reife

Wenn Heranwachsende den Betreibern von Museumseisenbahnen ehrenamtlich helfen wollen, müssen das Jugendschutzgesetz und die persönliche Eignung der Jugendlichen berücksichtigt werden.

■ In nahezu allen Regionen Deutschlands gibt es Museumseisenbahnen, die mit historischen Schienenfahrzeugen Freizeitverkehr betreiben oder Sonderfahrten anbieten. Im Gegensatz zum regulären Eisenbahnbetrieb werden diese Bahnen nahezu ausschließlich von ehrenamtlichen Mitarbeitern betrieben, darunter auch Jugendliche.

Eine für die Öffentlichkeit zugängliche Museumsbahn ist gesetzlich verpflichtet, verkehrsrechtliche Regelungen zu beachten. Da sie auch Mitglied in der gesetzlichen Unfallversicherung ist, muss sie auch deren Unfallverhütungsvorschriften einhalten. Dagegen müssen sich diese Betriebe oft nicht an das staatliche Arbeitsschutzrecht wie etwa Arbeitszeitregelungen halten, da ehrenamtliche Mitarbeiter keine Arbeitnehmer sind.

„Hilfeleistung aus Gefälligkeit“

Zwar sind auch Museumseisenbahnen an das Jugendarbeitsschutzgesetz gebunden. Das bedeutet aber nicht, dass Kinder und Jugendliche nicht helfen dürfen. Grund: Es ist auch bei Heranwachsenden davon auszugehen, dass sie ihre Tätigkeit freiwillig ausüben.

Der Vorstand eines Museumsbahnvereins steht gegenüber den bei ihm tätigen Kindern und Jugendlichen in besonderer Verantwortung für Sicherheit und Gesundheitsschutz. So muss er darauf achten, dass Minderjährige keine Tätigkeiten ausüben, die ihre physische oder psychische Leistungsfähigkeit übersteigen oder mit besonderen, für Heranwachsende nicht abschätzbaren Unfallgefahren verbunden ist.

Mindestalter

Für Arbeiten, bei denen eine erhöhte Unfallgefahr besteht, gibt es im Verkehrsrecht und in einigen Unfallverhütungsvorschriften bestimmte Altersgrenzen, die von den Betreibern einer Museumsbahn beachtet werden müssen. Wenn ein Mindestalter – meistens 18 Jahre – vorgeschrieben ist, dürfen Minderjährige diese Tätigkeit nicht ausüben. Galten



Museumseisenbahnen locken zahlreiche Besucher an. Bevor die Betreiber solcher Bahnen Jugendliche ehrenamtlich einsetzen, sollten sie sich auch mit deren Versicherungsschutz befassen.



In jedem Fall gilt: Bevor Heranwachsende bei einer Museumseisenbahn mithelfen, sollten die Verantwortlichen unbedingt die Zustimmung der Eltern oder anderer Erziehungsberechtigter einholen. **■ (sth)**

für bestimmte Arbeiten, etwa für Holzbearbeitungsmaschinen, früher Unfallverhütungsvorschriften, sollten die ehemaligen Betriebsvorschriften aus der BGR 500 „Betreiben von Arbeitsmitteln“ herangezogen werden.

Für andere Arbeiten, für die kein konkretes Mindestalter vorgeschrieben ist, muss der Vereinsvorstand in eigener Verantwortung entscheiden, ob er damit Minderjährige betraut. Dabei ist er verpflichtet, sowohl die mögliche Gefährdung als auch die persönliche Reife des Jugendlichen zu bewerten.

Zustimmung der Eltern einholen

Generell sollte eine ehrenamtliche Betätigung frühestens ab dem 10. Lebensjahr zugelassen werden. Maschinen und Geräte mit Gefährdungspotenzial sollten Jugendlichen nicht vor dem 15. Lebensjahr übertragen werden. Zudem dürfen sie nur unter Aufsicht eines volljährigen Mitarbeiters tätig werden.

Kontakt

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung – Präventionsstab ÖPNV/Bahnen
Fontenay 1a, 20354 Hamburg
Tel.: 040 23656 - 395
Fax: 040 23656 - 178
E-Mail: stab-oepnv-bahnen@vbg.de
www.vbg.de/oepnv-bahnen

Impressum

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Deelbögenkamp 4, 22297 Hamburg
Produkt-Nr.: 01-05-5115-0

www.vbg.de,
Suchwort „Spezial ÖPNV/Bahnen“.
Anmeldung zur Infomail:
vbg.de/sicherheitsreport