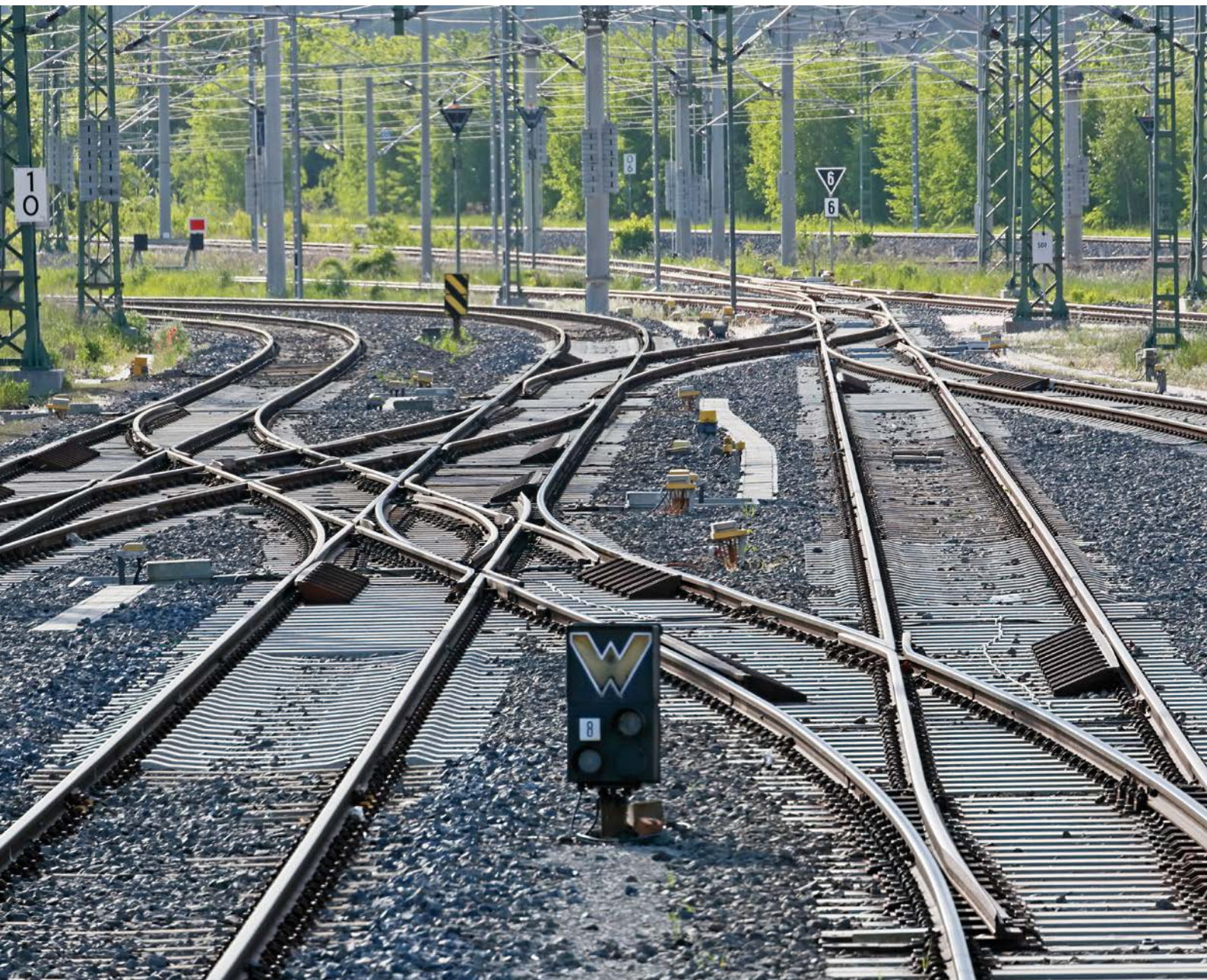


# BahnPraxis B



## Aktuell

Einführung und Zulassung des neuen El 6 Signal (LED) mit Kennlichtfunktion

Automatische Pegelanpassung bei Automatischen Warnsystemen

Internetpräsenz der Unfallversicherung Bund und Bahn

UVB auf der InnoTrans 2016

15 Jahre Kompendium Arbeitsschutz

## Leserforum

Vorbeifahrt am Signal Ne 1 am Gegengleis

## Spezial

Der Arbeitsschutzausschuss

## Liebe Leserinnen und Leser,

mit dem Signal El 6 werden ausgeschaltete Fahrleitungs-Abschnitte für elektrische Triebfahrzeuge gesperrt. Dieses Signal soll nun erstmals auch als schaltbares Lichtsignal gestaltet werden. Dies zu entscheiden, liegt aber nicht im alleinigen Ermessen der Bahnunternehmen. Hier ist zunächst eine EBA-Zulassung einzuholen. Am Beispiel des Signals El 6 möchten wir Ihnen erläutern, welche Anforderungen bei Änderungsverfahren für Signalisierungen zu beachten sind.

In unserem Leserforum beantworten wir die Frage, mit welchem Befehl der Fahrdienstleiter bei Fahrt auf dem Gegengleis eine Vorbeifahrt an einem Signal Ne 1 zulässt. Der Leser war sich nicht sicher, ob Befehl 1 oder Befehl 2 richtig wäre.

In der Reihe „Gemeinsam – aber sicher“ stellen wir Ihnen diesmal den Arbeitsschutzausschuss vor.

Gleisbaustellen sind meist mit erheblichem Lärm verbunden. Dies resultiert nicht nur aus dem eigentlichen Lärm der eingesetzten Maschinen und Geräte. Zum Schutz der Beschäftigten vor den Gefahren des Bahnbetriebs muss die kollektive akustische Warnung diesen noch deutlich übertönen. Um sowohl den Schutzbedürfnissen der Beschäftigten als auch der Anwohner Rechnung zu tragen, hat das Eisenbahn-Bundesamt beim Einsatz von Automatischen Warnsystemen in Ortslagen eine Automatische Pegelanpassung ab spätestens 1. Januar 2019 verbindlich vorgeschrieben.

Weitere Themen sind:

- Wissenswertes aus dem Bereich der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) – der neue Internetauftritt ([www.uv-bund-bahn.de](http://www.uv-bund-bahn.de)) und
- Ein Hinweis auf die diesjährige InnoTrans 2016, auf der die UVB auch dieses Mal einen Ausstellungsstand betreibt.

Viel Freude beim Lesen. Und vor allem: Bleiben Sie gesund, es lohnt sich.

## Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



Klaus Adler

**Abschließend noch etwas in eigener Sache:**

Nach dieser Ausgabe scheidet Dipl.-Ing. Klaus Adler, Leiter des Referats Prävention – Bereich Bahn der UVB, aus der Redaktion von BahnPraxis aus. Er war seit der Bahnreform 1994 deren Mitglied. In diesen 22 Jahren hat Herr Adler mit überzeugendem fachlichem Engagement den Inhalt der Zeitschrift mitgeprägt.

Der Bahn-Fachverlag und die Redaktion danken Klaus Adler herzlich für seine erfolgreiche Arbeit und wünschen ihm für seine Zukunft alles erdenklich Gute.

Gleichzeitig begrüßen wir als neuen Redakteur Dipl.-Ing. (FH) Gerhard Heres, Aufsichtsperson im Referat Prävention – Bereich Bahn der UVB.



Gerhard Heres

### 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, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Uwe Haas, Anita Hausmann, 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](mailto: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](mailto:mail@bahn-fachverlag.de)  
Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig

#### Druck

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

## Weiterentwicklung des Signals El 6

# Einführung und Zulassung des neuen El 6 Signal (LED) mit Kennlichtfunktion

Dipl.-Ing. Heiko Riedel, DB Regio AG, Frankfurt am Main

Im Bereich der Werkstätten gibt es häufig Gleise, bei denen die Fahrdrabtspannung für Instandhaltungsarbeiten an der Dachausrüstung der Fahrzeuge abgeschaltet werden kann. Die zum Schutz dieser Gleise aufgestellten Signale El 6 als Tafel waren bisher immer als bewegliche mechanische Konstruktion ausgeführt, damit nur dann „Halt!“ signalisiert wird, wenn die Fahrleitung des hinter dem El 6 befindlichen Gleisabschnitts stromlos ist. Die LED-Technologie eröffnete neue Möglichkeiten der Signalisierung.

Im Signalbuch Ril 301.1001 Abschnitte 1 und 10 finden wir derzeit zu El-Signalen folgende Regelungen (Abbildungen 1 und 2).

Diese starre Ausführung als Tafel war im Werkstattbereich nicht mehr zeitgemäß und wurde seit etwa 1970 durch drehbare Prismen mit Federkraft und elektrischem Haltemagnet betrieben. Das Signal wurde zusätzlich im Inneren beleuchtet und

beheizt, so dass die Scheibe gut sichtbar war und nicht mit Feuchtigkeit beschlagen konnte (Abbildung 3).

Verschiedene Gründe führten zwangsläufig zur Weiterentwicklung des El 6 Signal im Werkstattbereich:

- Aufkündigung der Fertigung durch den Hersteller

- Zeitersparnis bei der Abschaltung und Erdung der Fahrleitungsabschnitte im Verhältnis zur manuellen Betätigung der El 6 Signalscheibe bei einem langen Werksgleis

- Brandschutztechnischen Auflagen der Berufsfeuerwehren, wie zum Beispiel gesicherter Notabschaltung der Fahrleitungsanlage der Werkhalle

### Zulassungsverfahren des El 6 LED

#### Lastenheft

Im April 2010 wurde das Lastenheft für die neue Funktionalität in LED-Technik durch die DB Systemtechnik erstellt und vom Besteller DB Fernverkehr AG zur aufsichtsbehördlichen Zustimmung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) München eingereicht.

Weitere Prüfungen wurden durch die TÜV SÜD Rail GmbH durchgeführt, welche die sicherheitstechnische Prüfung gemäß CENELEC-Standards (EN 501263, EN 50129) mit der Einhaltung der Sicherheitsanforderungsstufe SIL 2 bestätigte. SIL 2 – Sicherheits-Integritätslevel der Stufe 2; ist eine von vier Stufen der Sicherheitsintegrität. Die Sicherheitsintegrität entspricht der Wahrscheinlichkeit, dass ein System die festgelegten Sicherheitsfunktionen unter allen festgelegten Bedingungen innerhalb eines festgelegten Zeitraumes anforderungsgemäß ausführt. Der Sicherheits-Integritätslevel 4 stellt die höchste Stufe der Sicherheitsintegrität und der Sicherheits-Integritätslevel 1 die niedrigste dar.

Die Zustimmung für das Lastenheft wurde am 14. April 2011 mit einigen Auflagen

### 1 Allgemeines

- (1) Die Fahrleitungssignale kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung. **Zweck**

Die Fahrleitungssignale kennzeichnen auch ausgeschaltete Fahrleitungs-Abschnitte.

- (2) Die Fahrleitungssignale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden, weiß und schwarz umrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen. **Aussehen**

Abbildungen 1 (oben) und 2 (unten)

(Quelle: DB Netz AG)

### 10 Signal El 6

- (1) **Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern** **Bedeutung**  
 (2) Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innenliegendem weißem Quadrat. **Beschreibung**



- (3) Das Signal zeigt an, dass Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern verboten sind.  
 (4) Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer darf das Vorbeileiten der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal El 6 zulassen. Der Eisenbahnverkehrsunternehmer regelt, unter welchen Bedingungen und wie die Vorbeifahrt der Spitze eines Triebfahrzeugs mit gehobenem Stromabnehmer am Signal El 6 erfolgen darf. **Vorbeileiten am Signal El 6**  
 (5) Das Signal ist rückstrahlend oder beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. **Beleuchtung**

erteilt. Unter anderem musste das LED-Signal mit einer Dimmfunktion für die Helligkeit des Signalbildes und einer Kennlicht-Funktion zukünftig ausgestattet werden.

Nach diesem Lastenheft und den damit verbundenen Auflagen begann der Hersteller, die Firma Swarco, mit der Fertigung des Signals.

### Signalbilder des LED-Signals

Neben der Darstellung des Signalbildes mit LED-Lichtpunkten ist die wesentliche Neuerung die Darstellung eines Kennlichts, um die Vorbeifahrt mit gehobenen Stromabnehmern zu ermöglichen. Mit dem Kennlicht wird die wichtige Unterscheidung zwischen einem zeitweilig betrieblich abgeschalteten Signal (Kennlicht) und einem erloschenen Signal (Signal dunkel) möglich.

### Typzulassung

Am 13. Januar 2013 hatte die Firma Furrer & Frey einen Antrag auf Typenzulassung beim EBA gestellt, welche mit dem Bescheid vom 12. Juli 2013 die positive Zustimmung des EBA zur Erprobung des Signals (Pilotierung) zur Folge hatte.

In die Pilotierung waren die DB Fernverkehr AG, DB Schenker AG, DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und die DB Regio AG eingebunden. Es wurden an acht Standorten die neuen „LED-Signale“ im Werkstattbereich eingebaut. In Summe wurden 48 Signale bundesweit an den verschiedensten Standorten mit unterschiedlichen klimatischen Bedingungen und Windzonen eingesetzt. Im Werkstattbereich der DB Regio AG sind zirka 90 Prozent der pilotierten Signale eingebaut worden, so dass die Projektleitung im Zulassungsverfahren durch die DB Regio AG übernommen wurde.

### Pilotierung

Im Rahmen der Pilotierung mussten nach der Erstinbetriebnahme jeweils zwei Nachkontrollen und eine qualifizierte Endabnahme durch Techniker und Vertreter des örtlichen Eisenbahnbetriebsleiter dokumentiert erfolgen. Dies geschah über einen Zeitraum von zirka 12 bis 14 Monaten je Anlage.

Gemäß EBA-Bescheid wurde die betriebliche und technische Eignung des Signales durch die Eisenbahnbetriebsleiter der DB Schenker AG, DB Fernverkehr AG und DB Regio AG im Juli 2015 dem EBA schriftlich



Abbildung 3: Als Beispiel hier der Einsatzort Werk Frankfurt Griesheim

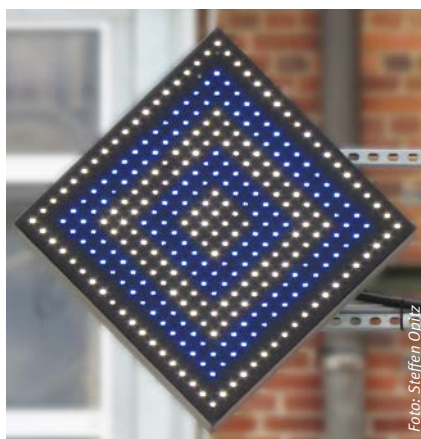


Abbildung 4: Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern

bestätigt. Parallel dazu erging der Antrag der Fa. Furrer & Frey auf Typenzulassung des LED-Signals an das EBA.

Am 16. November 2015 wurde die Typzulassung mit Bescheid 2271-226sso/008-2203#005 durch das EBA München erteilt.

### Aussichten

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden die Aufnahme dieser weiteren Darstellungsform des Signals El 6 in der Ausführung als LED-Signal El 6 mit seinen neuen Funktionen in das Signalbuch Ril 301 vorantreiben. Damit wird auch eine Auflage aus dem Zulassungsbescheid des EBA umgesetzt.

Nach der erfolgreichen Typenzulassung dieses LED-Signals wurde die Aufnahme dieses Signals in das Signalbuch beim Ausschuss für Signalanwendungen bei der DB Netz AG eingebracht. In seiner 8. Tagung am 16./17.03.2016 wurden generelle

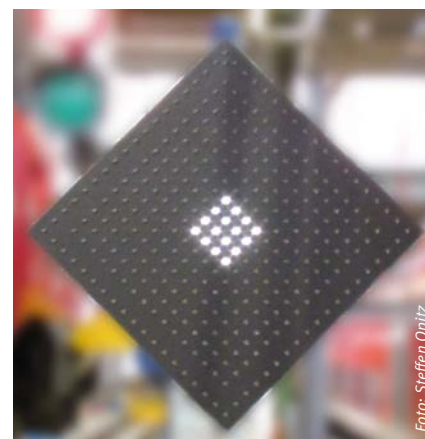


Abbildung 5: Kennlicht – zeitweilig betrieblich abgeschaltetes Signal

Möglichkeiten erörtert, El-Signale in der Bauform LED-Technik zu ermöglichen. Ziel soll dabei sein, die im Signalbuch Ril 301 (Modul 301.1001) bestehende Beschreibung der El-Signale als „Tafel“ zu entfernen und den Begriff „leuchtend“ aufzunehmen. So sind auch andere Bauformen als die „Tafel“ möglich.

# Vorbeifahrt am Signal Ne 1 am Gegengleis



## Ein Leser fragt

Bezüglich der Fahrt auf dem Gegengleis und Halt vor Signal Ne 1 – Trapeztafel – meine Frage:

Mit welchem Befehl lässt der Fahrdienstleiter die Einfahrt in einen Bahnhof oder die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle zu?

Überwiegend erhält man Befehl 1, gelegentlich Befehl 2.

Was ist richtig?

## BahnPraxis antwortet

Scherzhaft könnten wir antworten: Überwiegend Befehl 1 und gelegentlich Befehl 2 ist genau richtig. Welcher Befehl in welcher Situation richtig ist, bliebe hierbei aber offen. Für die genaue Antwort müssen wir deshalb tiefer einsteigen. Zunächst einmal sollten wir uns die Bedeutung des Signales Ne 1 ansehen (Abbildung 1, Seite 6).

Wir erkennen: Das Signal Ne 1 alleine gibt keinen Haltauftrag. Seiner Bedeutung nach dient es zur „Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben“.

Deshalb müssen wir zuerst klären: Woher weiß der Triebfahrzeugführer, dass er dazu bestimmt ist, mit seinem Zug vor einem Signal Ne 1 zu halten?

Ursprünglich war das Signal Ne 1 nur auf Strecken aufgestellt, die im Zugleitbetrieb betrieben werden, und zwar vor Bahnhöfen ohne Einfahrsignale oder vor anderen Zuglaufstellen wie zum Beispiel Abzweigstellen oder Anschlussstellen.

Im Zugleitbetrieb ist im Fahrplan angegeben, ob ein Zug vor einer Trapeztafel halten muss.

## 1 Signal Ne 1 – Trapeztafel

- (1) **Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle halten haben.** Bedeutung
- (2) Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand an schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl. Beschreibung



Abbildung 1:  
Auszug aus Modul  
301.1401

Quelle: DB Netz AG

1	2	3a	3b	4	5	6	7	8	9
Zulässige Geschwindigkeiten		Betriebsstellen Tunnelanfang und -ende, verkürzter Bremsweg von 40 km/h abweichende Geschwindigkeit auf Signal Hp 2, Zugfunk	Lage in km	An der Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzt mit Zug	Überholt wird überholt durch Zug	Zuglaufmeldungen durch Art
ab km	km/h								
34,6		Kfeld	35,3	65326 Halt	21:39	21:41	65327		Zf 65327 Ak+Fe
	30								



Zug 65326 muss vor der Trapeztafel des Bf Kfeld halten

Abbildung 2:  
Zug 65326 muss vor der Trapeztafel des Bf Kfeld halten

Quelle: DB Netz AG

Hierzu regelt Modul 436.0001 Abschnitt 3 Absatz (4) d):

„Im Buchfahrplan für den Zugleitbetrieb [...] sind zusätzlich zum Buchfahrplan nach Richtlinie 408 festgelegt: [...] Züge, die an der Trapeztafel halten müssen.“

Wie dies im Detail geschieht, regelt Modul 436.0001A02 Abschnitt 1 Absatz (1):

„In Spalte 4 ist angegeben, welcher Zug bei Kreuzungen und Überholungen an der Trapeztafel halten muss. Unter der Nummer des eigenen Zuges steht das Wort „Halt“.“ Ein Beispiel hierzu zeigt Abbildung 2.

Modul 436.0004 3 (1) b) regelt dann, wie ein Zug, für den ein Halt vor einer Trapeztafel angeordnet ist, in einen Bahnhof einfahren darf:

„Der Zug, für den ein Halt an der Trapeztafel angeordnet ist, darf einfahren, wenn er durch das Signal „Kommen“ oder mündlich vom Zugführer des ersten Zuges dazu beauftragt wurde.“

Mit diesem Hintergrundwissen aus dem Zugleitbetrieb ist es einfacher, die Frage nach der Weiterfahrt nach einem Halt vor einer Trapeztafel am Gegengleis zu beantworten. Zunächst müssen wir auch hier fragen: Wann muss ein auf dem Gegengleis fahrender Zug vor einer Trapeztafel halten? Bei einer Fahrt auf dem Gegengleis muss ein Zug vor der Trapeztafel halten, wenn der Fahrdienstleiter dies mit Befehl 7 anordnet. Zur anschließenden Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 1.

Dies ist für Fahrdienstleiter geregelt in Modul 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) c): „Wenn dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 7 ein Halt auf dem Gegengleis vorgeschrieben wurde, muss der Fahrdienstleiter für

die Weiterfahrt auf der freien Strecke oder für die Einfahrt in einen Bahnhof Befehl 1 erteilen.“

Demnach gilt für Fahrten auf dem Gegengleis unabhängig davon, ob in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs oder in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle ein Signal Ne 1 aufgestellt ist oder nicht:

Auf Befehl 7 (Abbildung 3) folgt nach dem Halt vor dem Signal Ne 1 ein Befehl 1 (Abbildung 4).

Zum Vergleich: Auch wenn der Fahrdienstleiter die Ein- oder Weiterfahrt eines Zuges vom Gegengleis aus mit Befehl 6 zulässt, ist es nicht erforderlich, die Vorbeifahrt am Signal Ne 1 ausdrücklich zu regeln, eben weil das Signal Ne 1 kein Haltsignal ist. Der Inhalt des Befehles 6 ist vielmehr analog zum Befehl 1.

Darin liegt genau genommen die Stärke des Signals Ne 1: Mit Signalen Ne 1 – und

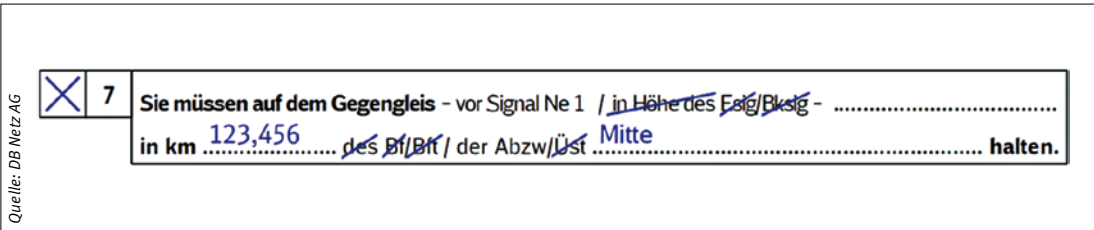


Abbildung 3:  
Befehl 7

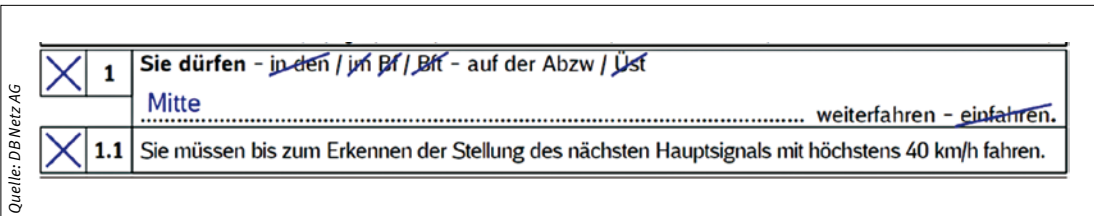


Abbildung 4:  
Befehl 1

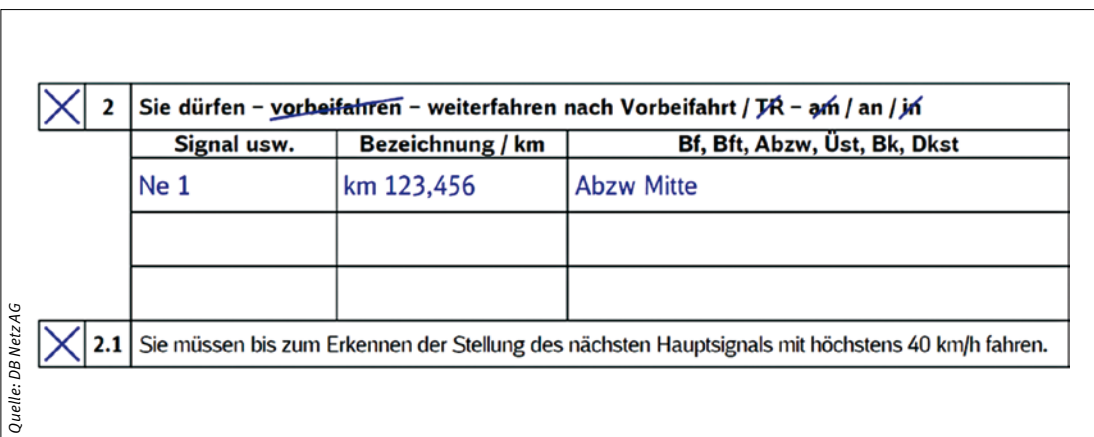


Abbildung 5:  
Befehl 2 nach unzulässiger Vorbeifahrt an einer im Befehl 7 genannten Stelle

mit Signalen Ne 2 – war es möglich, Gegengleise vollständig mit PZB auszurüsten, das heißt, zusätzlich zu den schon vorher vorhandenen 500 Hz-Gleismagneten auch Signale Ne 2 und 1000 Hz-Gleismagnete im Bremswegabstand vor der Höhe des Einfahrsignals zu verlegen sowie Signale Ne 1 und 2000 Hz-Gleismagnete in Höhe des Einfahrsignals, ohne dass es zu großen Veränderungen bei den gewohnten Befehlen für eine Fahrt auf dem Gegengleis kam. Lediglich im Befehl 7 musste der Eintrag „vor Signal Ne 1“ als möglicher Halteort eines auf dem Gegengleis fahrenden Zuges ergänzt werden.

Auch hier ein Vergleich: In der Diskussion war auch das Signal Sh 2. Dieses Signal hätte sich ebenfalls geeignet, um den 2000 Hz-Gleismagneten in Höhe eines Einfahrsignals am Gegengleis zu kennzeichnen. Es hätte aber zu komplizierteren Befehlen für Fahrten auf dem Gegengleis geführt, weil für eine Vorbeifahrt an einem Signal Sh 2 immer ein Befehl 2 erforderlich gewesen

wäre. Dieser Befehl 2 hätte wegen der Vorgabe, dem Triebfahrzeugführer auf einem Vordruck mehrere Befehle nur dann zu erteilen, wenn der Triebfahrzeugführer diese in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausführen kann, dazu geführt, dass schon bei einer einfachen Fahrt auf dem Gegengleis von A nach B zwei Vordrucke erforderlich gewesen wären.

Bis jetzt wissen wir, dass „überwiegend Befehl 1“ die richtige Antwort ist – was ist mit „gelegentlich Befehl 2“? Einen Befehl 2 im Zusammenhang mit einem durch Befehl 7 angeordneten Halt vor einer Trapeztafel gibt es tatsächlich auch, allerdings nur nach einer unzulässigen Vorbeifahrt an der im Befehl 7 bezeichneten Stelle. Hierzu regelt Modul 408.2553 Abschnitt 1 Absatz (2):

„Wenn ein Triebfahrzeugführer an einer Stelle vorbeigefahren ist, an der nach Befehl zu halten war, muss er sofort an-

halten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen.“

In diesem Fall lässt der Fahrdienstleiter die anschließende Weiterfahrt – unverändert – mit Befehl 2 zu. Hierzu regelt Modul 408.2553 Abschnitt 1 Absatz (3):

„Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2.“

Nur für diesen Fall sieht die Ausfüllanleitung des Befehlsvordrucks den Eintrag von „Ne 1“ in einen Befehl 2 vor. Ein entsprechender Befehl könnte dann wie folgt aussehen (Abbildung 5).

Gemeinsam – aber sicher

# Der Arbeitsschutzausschuss



**Dipl.-Ing. (FH) Matthias Böhm, Aufsichtsperson im Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Unfallversicherung Bund und Bahn, Berlin**

Das Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit verlangt von einem Arbeitgeber in Betrieben mit mehr als zwanzig Beschäftigten einen Arbeitsschutzausschuss (ASA) zu bilden. Was bedeutet diese Verpflichtung für Sicherheit und Gesundheit im Betrieb? Ist diese Verpflichtung noch aktuell? Welche Rolle spielt die Unternehmenskultur?

## Grundlagen

Das „Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit“, kurz: „Arbeitssicherheitsgesetz – ASiG“ wurde zum ersten Mal 1973 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Somit ist das ASiG wesentlich älter als das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG). Das ASiG ist eine wesentliche Grundlage zur Organisation des Arbeitsschutzes im Unternehmen. Im Mittelpunkt des ASiG stehen die Akteure, die dem Gesetz den Namen geben. Dennoch darf nicht vergessen werden, dass der Arbeitgeber der erste Adressat des ASiG ist, der dessen Umsetzung wie auch die dementsprechende innerbetriebliche Arbeitsschutzorganisation zu verantworten hat. Für eine funktionierende Arbeitsschutzorganisation im Betrieb ist jedoch auch eine funktionierende innerbetriebliche Kommunikation unerlässlich.

Der Gesetzgeber fordert daher im § 11 ASiG die Einrichtung eines ASA:

„Soweit in einer sonstigen Rechtsvorschrift nichts anderes bestimmt ist, hat der Arbeitgeber in Betrieben mit mehr als zwanzig Beschäftigten einen Arbeitsschutzausschuss zu bilden; bei der Feststellung der Zahl der Beschäftigten sind Teilzeitbeschäftigte mit einer regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit von nicht mehr als 20 Stunden mit 0,5 und nicht mehr als 30 Stunden mit 0,75 zu berücksichtigen. Dieser Ausschuss setzt sich zusammen aus dem Arbeitgeber oder einem von ihm Beauftragten, zwei vom Betriebsrat bestimmten Betriebsratsmitgliedern, Betriebsärzten, Fachkräften für Arbeitssicherheit und Sicherheitsbeauftragten nach § 22 des Siebten Buches Sozialgesetzbuch. Der Arbeitsschutzausschuss hat die Aufgabe, Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung zu beraten. Der Arbeitsschutzausschuss tritt mindestens einmal vierteljährlich zusammen.“

## Organisation des Arbeitsschutzausschusses

Wie § 11 ASiG zeigt, macht der Gesetzgeber neben der Betriebsgröße Vorgaben zur Zusammensetzung des ASA, den erforderlichen Mitgliedern und zur Aufgabe des ASA, ebenso zur Häufigkeit, mit der der ASA im Betrieb durchzuführen ist. Der ASA hat sich präventiv mit den Themen „Unfallverhütung“ sowie mit dem Arbeitsschutz, also mit Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten im Unternehmen zu beschäftigen. Weitere spezifizierende Angaben werden nicht gemacht. Umso wichtiger ist es, die dargestellten Angaben genauer zu betrachten.

Zunächst ist festzustellen, dass es zwar mit der Aussage „ab zwanzig Beschäftigte“ eine Mindest-/Untergrenze gibt, jedoch keine Maximal-/Obergrenze für die bei der Einrichtung eines ASA zu berücksichtigende Anzahl an Beschäftigten. Allerdings darf diese Aussage nicht so verstanden werden,

dass es immer ausreichend ist, nur einen einzigen ASA im gesamten Unternehmen einzurichten.

Es ist zu beachten, dass ein ASA nicht für ein „Unternehmen“, sondern für jeden „(Teil)-Betrieb“ mit mehr als zwanzig Beschäftigten verpflichtend ist. Zur Definition des Begriffs „Betrieb“ kann das Betriebsverfassungsgesetz ebenso wie der im Anhang 1 der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (DGUV Vorschrift 2) verwendete Betriebsbegriff herangezogen werden: „Ein Betrieb [...] ist eine geschlossene Einheit, die durch organisatorische Eigenständigkeit mit eigener Entscheidungscharakteristik geprägt ist.“

Ein weiterer Vergleich, der zum Verständnis beiträgt, was unter einem „Betrieb“ zu verstehen ist, findet sich in der Seeschiffahrt, wo auf jedem einzelnen Schiff und nicht zusammengefasst für eine Flotte ein ASA einzurichten ist.

Die Erfahrung bestätigt, dass ein ASA in einem Unternehmen nur zielführend und erfolgreich ist, wenn die Organisationseinheiten, für die ein ASA durchgeführt wird, nicht zu groß sind.

Die Anzahl der Mitglieder des ASA ist im §11 ASiG zum Teil eindeutig beschrieben, aber auch unbestimmt belassen und in diesen Fällen dem Arbeitgeber freigestellt.

Neben dem (einen) Arbeitgeber oder einem von ihm Beauftragten, zwei vom Betriebsrat bestimmten Betriebsratsmitgliedern, können mehrere Betriebsärzte, mehrere Fachkräfte für Arbeitssicherheit und mehrere Sicherheitsbeauftragte am ASA teilnehmen. Unabhängig davon ist dem Arbeitgeber natürlich freigestellt, weitere Vertreter, zum Beispiel Schwerbehindertenvertreter und weitere Experten einzuladen, wenn es dem Ziel des ASA, der Sicherheit und Gesundheit im Betrieb dienlich ist. Dazu kann der Arbeitgeber sowohl mit innerbetrieblichen Experten, beispielsweise Gesundheitsmanager, Brandschutzbeauftragte, Laserschutzbeauftragte, als auch mit außerbetrieblichen, betriebsfremden Experten zusammenarbeiten, beispielsweise Vertretern des zuständigen Unfallversicherungsträgers oder Mitarbeitern von Fachfirmen, die während einer Sitzung eine entscheidende Produktpräsentation durchführen. Diese

Entscheidung, welche Personen zusätzlich zu den gesetzlich geforderten Mitgliedern zu einer ASA-Sitzung eingeladen werden können, sollte der Arbeitgeber mit Augenmaß und in Abhängigkeit der zu besprechenden Tagesordnungspunkte treffen.

Immer wieder stellt sich zunächst die Frage: Wer ist der Arbeitgeber bzw. die von ihm beauftragte Person, die zur Durchführung einer ASA-Sitzung vom Gesetzgeber gefordert wird?

Zur Beantwortung der Frage dient ebenfalls der genannte Betriebsbegriff zur Orientierung. Arbeitgeber und Unternehmer ist die Führungskraft, die für den „(Teil)-Betrieb“ die Verantwortung für Sicherheit und Gesundheit trägt und die somit über erforderliche Maßnahmen des Arbeitsschutzes eine Entscheidung trifft. Die vom Arbeitgeber beauftragte Person, die den Arbeitgeber in einer ASA-Sitzung vertreten kann, sollte neben der entsprechenden für die Sitzung übertragenen Entscheidungsbefugnis auch die gleichen Qualifikationen und Kompetenzen wie die zuerst genannte Führungskraft besitzen, um erfolgreiche und nachhaltige Sitzungsergebnisse für Sicherheit und Gesundheit im Betrieb zu erhalten. Dazu zählen: Personale Kompetenzen, soziale und kommunikative Kompetenzen, aktivitäts- und umsetzungsbezogene Kompetenzen sowie fachliche und methodische Kompetenzen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der ASA als Gremium keine Weisungsbefugnis und nur eine beratende

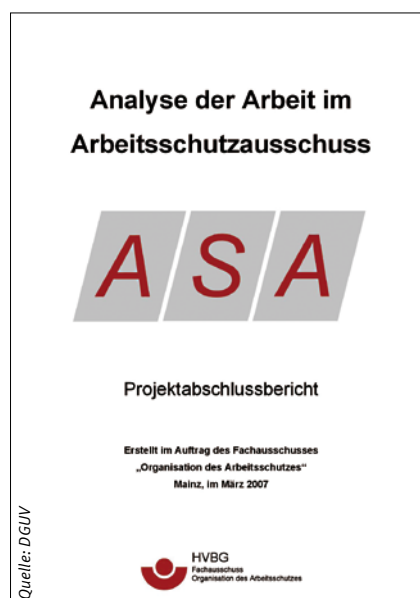
Funktion hat. Die für den Arbeitsschutz erforderliche Weisungsbefugnis befindet sich immer beim Arbeitgeber bzw. bei der vom Arbeitgeber für den ASA beauftragten Person. Der Arbeitgeber oder die beauftragte Person können die Diskussion oder Ergebnisse des ASA bei der Entscheidungsfindung berücksichtigen. Im Umkehrschluss besteht jedoch für die restlichen Mitglieder des ASA die Möglichkeit, den Arbeitgeber mit fundierten Analysen und Erörterungen zu aktuellen innerbetrieblichen Problemen, die die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten betreffen unter Zugzwang zu setzen, um eine Entscheidung des Arbeitgebers zum Beispiel für Veränderungen in der Organisation oder für notwendige Investitionen herbeizuführen.

Darüber hinaus gehört zur erfolgreichen Organisation des ASA im Betrieb, dass es eine Geschäftsordnung bzw. Festlegungen gibt, wie sich der ASA zu organisieren hat. Dazu zählen unter anderem die folgenden Fragestellungen: Wie und von wem wird zur ASA-Sitzung eingeladen? Welche Teilnehmer, über die gesetzlich geforderten Teilnehmer hinaus werden eingeladen? Wie, wann und von wem können Tagesordnungspunkte eingebracht werden? Wer moderiert die ASA-Sitzung und wer verfasst das Sitzungsprotokoll? Wie und von wem werden in den Sitzungsprotokollen die jeweiligen Zuständigkeiten und die Termine zur Erledigung von Arbeitsaufträgen festgelegt?

Ebenso wichtig ist eine Festlegung für den Rahmen der ASA-Sitzungen. Wo und in welchem Raum findet der ASA statt? Steht eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen zur Verfügung? Ist der Sitzungsraum mit der notwendigen Vortragstechnik ausgestattet, wie zum Beispiel Beamer oder Flipchart? Gibt es gegebenenfalls eine Versorgung mit Getränken für die Sitzungsteilnehmer und Gäste?

### Nicht Verwalten sondern Gestalten

Was ist denn nun das Ziel des ASA und was kann ein Betrieb damit erreichen? Für einen erfolgreichen Arbeitsschutz ist es zielführend, den beabsichtigten Zweck von gesetzlichen Vorgaben zu ermitteln, diesen Zweck zu verstehen und in den Mittelpunkt zu stellen. Wer nur eine Forderung auf dem Papier erfüllen möchte, hat die wichtige Funktion und das Ziel des ASA



nicht verstanden. Der ASA war und ist das entscheidende Forum, das als gemeinsames Gremium von verantwortlichen, unterstützenden, beratenden und durchführenden Akteuren, nicht nur die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten im Unternehmen, sondern auch die Unternehmenskultur entscheidend beeinflussen und nachhaltig verbessern kann.

Wie kann nun der ASA erfolgreich gestaltet werden? Dazu zählen neben der Voraussetzung einer funktionierenden Organisation des ASA vor allem die Inhalte, mit denen sich der ASA beschäftigt.

Die folgende nicht abgeschlossene Auflistung, die zum Teil dem Projektabschlussbericht „Analyse der Arbeit im Arbeitsschutzausschuss“ entnommen wurde, zeigt die Vielfältigkeit der Thematiken und positiven Aspekte eines ASA:

- Auflistung der Unfallschwerpunkte
- Erörterung von Unfallauswertungen
- Senkung Unfall- und Krankengeschehen
- Aufzeigen von Mängeln in der Produktion
- Vorfälle und Beinaheunfälle bekanntmachen
- Meinungsaustausch
- Verbesserung des Betriebsklimas
- Ideenbörse und Ideentransfer
- Zielsetzungen für Sicherheit und Gesundheit
- Zielüberprüfungen
- Strukturierte Problemlösungen
- Sensibilisierung der Führungskräfte
- Optimierung der Betriebsabläufe
- Verbesserung der Ergonomie von Arbeitsplätzen
- Bessere Gestaltung des Arbeitsumfeldes
- Thematisieren von Investitionen
- Plattform für schwer lösbare Probleme
- Erarbeitung von Lösungsstrategien
- Steigerung der Arbeitseffizienz
- Auswertung von zum Beispiel Brandschutzübungen, Gesundheitstagen
- Qualifizierungskonzepte für betriebliche Akteure, Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte, Mitarbeitervertretungen, aber auch für Beschäftigte zu den Themen Sicherheit und Gesundheit
- Aspekte der Gefährdungsbeurteilung, einschließlich der psychischen Belastung der Beschäftigten

Darüber hinaus ist der ASA das ideale Gremium, um alle Aspekte des Arbeitsschutzes,



also sowohl um die Sicherheit als auch die Gesundheit im Betrieb ganzheitlich zusammenzuführen und gemeinsam zu betrachten. Daher sollte nicht nur über Arbeitsunfälle, sondern zum Beispiel auch über Berufskrankheiten und arbeitsbedingte Erkrankungen gesprochen werden. Der ASA sollte sich ebenso mit Themen des betrieblichen Gesundheitsmanagements und dem betrieblichen Eingliederungsmanagements beschäftigen sowie die Zusammenarbeit der betrieblichen Akteure bei diesen Themen fördern und unterstützen.

### Unternehmenskultur

Für Sicherheit und Gesundheit im Betrieb ist die Kultur eines Unternehmens von entscheidender Bedeutung. Sie hat einen großen Einfluss auf den Stellenwert und auf die Herangehensweise, also wie sich die betrieblichen Akteure, Führungskräfte, Betriebsrat, Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit, aber auch wie sich die Beschäftigten zum Arbeitsschutz positionieren. Die Unternehmenskultur entscheidet somit, mit welchem Selbstverständnis der ASA arbeitet.

Dazu tragen insbesondere ein gesundheitsförderlicher Führungsstil und eine kollegiale wertschätzende Kommunikation bei, ggf. die direkte Einbindung der Beschäftigten in die Entscheidungsfindung und die Umsetzung von Maßnahmen. Genauso wichtig ist eine transparente Fehlerkultur, die zum Ziel hat, gemeinsam und

rechtzeitig aus Fehlern zu lernen sowie Fehler als Chance zur Optimierung von Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen zu betrachten.

### Fazit und Nutzen

Nicht nur die Organisation und die Inhalte des ASA tragen zum Erfolg bei. Von besonderer Bedeutung ist die innere Einstellung aller Beteiligten zum Thema Arbeitsschutz sowie die Motivation, das Unternehmen und den Betrieb zu optimieren. Dazu zählt insbesondere die stetige Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Betriebsabläufe für die Beschäftigten.

Nur mit einem praxisnahen Arbeitsschutz kann der Betrieb effizient und erfolgreich bestehen.

Zur erfolgreichen Arbeit eines ASA sind die folgenden vertiefenden und weiterführenden Publikationen empfehlenswert:

- Projektabschlussbericht „Analyse der Arbeit im Arbeitsschutzausschuss“ aus dem Jahr 2007. Informationen zum Nutzen, zur Organisation und zur Durchführung eines ASA. Als PDF-Dokument im Download unter der Internetadresse [www.dguv.de/fb-org/Publikationen/index.jsp](http://www.dguv.de/fb-org/Publikationen/index.jsp).
- DGUV Information 206-007 „So geht's mit Ideen-Treffen – Tipps für Wirtschaft, Verwaltung und Dienstleistung“. Der Prozess eines Ideen-Treffens kann auch auf den ASA übertragen werden. Als PDF-Dokument im Download unter [www.uv-bund-bahn.de](http://www.uv-bund-bahn.de) -> Service und Medien -> Mediacenter
- Fachinformation „Psychologie in der Arbeitssicherheit – Warum verhalten wir uns so, wie wir uns verhalten?“ Nachhaltige Informationen zur Verbesserung von Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen. Nachzulesen und ausdrückbar über das Internet im Online-Kompodium der BG Verkehr unter [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) -> Medien -> Medienverzeichnis der Sparte „Post, Postbank, Telekom“ -> Zum Kompodium -> Handbücher, Info-Material -> Psychologie in der Arbeitssicherheit.

## Leitmesse für Verkehrstechnik

# UVB auf der InnoTrans vertreten

Dirk Bill, Aufsichtsperson Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention

An vier Tagen im September trifft sich die Welt der Schienenverkehrstechnik auf der InnoTrans in Berlin zum Austausch. Auch die UVB wird wieder dabei sein.



Die InnoTrans (20. bis 23. September 2016) ist die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik, die alle zwei Jahre in Berlin stattfindet. Das ständig wachsende Interesse

an der InnoTrans sorgte bei der letzten Veranstaltung für einen Rekord. Fast 134.000 Fachbesucher aus 146 Ländern informierten sich bei 2.761 Ausstellern aus 55 Ländern über die Innovationen der globalen Bahnindustrie.

Aufgeteilt in die fünf Messesegmente

- Railway Technology,
- Railway Infrastructure,
- Public Transport,
- Interiors und
- Tunnel Construction

belegt die InnoTrans alle 40 Hallen des Berliner Messegeländes. Highlight jeder InnoTrans ist das Gleis- und Freigelände. In direkter Anbindung zu den Messehallen ist dort auf circa 3.500 Metern Schienen von Triebzügen, Lokomotiven, Straßenbahnen und Güterwagen bis hin zu Bau- und Zweigefahrzeugen alles zu finden.

Die InnoTransConvention, das hochkarätige Rahmenprogramm der Veranstaltung, komplettiert die Fachmesse. Die InnoTransConvention ist seit Jahren als internationaler Treffpunkt für Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Politik und Verkehr etabliert. Mit hochkarätigen Podiumsdiskussionen und Expertenrunden zu aktuellen und zukunftsrelevanten Mobilitätsthemen ist

sie die ideale Plattform für einen Austausch unter Fachleuten.

Selbstverständlich wird sich auch die UVB an der mittlerweile elften InnoTrans beteiligen. Die UVB wird im Rahmen eines Gemeinschaftsstandes, zusammen mit der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft, der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft und der Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse, vertreten sein.

Die genannten Unfallversicherungsträger werden sich unter dem Motto „Sicherheit am Gleis“ präsentieren und am Stand die Aspekte

- moderne Sicherungstechnik,
- Forschung,
- Entwicklung,
- Normung und
- praxisgerechte Lösungen und Anforderungen an Eisenfahrzeuge

darstellen.

Wir möchten Ihnen mit unserem Stand eine Plattform zum Austausch und zur Information bieten und laden Sie herzlich ein, uns auf der InnoTrans am Stand 224 in Halle 25 zu besuchen.

Weitere Informationen zur InnoTrans, wie zum Beispiel zu Öffnungszeiten, Anreise, Ausstellern und Produkten, erhalten Sie unter der Internetadresse [www.innotrans.de](http://www.innotrans.de).

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch.**



*Diskutieren Sie mit uns über das Thema „Sicherheit am Gleis“. Sie finden uns am Stand 224 in Halle 25.*



*Messebesucher auf dem Freigelände*

*Überblick von oben*



## Internetpräsenz der Unfallversicherung Bund und Bahn

# Der Bereich Prävention Bahn

Dipl.-Ing. (FH) Nora Friedrich, M.Sc., Referatsleiterin Information und Medien, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Unfallversicherung Bund und Bahn, Frankfurt am Main

Nach der Fusion der Unfallkasse des Bundes und der Eisenbahn-Unfallkasse zur Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) wurden auch die Internetauftritte der beiden Häuser fusioniert. Sukzessive wird die Onlinepräsenz erweitert und komfortabler gemacht. Der Bereich Prävention Bahn ist jetzt unter dem Punkt Fachthemen vertreten.



The screenshot shows the UVB website interface. At the top left is the UVB logo (Unfallversicherung Bund und Bahn). A navigation bar contains four main menu items: 'Über uns', 'Arbeitsschutz und Prävention' (highlighted), 'Versicherte und Leistungen', and 'Service und Medien'. Below the navigation bar, a breadcrumb trail reads 'Startseite > Arbeitsschutz und...'. A sidebar on the left lists sub-topics under 'Arbeitsschutz und Prävention': 'Medien und Regelwerk', 'Seminare und Qualifizierung', 'Ansprechpersonen', 'Fachthemen', 'Kampagnen und Projekte', and 'Veranstaltungen'. The main content area features a large image of miniature figures on a document titled 'Arbeitsschutz', with the text '...ist mehr zu' and '...ist mehr zu'. Below the image is the heading 'Arbeitsschutz und Prävention'. On the right edge of the screenshot, vertical text reads 'Quelle: www.uv-bund-bahn.de'.

Auf der Startseite des Internetauftritts der UVB finden Sie vier Hauptmenüpunkte. Der Menüpunkt „Arbeitsschutz und Prävention“ ist in sechs Rubriken untergliedert.

- Medien und Regelwerk
- Seminare und Qualifizierung
- Ansprechpartner
- Fachthemen
- Kampagnen und Projekte
- Veranstaltungen

Wir bieten Ihnen unter diesen Rubriken eine Vielzahl von Informationen und Serviceleistungen.

Unter dem Punkt Fachthemen sind spezielle Themen aufbereitet dargestellt, die für unsere Mitgliedsunternehmen von besonderem Interesse sind.

Der Punkt Bahn ist in fünf Themenbereiche gegliedert, welche das Spektrum des Bereiches widerspiegeln:

- Eisenbahnbetrieb
- Arbeiten im Bereich von Gleisen
- Oberleitungsanlagen
- Fahrzeuginstandhaltung
- Eisenbahnfahrzeuge

Die einzelnen Themenbereiche wurden so strukturiert, dass in einem Einleitungsteil die Notwendigkeit und die Herausforderungen der Präventionsarbeit dargestellt werden.

Darunter finden Sie in aufklappbaren Elementen weitere Informationen zu dem jeweiligen Themenbereich.

Unter dem Element „Beratung und Ansprechpersonen“ finden Sie die Kontaktdaten Ihrer zuständigen Aufsichtsperson. Bundesweit sind wir in zwölf Standorten mit unseren Aufsichtspersonen vertreten. Auf der angezeigten Deutschlandkarte können Sie sich einen Überblick verschaffen, wie die UVB regional aufgestellt ist.

Das Element „Regelwerk und weitere Medien“ enthält relevantes Regelwerk, wie Unfallverhütungsvorschriften, Regeln und Informationen welches Sie als pdf-Dokument ansehen, speichern oder ausdrucken können. Auch erfolgt an dieser Stelle eine Verlinkung zu den Ausgaben der Zeitschriften BahnPraxis B, W und E.

### Mediencenter

Unter der Rubrik „Medien und Regelwerk“ finden Sie unser „Mediencenter“. Dort bieten wir Ihnen Vorschriften, Regeln, Informationen und Grundsätze aus dem Regelwerk der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie unsere eigenen Publikationen, wie zum Beispiel Fachinformationen, Flyer oder Plakate an. Durch Eingaben im Feld „Stichwortsuche“ und/oder durch die Suche im Feld „Themenbereich“ können Sie sich die für Sie relevanten Medien anzeigen lassen und als

Quelle: www.uv-bund-bahn.de

Medien und Regelwerk  
Seminare und Qualifizierung  
Ansprechpersonen

**Fachthemen**

- Arbeitsschutzmanagement
- Bahn
- Biostoffe
- Gefahrstoffe



Fachthemen

Quelle: www.uv-bund-bahn.de

Medien und Regelwerk  
Seminare und Qualifizierung  
Ansprechpersonen

**Fachthemen**

- Arbeitsschutzmanagement
- **Bahn**
  - Eisenbahnbetrieb
  - Arbeiten im Bereich von Gleisen
  - Oberleitungsanlagen
  - Fahrzeuginstandhaltung
  - Eisenbahnfahrzeuge
- Biostoffe



Die Präventionsarbeit im Bereich Bahn der UVB befasst sich mit der Sicherheit und Gesundheit von Beschäftigten, welche Tätigkeiten bei der Eisenbahn ausüben. Dazu gehören u.a.:

- Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb
- Arbeiten im Bereich von Gleisen
- Arbeiten an oder in der Nähe von Oberleitungsanlagen
- die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen
- die Beschaffung und der Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen

pdf-Datei herunterladen. Für den Bereich Bahn wählen Sie im Themenbereich die Möglichkeit „Bahnen“ oder „Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Bereich von Gleisen“ aus, um sich Medien für diese Themen anzeigen zu lassen. Die bei uns versicherten Unternehmen haben zusätzlich die Möglichkeit, alle dort aufgeführten Medien in Papierform zu bestellen, beziehungsweise sich die Verleihfilme zuschicken zu lassen. Hierzu steht ein Online-Warenkorbsystem zur Verfügung.

Möchten Sie sich einen Gesamtüberblick über die von uns angebotenen Medien verschaffen, dann klicken Sie einfach auf „Medienverzeichnis“. Dort sind alle Medien aufgelistet.

Unter dem Element „Qualifizierung“ werden Sie zu den Seminaren verlinkt, welche zu dem Themenbereich angeboten werden. Die Anmeldung erfolgt durch ein

Online-Verfahren. War in dem bisher klassischen Anmeldeverfahren per Fax noch die Unterschrift des Vorgesetzten erforderlich, erfolgt bei der Online-Anmeldung die Zustimmung über eine Benachrichtigung per E-Mail. Erst wenn der Vorgesetzte diese bestätigt und somit der Teilnahme des Beschäftigten an dem Seminar zugestimmt hat, wird die Anmeldung an uns weitergeleitet. Selbstverständlich ist auch eine Anmeldung in der herkömmlichen Papierform mit Unterschrift möglich. Ein Anmeldeformular finden Sie in der pdf-Datei „UVB Seminarprogramm 2016“.

Durch Anklicken auf das Element „Veranstaltungen“, erhalten Sie Hinweise zu Messen, Veranstaltungen oder Fachtagungen, an denen sich die UVB beteiligt.

Wissenswerte Kurzberichte zu aktuellen Themen werden in dem gleichnamigen Element dargestellt. Auch weitergehende

Informationen werden an dieser Stelle bereitgehalten.

Unter dem Element „Forschungsprojekte“ wird auf die Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin (FSA) auf dem Gebiet des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im Zusammenhang mit Arbeiten im Gleisbereich verwiesen. Interessante Projektberichte können über eine Verlinkung heruntergeladen werden.

Möchten Sie weitere Informationen über die Unfallversicherung Bund und Bahn sowie über unsere Leistungen erhalten, dann schauen Sie sich gerne auf unserer Internetseite um.

Sie finden uns unter  
[www.uv-bund-bahn.de](http://www.uv-bund-bahn.de)



Foto: DB AG/Martin Busbach

Öffentliche Bekanntmachung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)

## Automatische Pegelanpassung bei Automatischen Warnsystemen ab 1. Januar 2019 in Ortschaften verbindlich

Klaus Adler, Referatsleiter Referat Prävention – Bereich Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Unfallversicherung Bund und Bahn, Frankfurt am Main

### Um was geht es

BahnPraxis hatte im November 2015 in drei Beiträgen über die Automatische Pegelanpassung (APA) in akustischen Warnsignalgebern (WS) berichtet und die Aussage getroffen:

*Es ist davon auszugehen, dass die Pegelanpassung als Stand der Technik mehr und mehr in den eingesetzten ATWS enthalten sein wird.*

Die kollektive akustische Warnung mit ATWS bleibt eine der Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Beschäftigten vor den

Gefahren des Bahnbetriebs bei Arbeiten im Gleisbereich, auf die nicht verzichtet werden kann. Da der Störschall, zum Beispiel von Baumaschinen und Geräten, intensiv ist, muss das Warnsignal noch intensiver sein, damit es von den Beschäftigten sicher wahrgenommen werden kann. Wir hatten die akustischen Zusammenhänge in den erwähnten Beiträgen erläutert.

Die WS geben in den Bereichen, in denen mit schallintensiven Maschinen und Geräten gearbeitet wird, ein Warnsignal mit einer Intensität von bis zu 126 dB(A) ab. In den Bereichen, in denen nicht gearbeitet wird, bzw. mit Maschinen und Geräten

gearbeitet wird, die weniger schallintensiv sind, kann nun der Warnsignalpegel, in Abhängigkeit von diesem Störschall, automatisch bis auf 97 dB(A) abgesenkt werden. Im Vergleich zu den erwähnten 126 dB(A) bedeutet das in diesen Bereichen eine „Achtelung“ der empfundenen Lautstärke bzw. eine Lärmreduzierung des Warnsignalpegels um zirka 90 Prozent.

### Was ist beabsichtigt

Die DB Netz AG hat in Anhang 7, Abschnitt 1 (10), des Moduls 132.0118, Arbeiten im Gleisbereich, gültig ab 1. Januar 2016, die grundsätzliche Anwendung des

#### Einsatz von Gleisbaumaschinen

- (10) Beim Einsatz von Gleisbaumaschinen gemäß Störschallkataster der Unfallversicherungsträger / DB Netz AG sind grundsätzlich Automatische Warnsysteme mit automatischer Pegelanpassung einzusetzen. Es muss jederzeit gewährleistet sein, dass der Warnsignalpegel des ATWS mit mindestens + 3 dB(A) über dem Störschallpegel am Ohr des Beschäftigten ankommt. Die akustischen Gesetzmäßigkeiten gemäß Abschnitt 5 sind einzuhalten.

Modul 132.0118, Anhang 7, Auszug aus Abschnitt 1 (10)



Anlass zur Evaluation

# 15 Jahre Kompendium Arbeitsschutz

APA-Effektes bei einer akustischen Warnung der Beschäftigten geregelt.

Das EBA hat nun im Zuge einer Öffentlichen Bekanntmachung verfügt, dass bei einer akustischen Warnung in Ortslagen spätestens ab dem 1. Januar 2019 nur noch ATWS mit APA-Effekt eingesetzt werden dürfen und dies umfangreich begründet. Die Bekanntmachung und die Begründung kann auf der Homepage des EBA oder unter:

[http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Aktuelles/EBA/PresseFachmitteilungen/Fachmitteilungen/Archiv/2016/07\\_2016\\_Allgemeinverfuegung\\_automatische\\_Pegelanpassung.html](http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Aktuelles/EBA/PresseFachmitteilungen/Fachmitteilungen/Archiv/2016/07_2016_Allgemeinverfuegung_automatische_Pegelanpassung.html)

oder

<http://bit.ly/1SE9vjv>

eingesehen werden.

## Was ist zu tun

Der APA-Effekt wird von den ATWS-Herstellern angeboten. Soweit „Altanlagen“ umgerüstet werden müssen, ist das im Rahmen der regelmäßigen Wartung möglich. Die Sicherungsunternehmen, die die ATWS betreiben, haben ausreichend Zeit, um die Anlagen, soweit es erforderlich ist, umrüsten zu lassen.

Mit dem APA-Effekt werden schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm minimiert und der Schutz der Beschäftigten vor gesundheitlichen Einwirkungen des Lärms entsprechend erreicht.



Aktuelle Ausgabe der DVD „Kompendium Arbeitsschutz“

**Peter Schneider**, Aufsichtsperson, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Unfallversicherung Bund und Bahn, Frankfurt am Main

Seit 15 Jahren stellen wir den Unternehmen im Bereich Bahn ein Kompendium zum Arbeitsschutz zur Verfügung. Grund genug zu überprüfen, ob das „Kompendium Arbeitsschutz“ noch den Qualitätsansprüchen genügt und als Präventionsmedium den aktuellen Anforderungen in den Unternehmen gerecht wird.

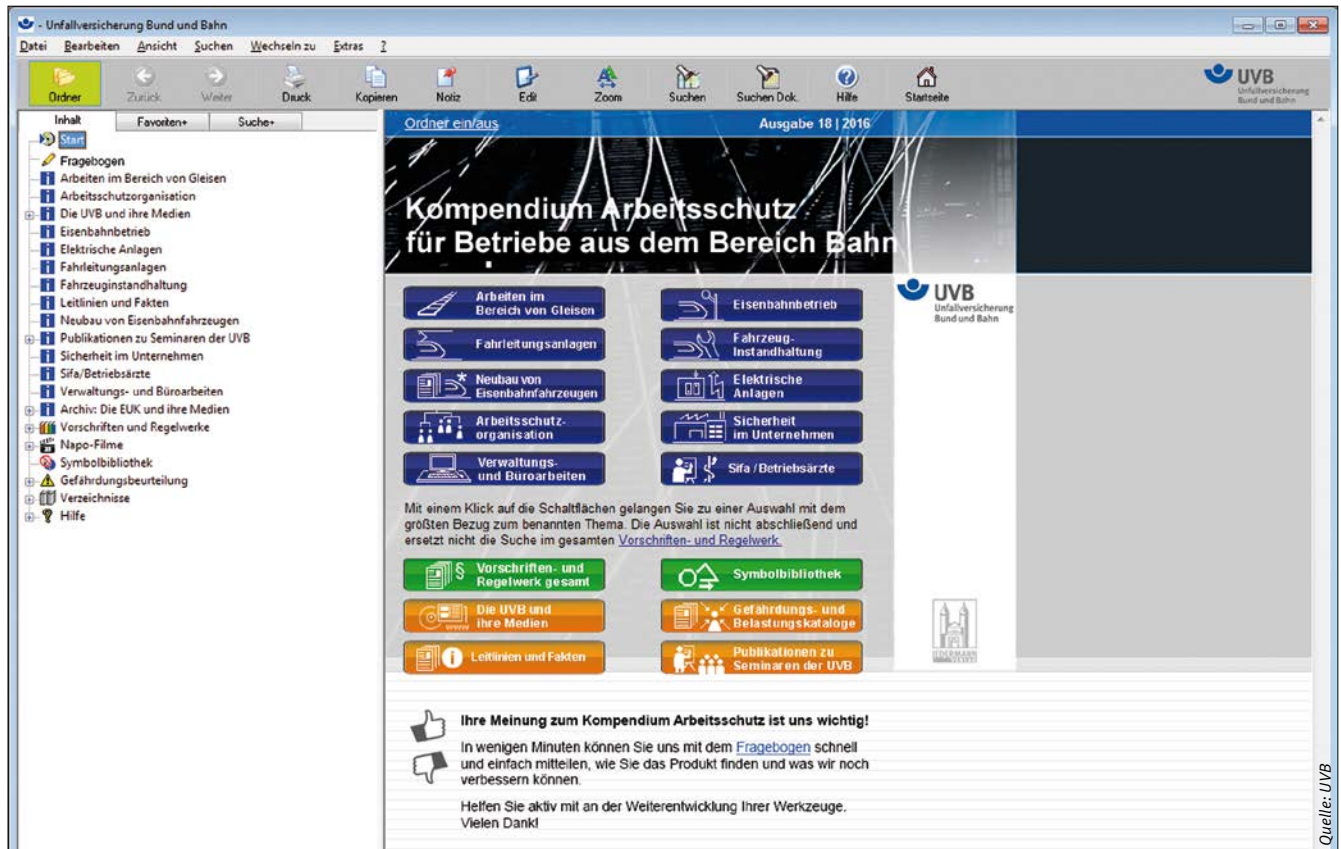
Daher wird der Ausgabe des Jahres 2016 ein Evaluationsbogen beiliegen und wir bitten um Ihre Meinung. Doch was ist drin im „Kompendium Arbeitsschutz“?

## Das Arbeits- und Gesundheitsschutz-Regelwerk der UVB

Unfallverhütungsvorschriften müssen ebenso wie Gesetze ein ganzes Themengebiet regeln und können daher nicht den Einzelfall umfassen.

Darum findet der Anwender in dem „Kompendium Arbeitsschutz“ der UVB nicht nur die Gesetze, Verordnungen und Unfallverhütungsvorschriften, sondern auch Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, staatliche Regeln und Informationen zu wichtigen Themen.

Ergänzt wird das deutsche Arbeitsschutzregelwerk durch die Europäischen Richtlinien. Wichtig für den Nutzer, weil immer öfter der Vorschriftentext auf europäische Richtlinien verweist. Zudem gibt es im Bereich Bahn viele grenzüberschreitende Projekte und Ausschreibungen. Der Partner aus dem europäischen Ausland kennt in der Regel keine deutschen Arbeitsschutzvorschriften. Muss er auch nicht, denn im gesamten europäischen Wirtschaftsraum gelten die gleichen EU-Richtlinien. So kann mit Hilfe des Kompendiums Arbeitsschutz leicht der Bezug hergestellt werden.



### Mehr als nur Regelwerk

Vorgesetzte müssen ihre Mitarbeiter regelmäßig zu richtigem, sicherem und gesundheitsgerechtem Verhalten anhalten und unterweisen. Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte und so weiter unterstützen dabei und beraten auch die Mitarbeiter. Dafür enthält das „Kompodium Arbeitsschutz“ eine Reihe weiterführender Informationen und eine Symbolbibliothek zu ausgewählten Themen. Interessenten finden auf dem Kompodium unter anderem

- ausgewählte Informationsbroschüren der UVB,
- Checklisten zur Prüfung von Maschinen,
- Faktensammlungen der Europäischen Agentur für Arbeitsschutz,
- Informationen des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik,
- ausgewählte Schriften der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, zum Beispiel zur Gemeinsamen Arbeitsschutzstrategie,
- die Ausgaben der Zeitschriften der UVB wie den UVB *dialog*,
- die Publikationen zu den Seminaren der UVB im Bereich Bahn und
- Filme aus der Napo-Reihe.

Auch die Falbblätter zum Arbeitsschutz beim Schweißen, die Schriften des Verbandes der Sachversicherer zu feuergefährlichen Arbeiten und die Schutzleitfäden für die Ermittlung der Gefährdung durch Gefahrstoffe sind enthalten. Die weiterführenden Informationen helfen, den speziellen Einzelfall sicher zu gestalten.

### Wie finde ich schnell zu meinem Thema?

Die Oberfläche des Kompodiums enthält für die am häufigsten benötigten Themengebiete Schaltflächen. Vom „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ bis zu den „Publikationen zu Seminaren der UVB“ sind hinter den Schaltflächen die wichtigsten Schriften hinterlegt und ermöglichen ein gezieltes, schnelles Auffinden von Informationen. Zudem bietet eine komfortable Suchfunktion mit vielen Möglichkeiten Unterstützung beim Auffinden der benötigten Informationen.

Selbstverständlich kann der Nutzer sich auch einen Strukturbaum anzeigen lassen, wie in oben stehender Abbildung zu sehen ist. Für weitere aktuelle Informationen ist in der Menüleiste das Logo der UVB als Link zu unserer Internetseite gestaltet worden.

Das „Kompodium Arbeitsschutz“ kann über das Mediencenter auf der Internetseite der UVB [www.uv-bund-bahn.de](http://www.uv-bund-bahn.de) bestellt werden und ist für Mitgliedsunternehmen der UVB kostenfrei.

### Wir wollen noch besser werden!

Wie kann das „Kompodium Arbeitsschutz“ Ihre Arbeit noch besser unterstützen? Welche Form ist angemessen und welche Inhalte sind besonders wichtig? Ihre Unterstützung ist gefragt, um das Präventionsmedium an die aktuellen Anforderungen anzupassen. Helfen Sie uns und füllen den Fragebogen auf dem Kompodium oder im Internet unter <https://befragungen.dguv.de> aus. Weitere Informationen zum Versand, sind im Fragebogen enthalten.

<https://befragungen.dguv.de>  
TAN/Losung: UVB2016