

BahnPraxis B



Aktuell

Neue Funktionen im Betrieb der DB InfraGO AG (Teil 1)

Neue Technische Regel für Arbeitsstätten ASR A6 „Bildschirmarbeit“

Spezial

Erste Hilfe bei einem Verkehrsunfall

Vermeidung gefährlicher Ereignisse am Bahnübergang vom Stellwerk aus

Liebe Leserinnen und Leser,

im Rückblick zeigt sich oft am besten, was in der Zwischenzeit geschafft worden ist: 75 Jahre nach Gründung der Deutschen Bundesbahn, die nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Deutschen Reichsbahn für die Eisenbahnverkehre in beiden deutschen Staaten verantwortlich zeichnete, ist die Sicherheit des Verkehrsträgers deutlich gestiegen. Die Zahl der Unfälle hat sich mehr als halbiert. Auch die Mittel und Möglichkeiten, die Arbeitsprozesse sicherer zu machen, haben sich erheblich verbessert. Einen Beitrag dazu leisten wir auch durch die Präventionsarbeit in der *BahnPraxis B*.

In der vorliegenden Ausgabe können Sie sich unter anderem darüber informieren, wie gefährliche Ereignisse an Bahnübergängen vom Stellwerk aus zu vermeiden sind. Außerdem stellen wir anhand der beiden Berufsbilder Leiter Betriebsbezirk und Leiter Steuerung Betrieb vor, wie die DB InfraGO AG ihre Qualifizierungen zukunftsfähig ausrichtet.

Wir schauen aber auch über den Tellerrand und berichten in unserem Aufmacher über die Grundsätze der Ersten Hilfe bei Verkehrsunfällen.

Lesen Sie außerdem die weiteren Beiträge der vorliegenden Ausgabe: *Gesund leben trotz Schichtarbeit*, *Einsatzstellenhygiene für Notfallmanager* und *Neue Technische Regel für Arbeitsstätten mit „Bildschirmarbeit“*. Ein Sicherheitstest zur Vertiefung Ihres Fachwissens schließt die Ausgabe 5/2024 der *BahnPraxis B* ab.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

Lösungen zu „Testen Sie Ihr Fachwissen“ auf Seite 27: 1. b) | 2. c) | 3. c) | 4. c) | 5. c) | 6. b) | 7. a), b), d) | 8. a), b), c), d), e), f) | 9. a), b), d), e)

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 InfraGO AG.

Redaktion

Dirk Menne (Chefredakteur), Steffen Eigner, Uwe Haas, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Christoph Rützel, Jens Thielmann, Michael Wenzel (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „*BahnPraxis B*“, DB InfraGO AG, I.IBB 3, Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt am Main, E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Die Zeitschrift erscheint zweimonatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die

Inhaltsverzeichnis

- 3 Erste Hilfe bei einem Verkehrsunfall
- 6 Vermeidung gefährlicher Ereignisse am Bahnübergang vom Stellwerk aus
- 9 Neue Funktionen im Betrieb der DB InfraGO AG (Teil 1)
- 14 Gesund leben trotz Schichtarbeit – so kann es gelingen
- 17 Einsatzstellenhygiene
- 22 Neue Technische Regel für Arbeitsstätten ASR A6 „Bildschirmarbeit“
- 27 Ein Sicherheitstest

Unser Titelbild

Erste Testfahrten des ICE L zwischen Nürnberg und Kinding (SFS Nürnberg–Ingolstadt) durch das EVU Railadventure

Foto: DB AG/Claus Weber

Zum Online-Archiv der *BahnPraxis B* auf der Homepage der UVB:





Verkehrssicherheit

Erste Hilfe bei einem Verkehrsunfall

Maik Kolditz, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region Nord, Wilhelmshaven

Wie war das gleich bei einem Unfall? Zuerst den Notruf absetzen und dann die Verletzten versorgen? Dieser Artikel gibt einen umfassenden Überblick über die wichtigsten Schritte der Ersten Hilfe nach einem Verkehrsunfall.

Ein Verkehrsunfall kann sich jederzeit und überall ereignen. Aber wie verhält man sich an der Unfallstelle? Als Ersthelfer zu wissen, wie man richtig reagiert, kann Leben retten.

Sofortmaßnahmen am Unfallort

1. Eigene Sicherheit gewährleisten

Bevor Sie als Ersthelfer aktiv werden, ist es entscheidend, sich selbst nicht in Gefahr zu bringen. Daher hat Eigenschutz höchste Priorität. Schalten Sie die Warnblinkanlage Ihres Fahrzeugs ein und stellen Sie es in sicherer Entfernung zum Unfallort ab. Ziehen Sie eine Warnweste an, um für andere Verkehrsteilnehmer gut sichtbar bzw. erkennbar zu sein.

2. Unfallstelle absichern

Stellen Sie das Warndreieck am rechten Fahrbahnrand

in ausreichender Entfernung auf – innerorts mindestens 50 Meter (m), auf Landstraßen mindestens 100 m, auf Autobahnen mindestens 200 m – vor der Unfallstelle. In Kurven oder auf Bergkuppen platzieren Sie ein erstes Warndreieck noch weiter entfernt. Bitten Sie andere Verkehrsteilnehmer um Unterstützung bei der Absicherung der Unfallstelle und auch zur Warnung des Gegenverkehrs.

3. Notruf absetzen

Verschaffen Sie sich kurz einen Überblick. Wählen Sie anschließend die Notrufnummer 112 (europaweit einheitlich und kostenlos) und geben Sie präzise Informationen über den Unfallort, die Anzahl der Verletzten und die Art der Verletzungen. In der Regel leitet der Disponent das Gespräch, um alle notwendigen Informationen zu erhalten. Warten Sie auf Rückfragen der Rettungsleitstelle bzw. des Disponenten.

Versorgung der Verletzten

1. Bewusstsein und Atmung überprüfen

Nähern Sie sich vorsichtig den Verletzten und prüfen Sie Bewusstsein und Atmung. Sprechen Sie die jeweilige Person – i.d.R. von vorne – an und prüfen Sie, ob diese reagiert. Kontrollieren Sie deren Atmung durch Sehen, Hören und Fühlen.

2. Lebensrettende Sofortmaßnahmen

Bei Bewusstlosigkeit bringen Sie die verletzte Person in die stabile Seitenlage. Achten Sie dabei darauf, den Kopf vorsichtig nach hinten zu neigen. Gleichzeitig heben Sie das Kinn an und ziehen es nach vorne, um die Atemwege frei zu machen. Bei Atemstillstand beginnen Sie unverzüglich mit der Herz-Lungen-Wiederbelebung (Reanimation).

3. Blutungen stillen

Starke Blutungen müssen sofort gestillt werden. Drücken Sie möglichst eine sterile Wundauflage direkt auf die Wunde und legen Sie – sofern möglich – einen Druckverband an.



4. Schockbekämpfung

Halten Sie Verletzte warm, z.B. mit der Rettungsdecke, und beruhigen Sie diese durch Zuspruch. Lagern Sie deren Beine leicht erhöht, um die Durchblutung lebenswichtiger Organe zu verbessern.

Abbildung 1: Motorradunfall – Helm ab?

Besondere Situationen

1. Einklemmte Personen

Versuchen Sie nicht, eingeklemmte Personen selbst zu befreien. Dies könnte zu weiteren Verletzungen führen. Warten Sie auf die Feuerwehr und leisten Sie psychische Erste Hilfe durch beruhigendes Zusprechen.

2. Fahrzeugbrand

Bei Rauchentwicklung oder Feuer evakuieren Sie das Fahrzeug sofort. Versuchen Sie den Brand nur dann zu löschen, wenn Sie sich nicht selbst in Gefahr bringen.

3. Gefahrguttransporte

Bei Unfällen mit Gefahrguttransporten halten Sie größtmöglichen Abstand und informieren Sie die Rettungskräfte über die spezielle Situation. Informieren Sie andere Verkehrsteilnehmer und sperren Sie den Bereich möglichst weiträumig ab.

4. Motorradunfall

Bei einem Motorradunfall (Abbildung 1) stellt sich oft die Frage, ob der Helm des Verletzten abgenommen werden soll.

Das Abnehmen des Helms ist in bestimmten Situationen notwendig. Sind Sie vor Ort allein und unsicher bei der Situation, rufen Sie den Notruf und bitten diesen um Unterstützung. Der Disponent kann Ihnen helfen, die



Foto: UVB/DRK Medienrechte

Situation einzuschätzen und sagen, ob eine Helmbnahme sinnvoll ist. Idealerweise wird der Helm durch zwei Helfer abgenommen.

Bei Bewusstlosigkeit müssen Sie in jedem Fall den Helm abnehmen. Ist der verunglückte Motorradfahrer ansprechbar, sprechen Sie mit ihm, um seine Einschätzung einzuholen. Bei einem Gefühl von Übelkeit nehmen Sie den Helm ebenfalls ab, sonst droht nach Erbrechen Erstickengefahr.



Rechtliche Aspekte und Versicherungsschutz

Als Ersthelfer sind Sie gesetzlich verpflichtet, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten Erste Hilfe zu leisten (§ 323c Strafgesetzbuch). Unterlassene Hilfeleistung ist strafbar und es droht eine Geld- oder Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr. Haben Sie keine Angst Fehler zu machen, denn niemand muss für fehlerhafte Erste Hilfe haften, sofern die Hilfeleistung mit der gebotenen Sorgfalt durchgeführt wurde.

Beachten bzw. Bedenken Sie auch Folgendes:

- Ersthelfende sind bei ihrer Hilfeleistung gesetzlich unfallversichert.
- Sachschäden, die während der Hilfeleistung entstehen, werden in der Regel ersetzt.
- Aufwendungen für Erste-Hilfe-Maßnahmen werden erstattet.

Nachsorge und Dokumentation

Nach dem Eintreffen der Rettungskräfte:

1. Stehen Sie für Fragen zur Verfügung.
2. Notieren Sie sich wichtige Details zum Unfallhergang für eine mögliche spätere Zeugenaussage.
3. Lassen Sie sich – bei Bedarf – selbst auf mögliche Verletzungen oder Schockzustände untersuchen.

Prävention und Vorbereitung

Um im Ernstfall richtig handeln zu können:

1. Besuchen Sie regelmäßig Erste-Hilfe-Kurse zur Auffrischung Ihrer Kenntnisse.
2. Halten Sie Ihr Erste-Hilfe-Set im Auto immer vollständig und aktuell.
3. Installieren Sie eine Erste-Hilfe-App auf Ihrem Smartphone für schnellen Zugriff auf Anleitungen.

Sie möchten einen Erste-Hilfe-Kurs besuchen und als Ersthelfer in Ihrem Unternehmen helfen? Sprechen Sie mit Ihrem Vorgesetzten. Die



Unfallversicherung Bund und Bahn übernimmt die Teilnahmegebühr!

Fazit

Erste Hilfe bei einem Verkehrsunfall erfordert Mut, Sorgfalt und Wissen. Durch richtiges Handeln in den ersten Minuten nach einem Unfall können Sie entscheidend dazu beitragen, Leben zu retten und Folgeschäden zu minimieren.

Schon mit einfachen Mitteln können Sie Erste Hilfe leisten:

- Ruhig bleiben
- Überlegt handeln
- Auf die eigene Sicherheit achten
- Unfallstelle absichern
- Überblick verschaffen
- Notruf absetzen
- Verletzte versorgen.

Mit dem aktuellen Wissen und Ihrer Bereitschaft zu helfen, können Sie im Ernstfall „den entscheidenden Unterschied“ machen.

Hier finden Sie weitere nützliche Informationen zum Thema

Auf der Homepage des DRK
<https://www.drk.de/hilfe-in-deutschland/erste-hilfe/>



Im Mediacenter der UVB unter:
<https://www.uv-bund-bahn.de/service-und-medien/mediacenter/>



Stichwortsuche unter:

- DGUV I 204-006 „Anleitung zur Ersten Hilfe“
- Ein Griff – Unfall – was tun?
- 204-036 – Erste Hilfe Karte: Allgemeine Verhaltensregeln
- 204-037 – Erste Hilfe Karte: Akute Hitzeerkrankungen
- 204-038 – Erste Hilfe Karte: Herz-Lungen-Wiederbelebung und Defibrillation



Vermeidung gefährlicher Ereignisse am Bahnübergang vom Stellwerk aus

Dirk Meye, Fachbeauftragter Betrieb, DB InfraGO AG, Region Nord

Bahnübergänge (BÜ) verlangen vom Fahrdienstleiter (Fdl) die volle Aufmerksamkeit. Dies gilt besonders bei Störungen oder dem Einsatz von Bahnübergangsposten (BÜP). Schauen wir uns zwei reale Fälle an, in denen Züge den BÜ erreichten, bevor der BÜP diesen sichern konnte. Wie können Sie solche Situationen vermeiden?

Fall 1

Die Sicherung erfolgte nach einer Übersicht der Mindestfahrzeiten. Aus dieser entnimmt der BÜP die Anzahl der Minuten, die der Zug mindestens bis zum BÜ benötigt. Die Angabe der Mindestfahrzeit (in min) ist abhängig von der Geschwindigkeit des Zuges.

Abbildung 1 zeigt eine solche Übersicht der Mindestfahrzeiten. Aus Richtung Erle benötigt ein Zug mit 80 km/h z.B. mindestens

7 Minuten, bis er den BÜ erreicht, ein Zug mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h jedoch nur 3 Minuten.

Aus Richtung Kleinstadt muss der BÜ sofort nach der Benachrichtigung gesichert werden. Deshalb sind dort keine Mindestfahrzeiten angegeben.

Sind verschiedene Geschwindigkeiten in der Übersicht der Mindestfahrzeiten aufgeführt, schreibt das Betriebsstellenbuch dem Fdl vor,

Nicht für Dritte															
Übersicht der Mindestfahrzeiten															
für BÜ	km:	32,900										991 227 329			
	VzG-Strecke:	6500										(Rufzeichen/Rufnummer)			
	Bezeichnung:	Posten 32													
zwischen den Zugmeldestellen				Erla					und		Kleinstadt				
gültig ab		29.09.2019													
Entfernung		Erla					:		9400						
	(Zugmeldestelle)	32,900							(Entfernung (m))						
		(BÜ km)													
	Kleinstadt	32,900					:		1650						
	(Zugmeldestelle)	(BÜ km)							(Entfernung (m))						
Mindestfahrzeiten aus Richtung Erla															
Sichern des BÜ sofort nach Benachrichtigung												<input type="checkbox"/>			
Sichern des BÜ sofort nach Benachrichtigung mit Sicherungsmeldung												<input type="checkbox"/>			
zulässige Geschwindigkeit [km/h]		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160
Mindestfahrzeit [min]		18	14	11	9	8	7	6	5	5	4	4	4	3	3
Mindestfahrzeiten aus Richtung Kleinstadt															
Sichern des BÜ sofort nach Benachrichtigung												<input type="checkbox"/>			
Sichern des BÜ sofort nach Benachrichtigung mit Sicherungsmeldung												<input checked="" type="checkbox"/>			
zulässige Geschwindigkeit [km/h]		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160
Mindestfahrzeit [min]															

Beachten Sie bei der Sicherung eines Bahnübergangs Folgendes:

- Die Angabe der Mindestfahrzeit dient als Orientierung und enthält nicht die Zeitanteile für das Sichern des Bahnübergangs.
- In der Übersicht der Mindestfahrzeiten sind in der letzten Geschwindigkeitsspalte eine Geschwindigkeit und eine Mindestfahrzeit für den Fall angegeben, wenn im Annäherungsabschnitt vor dem Bahnübergang eine größere Geschwindigkeit als 160 km/h zugelassen ist.

Quelle: DB InfraGO AG / Übersicht der Mindestfahrzeiten aus 456.0020V02

Abbildung 1: Übersicht der Mindestfahrzeiten

bei der Benachrichtigung des BÜP die im Fahrplan angegebene zulässige Geschwindigkeit des Zuges mitzuteilen.

Wie kam es dazu, dass der BÜ nicht gesichert wurde?

Aufgrund einer anderen Störung wurde die betroffene Zugfahrt durch den Fdl mit Ersatzsignal zugelassen. Bei der Benachrichtigung des BÜP wurde deshalb die Geschwindigkeit mit 40 km/h angegeben, obwohl die im Fahrplan angegebene zulässige Geschwindigkeit des Zuges 120 km/h beträgt.

- Der BÜP rechnete mit einer Mindestfahrzeit von 14 Minuten.
- Der Zug erreichte den BÜ jedoch bereits nach 5 Minuten.

Hinweise

Nach Ril 408.0421 Abschnitt 1 Absatz 9 ist immer die im Fahrplan angegebene zulässige Geschwindigkeit des Zuges maßgeblich. Dies gilt auch bei Fahrten mit besonderem Auftrag oder anderen Einschränkungen der Geschwindigkeit, z.B. durch eine Langsamfahrstelle oder Befehl 12. Solche Einschränkungen dürfen nicht berücksichtigt werden!

Mit der Angabe der höchstens zulässigen Fahrplangeschwindigkeit wird vermieden, dass der Zug zu früh den BÜ erreicht und damit ggf. Straßenverkehrsteilnehmer auf einem ungesicherten BÜ gefährdet. Im Umkehrschluss wird akzeptiert, dass der BÜ länger gesichert bleibt, wenn der Zug ggf. aus anderen Gründen mit einer geringeren Geschwindigkeit den Weg bis zum BÜ zurücklegt.

Fall 2

Der BÜP wurde informiert durch das Mithören der Zugmeldungen zwischen den beiden benachbarten Fdl. Die Sicherung erfolgte auch hier nach einer Übersicht der Mindestfahrzeiten.

Im ersten Fall haben wir bereits gesehen, dass die Geschwindigkeit ein wichtiger Bestandteil bei der Ermittlung des Sicherungszeitpunkts durch den BÜP ist.

Mindestens genauso wichtig ist die korrekte Information darüber, wann der Zug auf der benachbarten Zugmeldestelle abfährt. Nur anhand dieser beiden Informationen

- voraussichtliche Abfahrt und Geschwindigkeit
- kann der BÜP den korrekten Sicherungszeitpunkt bestimmen.

Warum wurde der BÜ nicht gesichert?

Die Zugmeldung/Benachrichtigung erfolgte zur Minute 10. Die voraussichtliche Abfahrtszeit des Zuges wurde mit „23“ angegeben. Tatsächlich fuhr der Zug bereits zur Minute 13 ab. „13“ war auch im Zugmeldebuch nachgewiesen.

Hinweise

Nutzen Sie die Wiederholung der Meldung als Chance, Fehler aufzudecken. Hat Ihr Gesprächspartner richtig wiederholt? War es auch die Meldung, die Sie abgeben wollten? Hören Sie aktiv zu!

Weisen Sie als entgegennehmender Mitarbeiter auf offensichtliche Fehler hin.

Die Abmeldung mit „23“ erfolgte 13 Minuten vor der gemeldeten Abfahrtszeit. Gemäß Richtlinie

408.0421 Abschnitt 1 Absatz 8 dürfen BÜP maximal 5 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrtszeit benachrichtigt werden.

Tragen Sie im Zugmeldebuch nicht vor. Tragen Sie immer unmittelbar vor Abgabe der Meldung ein!

Und in Ihrem Stellbereich?

Machen Sie sich die Besonderheiten zu BÜ in Ihrem Stellbereich noch einmal bewusst.

Müssen Sie ebenfalls die Geschwindigkeit des Zuges bei den Benachrichtigungen mit angeben? Warum dies so wichtig ist, haben Sie in unserem Fall 1 erfahren.

Im Zusammenhang mit dem Einsatz von BÜP kann auch vorgeschrieben sein, dass Sie eine Mindestzeit beim Benachrichtigen einhalten müssen, z.B. 3 Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit. Insbesondere bei BÜ, die nicht weit entfernt liegen, haben schnelle Züge geringe Mindestfahrzeiten. Der BÜP benötigt aber Zeit, um die Sicherung auf den Straßenverkehr abzustimmen und im Anschluss die Sicherung vorzunehmen. Wird eine vorgegebene Mindestzeit nicht beachtet, erreicht der Zug den BÜ schon, bevor dieser überhaupt gesichert sein kann.

Bei bestimmten BÜ ist vorgeschrieben, dass Sie eine Sicherungsmeldung vom BÜP benötigen. Dies ist z.B. bei allen hauptsignalüberwachten BÜ innerhalb von Bahnhöfen der Fall, kann aber auch bei anderen BÜ zur Anwendung kommen. Stimmen Sie der Zugfahrt erst zu, nachdem Ihnen die Sicherungsmeldung des BÜP vorliegt.

Auch unabhängig von BÜP-Einsätzen können örtliche Besonderheiten zu beachten sein. Haben Sie z.B. eine Wirksamkeitsschaltung in Ihrem Stellbereich? Die Einschaltkontakte dieser zuggesteuerten BÜ sind in der Grundstellung unwirksam. Sie werden erst mit einem entsprechenden Sicherungszustand der Fahrstraße wirksam geschaltet. Sollte dieser Sicherungszustand nicht erreicht werden, schaltet der BÜ für die nächste Zugfahrt nicht ein. Bei Zugfahrten mit besonderem Auftrag sind die im Betriebsstellenbuch gegebenen Regeln zu beachten.





Foto: DB AG/Oliver Lang

Qualifizierung der Leiter Betriebsbezirk und Leiter Steuerung Betrieb

Neue Funktionen im Betrieb der DB InfraGO AG (Teil 1)

Michael Wenzel, Fachexperte Kompetenzmanagement, DB InfraGO AG, Frankfurt am Main

Mit „Starker Betrieb in Führung und Sicherheit“ richtet sich der Betrieb bei der DB InfraGO AG zukunftsfähig für die anstehenden Themen der nächsten Jahre aus. Hierfür stehen die vier Säulen: Führung, Sicherheit, Planung und Steuerung – die gemeinsam eine sichere und qualitativ hochwertige Betriebsdurchführung gewährleisten.

In diesem Zusammenhang wurden zum 1. April 2024 die folgenden Qualifizierungsrichtlinien, nachfolgend Ril genannt, eingeführt:

- Ril 046.2578 – Kompetenzbasiertes Auswahlverfahren im Betrieb der DB InfraGO AG
- Ril 046.2585 – Qualifizierung der Leiter Betriebsbezirk und Leiter Steuerung Betrieb
- Ril 046.2586 – Qualifizierung der Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle im Betrieb der DB InfraGO AG

In dieser Ausgabe der BahnPraxis B soll das „Kompetenzbasierte Auswahlverfahren im Betrieb der DB InfraGO AG“ sowie die „Qualifizierung der Leiter Betriebsbezirk und Leiter Steuerung Betrieb“ beschrieben werden. In der kommenden Ausgabe 6/2024 der BahnPraxis B folgt dann die Funktion der „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle im Betrieb der DB InfraGO AG“.

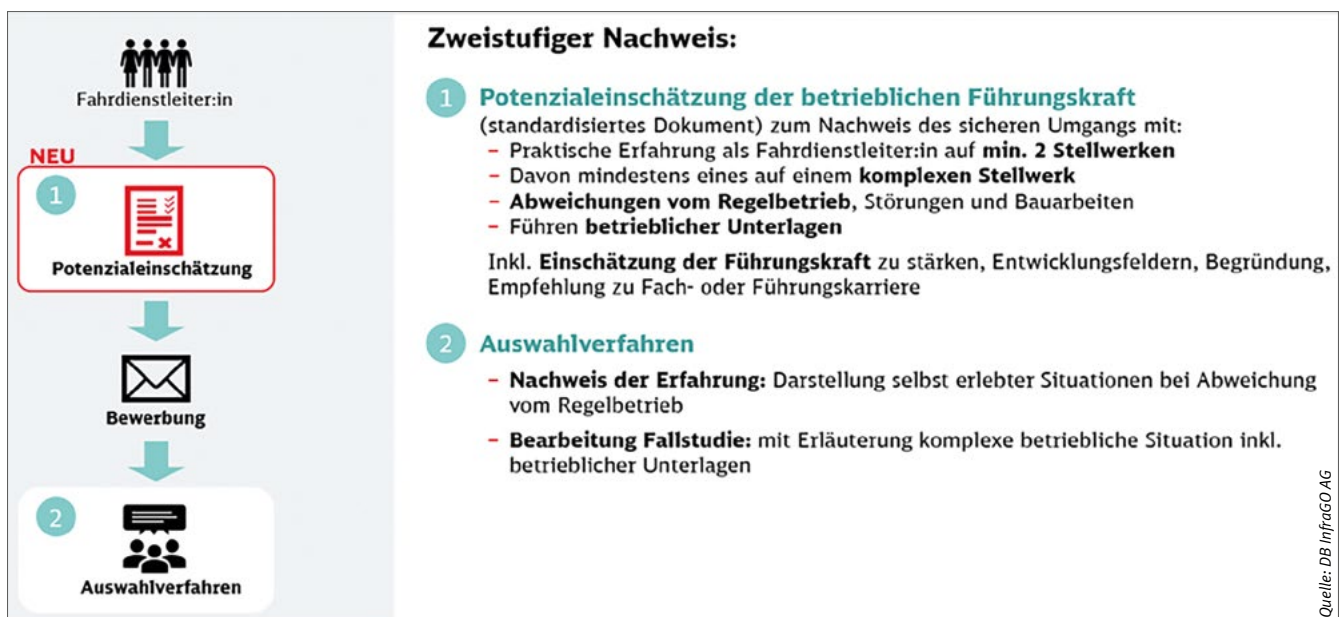
Kompetenzbasiertes Auswahlverfahren im Betrieb der DB InfraGO AG

In Zusammenhang mit „Starker Betrieb in Führung und Sicherheit“ wurde zum 1. April 2024 die Ril 046.2578 – Kompetenzbasiertes Auswahlverfahren im Betrieb der DB InfraGO AG

– eingeführt. Diese Richtlinie regelt das Verfahren zum Nachweis der erforderlichen Kompetenzen und der Handlungssicherheit für eine Weiterentwicklung von Fahrdienstleitern (Fdl) in weiterführende bahnbetriebliche Funktionen. Im Betrieb finden hier erstmalig kompetenz- statt senioritätsbasierte Kriterien Anwendung. Dies bedeutet, dass unabhängig von einer beruflichen Seniorität (in der Regel waren das bisher fünf Jahre Berufserfahrung als Fdl) und dem Absolvieren einer Weiterbildung (z.B. als Fachwirt für den Bahnbetrieb) oder eines Studienabschlusses (z.B. als Wirtschaftsingenieur Eisenbahnwesen) eine Entwicklung hin zu betrieblichen Zielfunktionen ermöglicht wird. Das kompetenzbasierte Auswahlverfahren wird als Voraussetzung für die Weiterentwicklung von Fdl für ausgewählte Qualifizierungen angewendet. Dies sind unter anderem die im Nachgang beschriebenen Funktionen „Leiter Betriebsbezirk“ und „Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrolle“ sowie darüber hinaus z.B. die Funktionen „Fachtrainer Bahnbetrieb“ und „Planer Betrieb“.

Voraussetzung für die Teilnahme am kompetenzbasierten Auswahlverfahren ist der Nachweis des Einsatzes als Fdl auf mindestens zwei

Abbildung 1: Ablauf Kompetenzbasiertes Auswahlverfahren



Quelle: DB InfraGO AG

Stellwerken, eines davon mit komplexer Infrastruktur. Die gesammelte Berufspraxis berücksichtigt die Durchführung von Fdl-Aufgaben bei Abweichungen vom Regelbetrieb (z.B. auch im Rahmen von Bauarbeiten) und Störungen, einschließlich des Führens betrieblicher Unterlagen.

Das „Kompetenzbasierte Auswahlverfahren“ ist zweistufig aufgebaut und besteht aus:

- Potenzialeinschätzung und
- Auswahlverfahren.

Im Rahmen der Potenzialeinschätzung, welche durch die für den Mitarbeitenden zuständige Führungskraft erfolgt, wird sichergestellt, dass dieser über konkrete Praxiserfahrungen und nachgewiesene Handlungssicherheit als Fdl verfügt, einschließlich Abweichungen vom Regelbetrieb und Störungen.

Das Auswahlverfahren selbst besteht ebenfalls aus zwei Teilen. Hier erbringt der Mitarbeitende den Nachweis über ausreichende Berufserfahrung als Fdl und bearbeitet eine vorgegebene Fallstudie. Im Rahmen dieser Fallstudie soll der Teilnehmende Fach-, Analyse- und Problemlösungskompetenz nachweisen. Hierzu wird ein konkreter Fall mit einer komplexen betrieblichen Situation vorgegeben, zu welcher eine unter Einhaltung der Schutzziele des Eisenbahnbetriebes (inklusive des geltenden Regelwerks) funktionierende Soll-Lösung zu erarbeiten ist.

Der Nachweis der Berufserfahrung ist im Rahmen eines strukturierten Interviews vor einer Bewertungskommission zu erbringen. Hier soll der Teilnehmende eigene Erfahrungssituationen bei Abweichungen vom Regelbetrieb und Störungen reproduzieren und erläutern. Wichtig: Betriebsgefahren oder Schutzzielverletzungen führen zu einem Nichtbestehen des Auswahlverfahrens.

Qualifizierung der „Leiter Betriebsbezirk“

Über die letzten Jahrzehnte wurden die Bezirksleiter Betrieb mit zahlreichen Aufgaben belegt,

u.a. waren Zielkonflikte die Folge. Um diese Konflikte aufzulösen und die Bezirksleiter Betrieb zu entlasten, wurden die zeitfüllenden Aufgaben auf mehrere Schultern verteilt. Damit einher geht auch die neue Bezeichnung: aus dem bisherigen „Bezirksleiter Betrieb“ wird nun der „Leiter Betriebsbezirk“.

Die wesentlichste Änderung ist, dass die Betriebsüberwachung und damit die Durchführung der Betriebskontrollen auf die ebenfalls neu eingeführte Rolle „Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrolle“ übergeht. Dies führt zu einer Entlastung der „Leiter Betriebsbezirk“ und die so gewonnene Zeit kann wirksam für Führung genutzt werden.

Die „Leiter Betriebsbezirk“ sind Leiter von Organisationseinheiten mit disziplinarischer Personalverantwortung, auch künftig erfolgt die fachliche Führung der Fdl durch sie.

Weitere Aufgaben sind u.a.:

- Verantworten der Betriebssicherheit und Qualität der Arbeitsleistungen auf den Betriebsstellen für einen sicheren, qualitätsgerechten und wirtschaftlichen Betrieb
- Verantworten des ordnungsgemäßen Zustandes und der vollständigen Ausrüstung aller Betriebsstellen mit den erforderlichen betrieblichen Unterlagen und Hilfsmitteln
- Verantworten der Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit aus der regelmäßigen Ergebnisauswertung der Überwachungen
- Feststellung der auf die Örtlichkeit bezogenen Kenntnisse und Fertigkeiten der operativen Betriebspersonale
- Aufgaben im Rahmen des Störungsmanagements bei Abweichungen im Bahnbetrieb ausführen, insbesondere bezüglich Großstörungsmanagement und Krisenmanagement

Die eingangs bereits aufgeführte Ril 046.2585 regelt neuerdings die Qualifizierung zum „Leiter Betriebsbezirk“. Konkret wird der Qualifizierungsweg von den Voraussetzungen über die Funktionsausbildung, die Praxiseinführung und die Prüfung beschrieben.

Der Zugang zur Funktion „Leiter Betriebsbezirk“ ist mit folgender Vorbildung möglich:

- Fachwirt für den Bahnbetrieb (oder vergleichbare Qualifikation wie Wirtschaftsingenieur Eisenbahnwesen oder Staatlich geprüfter Techniker – Fachrichtung Verkehrstechnik, Schwerpunkt Eisenbahnbetrieb) und jeweils mindestens viermonatige Berufspraxis als Fahrdienstleiter oder
- erfolgreich absolvierte Funktionsausbildung zum „Leiter Betriebsbezirk“

Weiterhin gilt für sämtliche Zugangswege, dass die Tauglichkeit und Eignung gemäß DB-Handbuch 10700 und ein Führerschein Klasse B (= PKW-Führerschein) vorhanden sein müssen.

Die Grundlagen für den Einsatz als „Leiter Betriebsbezirk“ werden durch die Vorbildung der zuvor aufgeführten Qualifizierungen erlangt. Daneben richtet sich die Funktionsausbildung zum „Leiter Betriebsbezirk“ an FdL (Zugangsweg über die Berufs- bzw. Funktionsausbildung), welche erfolgreich am „Kompetenzbasierten Auswahlverfahren“ sowie an einem Auswahlverfahren für Führungskräfte teilgenommen haben. Die Funktionsausbildung dauert insgesamt 76 Tage und schließt mit einer schriftlichen Prüfung ab.

Ausbildungsinhalte der Funktionsausbildung zum „Leiter Betriebsbezirk“ sind u.a.:

- Überwachung im Betrieb
- Planung des Betriebes
- Kommunikation und Zusammenarbeit,
- Funktionsausbildung zum Bahnerdingsberechtigten (gem. Ril 046.2301)
- Funktionsausbildung zum Notfallmanager (gem. Ril 046.2123)

Vor dem selbstständigen und eigenverantwortlichen Einsatz ist, unabhängig vom Zugangsweg, die Praxiseinführung für „Leiter Betriebsbezirk“ zu durchlaufen, die rund 100 Tage dauert und mit einer mündlichen Prüfung abschließt.

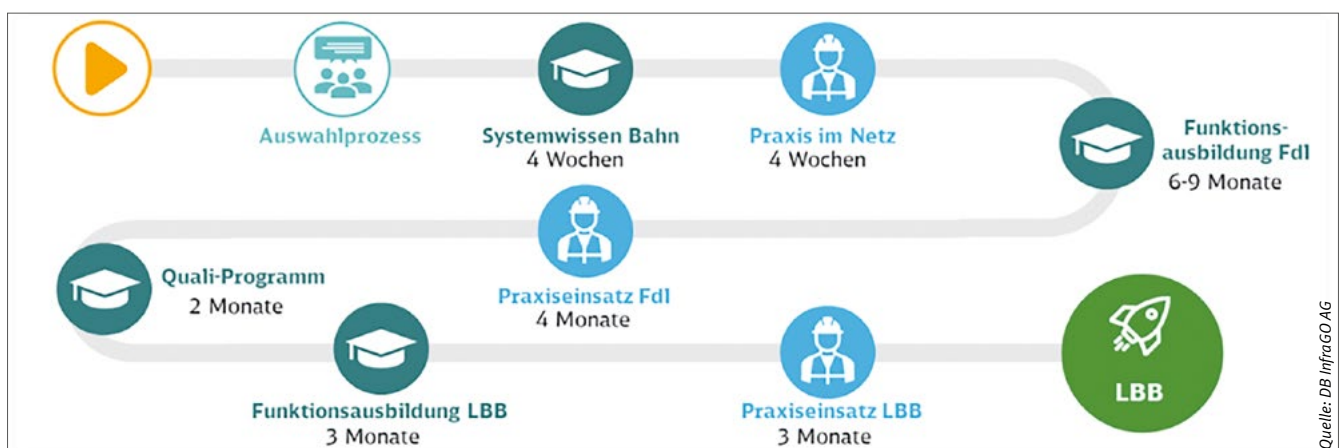
Wesentliche Ausbildungsinhalte sind:

- Einsatz beim Leiter Betriebsbezirk
- Menschliche und organisatorische Faktoren in der Überwachung
- Arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen / Arbeitszeitrecht / Führung
- Trainerqualifizierung / Pädagogische Grundlagen,
- Qualifizierung für Prüfer

Mit erfolgreich abgelegter Prüfung zum „Leiter Betriebsbezirk“ wird die Befähigung gemäß § 47 (1) Nr. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) als Leitender und Aufsichtsführender im Betrieb der Bahn nachgewiesen.

Gänzlich neu ist das Führungskräfte-Direkteinstiegsprogramm zum „Leiter Betriebsbezirk“, welches für externe Bewerber entwickelt wurde – mit dem Ziel, die Aufgaben als „Leiter

Abbildung 2: Ablauf Führungskräfte-Direkteinstiegsprogramm zum „Leiter Betriebsbezirk“



Betriebsbezirk“ wahrzunehmen. Als Voraussetzung für die Teilnahme ist nachzuweisen entweder eine Qualifikation, die dem Deutschen Qualifikationsrahmen (DQR) – Niveau 6 zugeordnet ist oder die Tätigkeit als Betriebliche Führungskraft mit operativer Praxiserfahrung im System Bahn (z.B. Gruppenleiter Triebfahrzeugführer). Außerdem ist in beiden Fällen eine erfolgreiche Teilnahme am Auswahlverfahren für Führungskräfte erforderlich.

Das Führungskräfte-Direkteinstiegsprogramm besteht aus den drei nachfolgend aufgeführten Phasen mit einzelnen Ausbildungsabschnitten, in denen die erforderlichen Kompetenzen zur Wahrnehmung der Funktion erworben werden

- Grundlagen System Bahn
- Fachgebietsspezifische Kompetenzen
- Funktionsspezifische Kompetenzen

Zu Beginn des Führungskraft-Direkteinstiegsprogramms werden grundlegende Kompetenzen im System Bahn erlangt. Hierzu zählen ein Überblick über das System Eisenbahn, rechtliche Grundlagen, Arbeitsschutz und Grundlagen Eisenbahnbetrieb. Im Rahmen des Ausbildungsabschnittes „Fachgebietsspezifische Kompetenzen“ wird unter anderem die Funktionsausbildung zum Fdl absolviert und es erfolgt ein Praxiseinsatz in dieser Funktion.

Im Ausbildungsabschnitt „Funktionsspezifische Kompetenzen“ werden die zuvor bereits beschriebene Funktionsausbildung sowie die Praxiseinführung für „Leiter Betriebsbezirk“ absolviert. Für die Absolvierung des Führungskräfte-Direkteinstiegsprogramms werden knapp zwei Jahre Qualifizierungsdauer veranschlagt.

Grundsätzlich besteht für „Leiter Betriebsbezirk“ die Verpflichtung, ihre Kenntnisse selbstständig in geeigneter Weise auf aktuellem Stand zu erhalten (z.B. durch Selbststudium). Darüber hinaus erfolgt jährlich eine Fortbildung in Seminarform, die mit einer Lernerfolgskontrolle abschließt. Diese Fortbildung ist identisch für alle drei neu eingeführten Funktionen, also für „Leiter Betriebsbezirk“, „Leiter Steuerung

Betrieb“ und „Fachreferent für Betriebssicherheit und Kontrolle“.

Qualifizierung der Leiter Steuerung Betrieb

In Zusammenhang mit „Starker Betrieb in Führung und Sicherheit“ wurde neu die Funktion „Leiter Steuerung Betrieb“ eingeführt. Diese sind Leiter von Organisationseinheiten mit disziplinarischer Personalverantwortung und leiten ihre Mitarbeitenden fachlich an, der Fokus liegt auf Überwachung und Nachwuchsmanagement. Hier sind u.a. die „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“ und die „Fachtrainer Bahnbetrieb“ verortet. Weiterhin obliegt ihnen die fachliche Steuerung der „Leiter Betriebsbezirk“. Sie verantworten eine sichere und qualitätsgerechte Betriebsdurchführung unter Beachtung wirtschaftlicher Grundsätze.

Zu den Aufgaben des „Leiters Steuerung Betrieb“ gehören u.a.:

- Planung, Durchführung und Dokumentation der Überwachung
- Ableitung von Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit aus der regelmäßigen Ergebnisauswertung der Überwachungen
- Inhaltliche Planung der fachlichen Information und Trainings (FIT) und des Trainings mit Ergebnisfeststellung (TmE) und statistischer Auswertung
- Erfassen von Regelwerksänderungen/-neuerungen und Ableiten von Regelungs- und Kommunikationsbedarf
- Einarbeitung, Ausbildung und stichprobenhafte Begleitung der neuen „Fachreferenten für Betriebssicherheit und Kontrolle“

Als Voraussetzung für den Einsatz als „Leiter Steuerung Betrieb“ ist eine mindestens zweijährige Berufserfahrung als „Bezirksleiter Betrieb“ bzw. als „Leiter Betriebsbezirk“ nachzuweisen. Vor dem ersten eigenverantwortlichen Einsatz als „Leiter Steuerung Betrieb“ ist ein Feststellungsgespräch durchzuführen. „Leiter Steuerung Betrieb“ sind Leitende und Aufsichtsführende im Betrieb der Bahn gemäß § 47 (1) Nr. 1 EBO. *Fortsetzung folgt*



Foto: DB AG/Sebastian Berger

Ernährung im Schichtdienst/-betrieb

Gesund leben trotz Schichtarbeit – so kann es gelingen!

Dr. med. Anika Brea Salvago, leitende Bahnärztin, Gesundheit und Soziales (HBG)/Konzernleitung, Deutsche Bahn AG, Berlin

Schichtarbeitende müssen sich zahlreichen Herausforderungen stellen: die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, die Umstellung des Biorhythmus oder auch die Einhaltung eines gesunden Lebensstils mit ausgewogener Ernährung und ausreichend Bewegung im Alltag. Insbesondere die richtige Ernährung scheint häufig eine große Hürde darzustellen. Mit den richtigen Tipps und Tricks muss Schichtarbeit jedoch kein Hindernis darstellen, eine ausgewogene und gesunde Ernährungsform zu finden und einzuhalten.

Im Jahr 2023 waren runden 14,8 Prozent der 15- bis 64-jährigen Arbeitnehmer in Deutschland in Schichtarbeit tätig. Schichtarbeit wird von der ILO (International Labor Organization) definiert als eine „Methode der Arbeitsorganisation, die es ermöglicht, dass Arbeiter nacheinander

folgend am Arbeitsplatz tätig sind, so dass Arbeitsabläufe über individuelle Einzelschichten hinaus fortgesetzt und Tages- und Nachtstunden einbezogen werden können.“ Dabei nimmt die Nacharbeit einen besonderen Stellenwert ein. Beschäftigte in Nacharbeit haben

Anspruch auf arbeitsmedizinische Beratung in regelmäßigen Abständen. Gesetzlich ist dies im § 6 Arbeitszeitgesetz verankert.

Arten von Schichtarbeit

Man unterscheidet verschiedene Schichtarbeitsysteme: permanente Schichtarbeit (z.B. Dauerfrühschichten, Dauerspätschichten, Dauernachtschichten), Wechselschichtarbeit (Tätigkeit zu abwechselnden Zeiten) sowie konkretisierte Wechselschichtarbeit in Systemen mit oder ohne Nacharbeit bzw. Wochenendarbeit. Weitere Faktoren, die das Schichtarbeitsystem beeinflussen, sind die Rotationsrichtung (Vorwärts- oder Rückwärtsrotation), die Rotationsgeschwindigkeit (schnelle und langsame Rotation) oder die Anzahl der freien Tage zwischen den Schichten.

Aus gesundheitlicher Sicht sind bei den verschiedenen Konstellationen Schichten zu befürworten, die Vorwärtsrotationen (Abfolge des Schichtbeginns im Uhrzeigersinn), schnelle Rotationen (wenige Schichten einer Art finden nacheinander statt) und ausreichend aufeinanderfolgende Erholungstage zwischen Schichtende und erneuter Tätigkeitsaufnahme umfassen.

Schichtarbeit und Gesundheit

Wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass Nacht- und Wechselschichten den zirkadianen Rhythmus stören und dadurch zu Schlafmangel und Schlafstörungen führen können. Neben ungünstigen Effekten u.a. auf Immunsystem, Magen-Darm-Trakt, Herz-Kreislaufsystem oder auch Psyche, zeigen sich auch Hinweise, dass das Risiko für metabolische Erkrankungen, z.B. Fettleibigkeit, Bluthochdruck oder auch gestörter Blutzuckerstoffwechsel, erhöht ist. Bei diesen Erkrankungen handelt es sich um sogenannte „Volkskrankheiten“. In Deutschland leidet etwa 19 Prozent der Bevölkerung an der Erkrankung „Adipositas“ (BMI > 30). Bei Tätigkeiten im Schichtdienst liegt die Ursache für Adipositas vermutlich in einer Störung des biologischen Tagesrhythmus sowie in dem oftmals damit einhergehendem chronischen Schlafdefizit. Hinzu kommen verändertes Appetitverhalten und verminderter Antrieb. Daneben werden auch ein verändertes Essverhalten, zeitlich verschobene Nahrungsaufnahme bzw. auch das Weglassen von Mahlzeiten sowie größere Nahrungsmengen und eine ungünstige Lebensmittelauswahl diskutiert.

Richtiger Umgang mit Schichtarbeit

Schichtarbeitende sollten aufgrund des erhöhten Risikos für verschiedene Erkrankungen frühzeitig präventive Maßnahmen zur Gesunderhaltung wahrnehmen. Ein wichtiger Baustein für eine gesundheitsfördernde Lebensweise ist regelmäßige sportliche Aktivität. Die WHO (World Health Organization) empfiehlt bei Erwachsenen zwischen 18 und 64 Jahren eine moderate Ausdauerbelastung von mindestens 150 bis 300 Minuten oder mindestens 75 bis 150 Minuten intensive körperliche Belastungen pro Woche. Für Schichtarbeitende ist darüber hinaus der gesunde Schlaf essentiell. Schlafhygienische Regeln wie abgedunkelte, kühle Räume, kein Alkohol und Koffein vor dem geplanten Schlafgehen und die Abschirmung jeglicher Störquellen tragen zu einem erholsamen Schlaf bei.

Ernährung bei Schichtarbeit

Neben ausreichender Bewegung und erholsamen Schlaf trägt auch eine ausgewogene Ernährung dazu bei, Risikofaktoren vorzubeugen bzw. entgegenzutreten und für gesundheitliches Wohlbefinden zu sorgen. Grundlage für einen ausgewogenen Ernährungsplan stellt z.B. der Ernährungskreis der Deutschen Gesellschaft für Ernährung e.V. dar. Fünf Portionen Obst und Gemüse täglich, Kohlenhydrate in Form von Vollkornprodukten, ein bis zwei Mal pro Woche Fisch sowie nur wenig Fleisch und Wurst sind einige der Empfehlungen, die eine gesunde Ernährungsform ausmachen.

Insbesondere bei Tätigkeiten in Schichtarbeit sollte nicht nur die Lebensmittelauswahl eine wichtige Rolle spielen, sondern auch die Nahrungsmenge und der Zeitpunkt der



Nahrungsaufnahme. Angepasst an die verschiedenen Schichtsysteme können folgende Empfehlungen gegeben werden:

Frühschicht

Bei der Frühschicht sind keine Besonderheiten zu beachten. Ein ausgewogenes Frühstück sowie ein Mittagessen zur regulären Mittagszeit können durch kleine, gesunde Snacks ergänzt werden. Das Abendbrot sollte zu gewohnter Zeit eingenommen werden.

Spätschicht

Frühstück, Mittag- und Abendessen können wie gewohnt eingenommen werden. Durch den späteren Start in den Tag kann das Frühstück zeitlich auch etwas nach hinten verlagert werden.

Nachtschicht

Vor Schichtbeginn sollte ein ausgewogenes Abendessen zu sich genommen werden. In der Nachtschicht selbst sind kleine, gesunde Snacks zu bevorzugen. Schwere Mahlzeiten können zu schneller Ermüdung und Konzentrationsproblemen führen. Nach der Nachtschicht und vor dem Schlafengehen ist eine leicht verdauliche Mahlzeit, z.B. ein Frühstück, zu empfehlen. Damit wird verhindert, dass der Schlaf durch Hungergefühle gestört wird.

Zusätzliche Hinweise zum Umgang mit Schichtarbeit bietet das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft.

Zusammenfassung/Ausblick

Sich gesund und ausgewogen bei Schichtarbeit zu ernähren, ist nicht unmöglich. Es erfordert mehr Vorausplanung und Durchhaltevermögen – mit den richtigen Tipps und Tricks steht einem gesunden Ernährungsstil jedoch nichts entgegen.

Links

- Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft:
www.bmel.de
- Deutsche Gesellschaft für Ernährung e.V.:
www.dge.de
- S2k-Leitlinie 002-030 „Gesundheitliche Aspekte und Gestaltung von Nacht- und Schichtarbeit“:
www.awmf.org
- Statistische Angaben:
de.statista.com
- World Health Organization:
www.who.int

Tipps für die Schicht

- Den täglichen Mahlzeitenrhythmus auch während der Schichtarbeit aufrechterhalten.
- Mindestens eine Mahlzeit in Gemeinschaft einnehmen, dies fördert den sozialen Austausch und die Kommunikation.
- Häufiger zu frischem Gemüse und Obst greifen, sie sind gesündere Alternativen zu zuckerreichen und fetthaltigen Snacks.
- Gemüse, Hülsenfrüchte, Obst, Nüsse und Vollkornprodukte so oft wie möglich in die Mahlzeiten einbauen.
- Rund 1,5 Liter Flüssigkeit trinken. Geeignet sind Wasser und ungesüßte Tees. Bei schwerer körperlicher Arbeit, hohen Temperaturen oder Arbeit in trockener kalter Luft sollten größere Mengen getrunken werden.
- Wenn keine Betriebsgastronomie vor Ort ist, diese nicht geöffnet ist oder kein gesundheitsförderndes Verpflegungsangebot geboten wird, Mahlzeiten und Snacks von zu Hause im Voraus planen, vorbereiten und mit zur Arbeit nehmen.
- Koffeinhaltige Getränke wie Kaffee oder Tee (grüner oder schwarzer Tee) in Maßen genießen, maximal drei kleine Tassen pro Tag. Vier Stunden vor dem Schlafengehen möglichst keine koffeinhaltigen Getränke mehr trinken, da sich Koffein negativ auf den Schlaf auswirken kann.
- Gerade bei Einschlafschwierigkeiten ist Alkohol tabu. Alkohol kann den Schlaf stören und ist zudem gesundheitlich bedenklich.
- Ausreichend Bewegung in den Alltag einplanen.



Einsatzstellenhygiene

Ein wichtiges Thema – nicht nur im Notfallmanagement

Dirk Brill und Tom Hölzler, beide DB InfraGO AG, Grundsätze Notfallmanagement/-technik, Fulda

Täglich sind rund 160 Notfallmanagerinnen und Notfallmanager in den Notfallbezirken im Einsatz, um die Aufgaben des Notfallmanagements sicherzustellen. Die Einsätze sind vielfältig – neben Entgleisungen und Personenunfällen können auch Gefahrstoffe an der Einsatzstelle eine Rolle spielen. Der Gedanke, dass ein Gefahrguttransport Gefahrstoffe freisetzt, ist naheliegend. Aber auch Unfall- bzw. Karosserieschäden und Brände verdienen hinsichtlich auftretender Gefahrstoffe ein besonderes Augenmerk.

In der Blaulichtfamilie wird das Thema „Einsatzstellenhygiene“ verstärkt gelebt und auch im Ausbildungszentrum Notfallmanagement/-technik in Fulda steht das Thema seit vier Jahren im Fokus.

Zum Einstieg in diese Thematik verfolgen wir ein Gespräch zwischen einem Notfallmanager und einer Kollegin aus dem Anlagen- und Instandhaltungsmanagement der Fahrbahn, nennen wir sie Jonas und Christina. Das Gespräch ist

fiktiv, könnte sich aber so auch in der Praxis ereignet haben.

Christina: Hallo Klaus, du warst doch letzte Woche zur Fortbildung für Notfallmanager im Ausbildungszentrum Notfallmanagement in Fulda. Hast du dort auch die Informationen zur Einsatzstellenhygiene bekommen?

Jonas: Grüß dich Christina, ja, war wieder ein recht interessanter Vormittag. Für mich ein absolut wichtiges Thema.

Christina: Interessant, das habe ich so schon einmal gehört. Was war denn da Neues zu erfahren?

Jonas: Der Seminarteil wurde von einem Trainer der Fachstelle Gefahrgut-, Gefahrstoff- und Abfallmanagement der DB Fahrzeuginspektion GmbH durchgeführt und es wurde viel Wissenswertes vermittelt.

Christina: Bekommt ihr denn nicht mehr die Inhalte zum abMA Gefahrgut (ausdrücklich beauftragter Mitarbeiter Gefahrgut) vermittelt? Was muss man denn mehr wissen als die Themen des Gefahrgutmanagements?

Jonas: Doch, doch, aber das hat damit gar nichts zu tun und ergänzt eher das Thema. Die Gefahrgutseminare sind schon gut und wichtig. Aber du kannst dir kaum vorstellen, was alles in die Umwelt gelangen kann, wenn ein Fahrzeug brennt oder die Verkleidung aufgebrochen wird. Es muss aber nicht immer nur ein Eisenbahnfahrzeug sein. Stelle dir einfach vor, was alles freigesetzt wird, wenn ein Gebäude brennt. Was da alles für Stoffe verbaut sind...

Christina: Verstehe ich schon, man liest ja immer mal davon. Aber wir halten doch Abstand und gehen erst näher ran, wenn der Brand gelöscht und die Feuerwehr weg ist!?

Jonas: Genau das ist das Problem! Was meinst du, was da für Stoffe dann noch überall in der Luft sein können. Wenn du Asche aufwirbelst, atmest du diese ein oder sie setzt sich auf deiner Kleidung ab. Wenn du dann nach dem Einsatz damit nach Hause fährst, verteilst du das überall; im Auto, in der Wohnung oder sonstwo.

Christina: Da habe ich mir eigentlich so

noch keine Gedanken darüber gemacht. Bei uns hat letzten Monat eine kleine Werkstatt gebrannt. Kein großer Brand, nur ein kleiner Schmelzbrand im Kabelkanal. Nachdem die Feuerwehr weg war, bin ich mit einem Kollegen nochmal schnell in die Werkstatt, um wichtige Unterlagen und die Tasche eines Kollegen rauszuholen.

Jonas: Uiuui! Da seid ihr in den kontaminierten Bereich reingegangen. Ich hoffe, ihr habt euch ordnungsgemäß geschützt? Kannst du dir vorstellen, was da alles für Stoffe entstanden sind? Brände setzen durch die brennenden Materialien toxische, ätzende und korrosive Stoffe frei. Die Partikel sind dabei meist so klein, dass sie bei jedem Atemzug tief in die Lunge eindringen und sogar durch deine Haut in deinen Körper gelangen können. Darüber hinaus setzen sich diese Partikel in deiner Kleidung fest, so dass du sie überall mithin nimmst und auch verteilst.

Christina: Wir waren aber doch nur ganz kurz in dem Raum...

Jonas: Das reicht schon, du gefährdest deine Gesundheit und die von anderen Menschen.

Christinas Gesicht zeigt darauf einen deutlichen Ausdruck des Erschreckens...

Verlassen wir das Gespräch von Christina und Jonas – schauen wir uns zu diesem Thema ein paar wichtige Punkte an.

Im Zusammenhang mit gefährlichen Ereignissen können Gefährdungen durch Gefahrstoffe unterschiedlichster Art entstehen. Aber nicht nur offensichtliche Brandereignisse setzen Gefahrstoffe frei. Weitere Gefahren können sich beispielsweise auch durch Entgleisungen, beim Austreten von Gefahrgut oder Betriebsstoffen sowie bei Kollisionen durch Fahrzeugbeschädigungen und Freisetzen von Dämmstoffen o.ä. ergeben.

Dabei ist es für alle Beteiligten wichtig, sich die Gefährdungen daraus allgegenwärtig zu machen und jederzeit – mit geeigneten Maßnahmen – den Eigenschutz, den Schutz weiterer Beteiligter sowie den Schutz der Umwelt im Blick zu haben.

Darüber hinaus sind auch einige Regelungen zu beachten:

- Anforderungen des Arbeitsschutzes
- Wasserrecht
- Bodenschutzrecht
- Chemikalienrecht
- Abfallrecht
- Konzerninternes Regelwerk

Für alle Mitarbeitenden des Konzerns sind z.B. die einschlägigen Regelungen nach Brandereignissen aktuell in der Rahmenrichtlinie 124.7000 „Maßnahmen nach Bränden“ zusammengefasst.

Welche Auswirkungen hat das konkret im Notfallmanagement?

Im Notfallmanagement sorgt unmittelbar nach dem Eintreffen zunächst einmal die Feuerwehr für die Abwehr der Gefahren. Sobald aber die Feuerwehr die Erstmaßnahmen abgeschlossen hat und die Einsatzstelle an die Fachkräfte der DB InfraGO AG oder der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) übergeben hat, geht die Verantwortung für die weiteren Maßnahmen an diese über. Meist ist das zuerst der Notfallmanager oder der Anlagenverantwortliche (Abbildung 1).

Da eine Kernaufgabe des Notfallmanagements auch die schnellstmögliche Wiederaufnahme des Bahnbetriebs ist und die Untersuchung des Ereignisses erfolgen muss, können

im Nachgang, z.B. bei der Bergung verunfallter Fahrzeuge, erneute Gefährdungen durch Gefahrstoffe entstehen. Hier steht die Expertise eigener Fachkräfte wie Umweltschutzkoordinatoren, Fachkräfte für Arbeitssicherheit und weitere interne Stellen unterstützend zur Verfügung.

Welche Stoffe können freigesetzt werden?

Das lässt sich so pauschal nicht sagen – es kommt immer auf das Einzelereignis an. Was aber grundsätzlich denkbar ist, soll die folgende kleine, nicht abschließende Zusammenstellung über teilweise unaussprechliche Schadstoffe geben, die an der Unfallstelle freigesetzt werden können:

- Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK)
 - Entstehen insbesondere bei Bränden von organischem Material wie Kraftstoff oder Holz.
- Asbestfasern
 - Entstehen bei Bränden von elektrischen Anlagen in Fahrzeugen und Gebäuden, freigesetzt durch Isolierungen und Dachplatten.
- Künstliche Mineralfasern (KMF)
 - Werden freigesetzt beim Aufbrechen von Fahrzeugaußenwänden oder Zerbersten von Führerräumen.
- Polychlorierte Dibenzodioxide und -furan (PBDD/F)
 - Sind enthalten in Trafoölen, Hydraulikölen,

Abbildung 1: Nach erfolgter Brandbekämpfung hat die Feuerwehr die Einsatzstelle an der Notfallmanager übergeben. Der Löschschaum kann hochgradig kontaminiert sein und ist deshalb zu meiden!



Foto: DB AG / Tom Hölzler

Dichtmitteln, Kunststoffleder, Kabelisolierungen und Kunststoffen. Sie lagern sich an Rußpartikeln ab.

- Polybromierte Dibenzodioxine
- Sind insbesondere als Flammenschutzmittel in Platinen, Teppichen und Sitzbezügen enthalten.
- Schwermetalle
- Sind in Lampen und Leuchtstoffröhren sowie Batterien enthalten.

Die aufgeführten Schadstoffe sind häufig nicht flüchtig und können sich an der Einsatzstelle in hohen Konzentrationen ablagern. Dabei ist i.d.R. nicht bekannt, in welcher Konzentration. Solange keine anderen Informationen vorliegen, sollten alle Beteiligten zunächst bei allen Schutzmaßnahmen von einer hohen Schadstoffkonzentration ausgehen.

Alle Personen an der Unfallstelle sollten sich deshalb bei allen Handlungen bewusst sein, dass sie sich durch unsachgemäßes Handeln und fehlenden Selbstschutz nicht nur selbst gefährden, sondern auch Schadstoffe verschleppen können, z.B. im Auto, in Fahrzeugen der Notfalltechnik oder im schlimmsten Fall auch in den Privatbereich.

Aus diesem Grund sind insbesondere effektive Hygienemaßnahmen zu beachten. Diese Maßnahmen sollten in jedem Fall die Aufnahme von Schadstoffen durch

- Einatmen,
- Verschlucken,
- Eindringen in Verletzungen oder in die Haut verhindern und sicherstellen, dass die Schadstoffe an der Unfallstelle bleiben.

Bewährt haben sich grundsätzlich folgende Schutz- und Hygienemaßnahmen:

- Weiträumige Absperrung des Bereiches und Verhindern des Zutritts durch Unbefugte
- Fernhalten von Qualm und sichtbaren Ausdünstungen sowie von Löschwasser und -schaum
- Keine berußten oder verkohlten Gegenstände berühren
- Geeignete Einwegoverall, die über die Kleidung getragen werden
- Geeigneter Atemschutz, soweit eine Aufnahme von Schadstoffen durch Einatmen nicht ausgeschlossen werden kann – mindestens FFP2-Masken benutzen
- Ablage des Schutzanzuges nach Beendigung

der Arbeiten außerhalb des mutmaßlich kontaminierten Bereiches sowie Verpacken des Anzugs in einem geeigneten Kunststoff sack oder in ein anderes, bereitgestelltes Behältnis

- Nutzen des Hygieneboards der Feuerwehr oder andere an der Einsatzstelle bereitgestellte Hygieneboards oder auch geeignete Reinigungstücher
- Essen und Trinken nur außerhalb der Brandstelle

Ist das Betreten von Brandstellen erforderlich, sollten immer folgende Punkte beachtet werden:

- Durch Brand, Hitze und Löschwasser können Bauteile versagen. Daher muss dies vor Betreten einer Brandstelle ausgeschlossen werden. Erste Hinweise, ob das Betreten eines Gebäudes oder eines Fahrzeuges noch erfolgen darf, kann die Feuerwehr geben. Im Zweifelsfall muss ein Statiker oder der Fahrzeughalter hinzugezogen werden und es besteht zunächst ein Betretungsverbot.
- Betreten nur von erkalteten und ausreichend belüfteten Brandstellen.
- So wenige Personen wie nötig sollten die Brandstelle betreten.
- Schutzkleidung benutzen.
- Aufenthaltszeit so gering wie möglich halten.
- Löschschaum grundsätzlich meiden. Kontakt auf ein Minimum begrenzen.

Bei Brandstellen in geschlossenen Räumen ist vor dem Betreten für eine ausreichende Lüftung zu sorgen. Kann diese nicht gewährleistet werden, ist ein Betreten der Brandstelle nicht gestattet.

Sind Schienenfahrzeuge betroffen, sind diese Maßnahmen analog anzuwenden. Hier ergeben sich aber durch die Bergung des Fahrzeuges/der Fahrzeuge und der anschließenden Räumung der Strecke weitere Gefahren (Abbildung 2).

Das Räumen der Unfallstelle bis zur nächsten geeigneten Betriebsstelle erfolgt in der Regel unter der Verantwortung der Notfalltechnik.

Dort übernimmt der Fahrzeughalter bzw. das EVU das Fahrzeug. Zum Schutz von Dritten und der Umwelt ist bei der Räumfahrt und der Abstellung des Fahrzeuges besonders das Verteilen von möglichen Schadstoffen zu vermeiden.



Abbildung 2: Mitarbeitende der Notfalltechnik bergen die Überreste eines ausgebrannten ICE. Hinsichtlich der Gefahren aus erkalteten Brandstellen beraten die Fachkräfte für Arbeitsschutz, Brandschutz oder Umweltschutz.

Hierfür sind folgende Maßnahmen geeignet:

- Bei intakter Außenhülle sind Fenster und Türen zu schließen.
- Bei kleineren Beschädigungen der Außenhülle sind die Öffnungen zu schließen. Dies kann z.B. durch das Anbringen von Folie erfolgen.
- Bei größeren Beschädigungen der Außenhülle oder dem Fehlen dieser, sollte dieser Bereich durch eine Plane abgedeckt werden.

Alle vorgenannten Punkte zeigen, wie wichtig effektive Schutz- und Hygienemaßnahmen an kontaminierten Einsatzstellen sind. Welche Schutzmaßnahmen konkret anzuwenden sind, muss ggf. durch eine Gefährdungsbeurteilung ermittelt werden. Dabei ist immer das Ausmaß des Ereignisses zu beachten. Ein einfacher Mülleimerbrand auf einem Bahnsteig wird andere Maßnahmen zur Folge haben als der Brand eines Zuges.

Zusammenfassung/Ausblick

Derzeit erhalten alle Notfallmanagerinnen und Notfallmanager im Ausbildungszentrum Notfallmanagement im Rahmen ihrer Aus- und Fortbildung diese wichtigen Themen durch die Experten der Fachstelle Gefahrgut-, Gefahrstoff- und

Abfallmanagement der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH vermittelt. Als weitere Maßnahmen befindet sich die Rahmenrichtlinie 124.7000 in einer Aktualisierung.

Dieser Artikel hat nicht den Anspruch, diese wichtige und sehr komplexe Thematik umfassend darzustellen. Er soll vielmehr dazu dienen, für das Thema zu sensibilisieren und dafür sorgen, dass alle Betroffenen sich den Gefahren durch kontaminierte Einsatzstellen bewusst werden und besonders auf den Eigenschutz achten.

Für weiterführende Fragen stehen auch die jeweiligen Fachstellen für Arbeitsschutz, Umweltschutz und Gesundheitsmanagement im Konzern und in den Gesellschaften sowie die Fachtrainer „Einsatzstellenhygiene“ der Fachstelle der Fahrzeuginstandhaltung als Experten zur Verfügung.

An dieser Stelle noch ein herzliches Dankeschön an Karsten Lisker für die fachliche Unterstützung bei der Erstellung des Artikels.



Sicherheit und Gesundheit

Neue Technische Regel für Arbeitsstätten ASR A6 „Bildschirmarbeit“

Dipl.-Ing. (FH) Christoph Rützel, M.Sc., Unfallversicherung Bund und Bahn,
Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region Mitte/Süd, Frankfurt am Main

Bei der Deutschen Bahn AG werden in vielen Bereichen Bildschirmgeräte eingesetzt. Neben dem klassischen ortsgebundenen Einsatz an Büroarbeitsplätzen wie in vielen Stellwerken, kommen auch tragbare Bildschirmgeräte mittlerweile vermehrt zum Einsatz, z.B. bei Tätigkeiten von Triebfahrzeugführern, Rangierern und Wagenmeistern.

Die Technische Regel für Arbeitsstätten bzw. Arbeitsstättenregel – ASR A6 „Bildschirmarbeit“ – bietet den Arbeitgebern (Unternehmern) eine Hilfestellung bei der Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen und Bildschirmgeräten, damit Gefährdungen bei der Bildschirmarbeit durch physische und psychische Belastungen sowie insbesondere die Belastung der Augen mit präventiven Maßnahmen verringert oder gar vermieden werden. Nachfolgend werden einige wichtige Informationen zur neuen ASR A6 vorgestellt, die im Juli 2024 vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales bekannt gemacht wurde.

Anwenden der ASR A6

Die ASR A6 „Bildschirmarbeit“ ist bei folgenden zwei Bereichen anzuwenden:

1. Ortsgebundene Verwendung von Bildschirmgeräten an Arbeitsplätzen in Arbeitsstätten (Bildschirmarbeitsplätze) und an Telearbeitsplätzen
2. Regelmäßige ortsveränderliche Verwendung von tragbaren Bildschirmgeräten (z.B. Notebooks, Smartphones, Tablets) innerhalb von Arbeitsstätten

Unter dem Anwendungsbereich 1 zählen auch tragbare Bildschirmgeräte (z.B. Notebooks, Tablets), wenn diese an Bildschirmarbeitsplätzen ortsgebunden verwendet werden. Ob eine regelmäßige ortsveränderliche Verwendung von tragbaren Bildschirmgeräten nach dem Anwendungsbereich 2 vorliegt, hat der Arbeitgeber im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zu prüfen (Abbildung 1). Dabei sind Verwendungsform

Abbildung 1: Arbeitgeber haben zu prüfen, ob eine regelmäßige ortsveränderliche Verwendung tragbarer Bildschirmgeräte nach ASR A6 vorliegt



Bildschirmgeräte sind Arbeitsmittel nach Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) und müssen – auch wenn diese nicht unter den Anwendungsbereich der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) bzw. ASR A6 fallen – die Anforderungen der BetrSichV erfüllen.

und Nutzungsdauer entscheidend. Dies wird später im Artikel beschrieben.

Vom Geltungsbereich ausgeschlossen

Die ASR A6 gilt nicht für:

- die nicht regelmäßige ortsveränderliche Verwendung tragbarer Bildschirmgeräte,
- die Verwendung von Bildschirmgeräten außerhalb von Arbeitsstätten (z.B. beim Kunden, in Verkehrsmitteln, im Privatbereich) oder außerhalb von Telearbeitsplätzen,
- Bedienerplätze von Maschinen oder Fahrerplätze von Fahrzeugen mit Bildschirmgeräten,
- Rechenmaschinen, Registrierkassen oder andere Arbeitsmittel mit einer kleinen

Daten- oder Messwertanzeigevorrichtung, die zur unmittelbaren Benutzung des Arbeitsmittels erforderlich ist und

- Schreibmaschinen klassischer Bauart mit einem Display.

Regelmäßige ortsveränderliche Verwendung

Damit eine regelmäßige ortsveränderliche Verwendung von tragbaren Bildschirmgeräten nach ASR A6 vorliegt, müssen folgende zwei Punkte erfüllt sein:

- Tragbare Bildschirmgeräte werden üblicherweise für die vorgesehenen Tätigkeiten am Arbeitsplatz benötigt.
- Die in Abhängigkeit von der Verwendungsform vorgegebene Nutzungsdauer wird überschritten (Tabelle).

Treffen die beiden Punkte für die betrachteten Tätigkeiten zu, dann sind die entsprechenden Anforderungen nach der ASR A6 relevant und müssen von den Arbeitgebern in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden.

Belastungen und Gefährdungen

Bei Tätigkeiten mit Bildschirmgeräten können Belastungen und Gefährdungen für die Beschäftigten auftreten. Das sind vor allem die

- Belastung der Augen durch andauerndes Scharfstellen auf einen konstanten Sehstand.
- physische Belastung in Form von Haltungsrarbeit (z.B. Bewegungsmangel) und/oder Haltearbeit bei tragbaren Bildschirmgeräten (statische Arbeit kann den Stütz- und Bewegungsapparat belasten).
- psychische Belastung, die sich durch die Art der Tätigkeit, Arbeitsorganisation, Arbeitsmittel oder durch die Gestaltung der Ein- und Ausgabe von Informationen (Software) ergeben kann.
- Belastung aus der Arbeitsumgebung (z.B. durch Beleuchtung, Lärm, räumliche Bedingungen, Raumklima und Luftqualität).

Tabelle:
Regelmäßige Verwendung tragbarer Bildschirmgeräte in Abhängigkeit von Verwendungsform und Nutzungsdauer

Verwendungsform	Nutzungsdauer am jeweiligen Tag
abgelegte Verwendung (z.B. Notebook)	mehr als 2 Stunden ohne Unterbrechung
	mehr als 3 Stunden mit Unterbrechung
handgehaltene Verwendung (z.B. Smartphone)	mehr als 1 Stunde (*)
kopfgetragene Verwendung (z.B. Datenbrillen)	bei jeglicher Verwendung (unabhängig von der Nutzungsdauer)
andere körpergetragene Verwendung (z.B. speziell geeignete Geräte für den Einsatz unter ungünstigen Arbeitsumgebungsbedingungen)	

(*) Bei der Ermittlung der Nutzungsdauer der handgehaltenen Verwendung können Nutzungen von bis zu 5 Minuten Dauer unberücksichtigt bleiben, sofern anschließend eine Tätigkeit mit einer anderen Belastung folgt, deren Dauer die der vorausgegangenen Nutzung des Bildschirmgerätes übersteigt.

Quelle: UVB nach der ASR A6

Je nach Art, Dauer und Intensität können diese Belastungen zu einer negativen Beanspruchung führen, welche eine Gesundheitsgefährdung für den Beschäftigten darstellt.

Pflichten des Arbeitgebers

Um eine Gesundheitsgefährdung bei den Beschäftigten zu verhindern, haben Arbeitgeber besondere Pflichten zu erfüllen:

Gefährdungsbeurteilung

Eine wesentliche Pflicht für die Arbeitgeber besteht darin, für die vorgesehenen Bildschirm-tätigkeiten in der Arbeitsstätte eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen.

Darüber hinaus ist auch zu ermitteln, ob Maßnahmen zur arbeitsmedizinischen Vorsorge anzubieten sind.

Unterweisung

Auf Grundlage der Gefährdungsbeurteilung sind die Beschäftigten vor Aufnahme der Tätigkeiten mit Bildschirmgeräten angemessen und ausreichend zu unterweisen. Dieser Pflicht müssen Arbeitgeber mindestens jährlich nachkommen.

In der Unterweisung sind folgende Inhalte zu behandeln:

- Einstellung der Arbeitsmittel und des Mobiliars auf die Körpermerkmale und Fähigkeiten der Beschäftigten (z. B. Tisch-, Stuhl-, Bildschirmanpassung und Software), insbesondere bei nicht persönlich zugeordneten Arbeitsplätzen,
- Bereitstellung und Nutzung von Fußstützen und Vorlagehaltern (je nach Bedarf),
- Anordnung der Arbeitsmittel,
- wechselnde Körperhaltung und
- betriebliche Regelungen zu Tätigkeitsunterbrechungen (soweit erforderlich).

Werden von den Beschäftigten tragbare Bildschirmgeräte ortsveränderlich verwendet, so muss die Unterweisung für diese Tätigkeiten mindestens folgende Themen beinhalten:

Die Tätigkeit an Bildschirmgeräten soll regelmäßig durch nicht bildschirmbezogene Tätigkeiten unterbrochen werden. Ist dieser Tätigkeitswechsel nicht möglich, so haben Arbeitgeber den Beschäftigten regelmäßige kurze Erholungszeiten von der täglichen Bildschirmarbeit zu ermöglichen. Empfohlen werden Erholungszeiten von ca. fünf Minuten pro Stunde ununterbrochener Bildschirmarbeit.

- die Einnahme einer neutralen Körperhaltung,
- die belastungsoptimierte Verwendung durch Begrenzung der Anwendungszeiten und Belastungswechsel,
- Maßnahmen zu Vermeidung von Reflexionen und Blendungen,
- die Einstellung der Arbeitsmittel einschließlich Software und des Mobiliars sowie
- die sicherheitsgerechte Verwendung, insbesondere die zu vermeidende Verwendung während der Fortbewegung und in Gefahrenzonen.

Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen

Im Abschnitt 6 der ASR A6 werden die Anforderungen an die Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen und den Einsatz tragbarer Bildschirmgeräte umfangreich und detailliert beschrieben. Der Abschnitt ist in folgende Punkte unterteilt:

Allgemeine Anforderungen an Bildschirme und Bildschirmgeräte

Die Gestaltungsanforderungen betreffen die Zeichendarstellung, die Darstellungsqualität, die Zeichenhöhen (in Abhängigkeit vom Sehstand – Abbildung 2) sowie Helligkeit und Kontrast.

Softwareergonomie

Hier wird beschrieben wie Software benutzerfreundlich zu gestalten ist. Die relevanten Gestaltungskriterien werden in einer Übersicht dargestellt.

Ortsgebundene Verwendung von Bildschirmgeräten

Die Anforderungen an Bildschirme, Tastatur, Maus, Arbeitsflächen, Arbeitsstuhl, Beleuchtung usw. für Bildschirmarbeitsplätze werden unter diesem Punkt behandelt.

Ergänzende Anforderungen an die Gestaltung von Telearbeitsplätzen

Hier werden die Ausstattung eines Telearbeitsplatzes, die Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Beschäftigten sowie die Gefährdungsbeurteilung von Telearbeitsplätzen erläutert.

Regelmäßige ortsveränderliche Verwendung von tragbaren Bildschirmgeräten

Dieser Punkt beschäftigt sich neben den grundsätzlichen Anforderungen an tragbare Bildschirmgeräte auch damit, was in den unterschiedlichsten Verwendungsformen (d.h. bei abgelegter, handgehaltener, körpergetragener oder kopfgetragener Nutzung) zu beachten ist.

Fazit

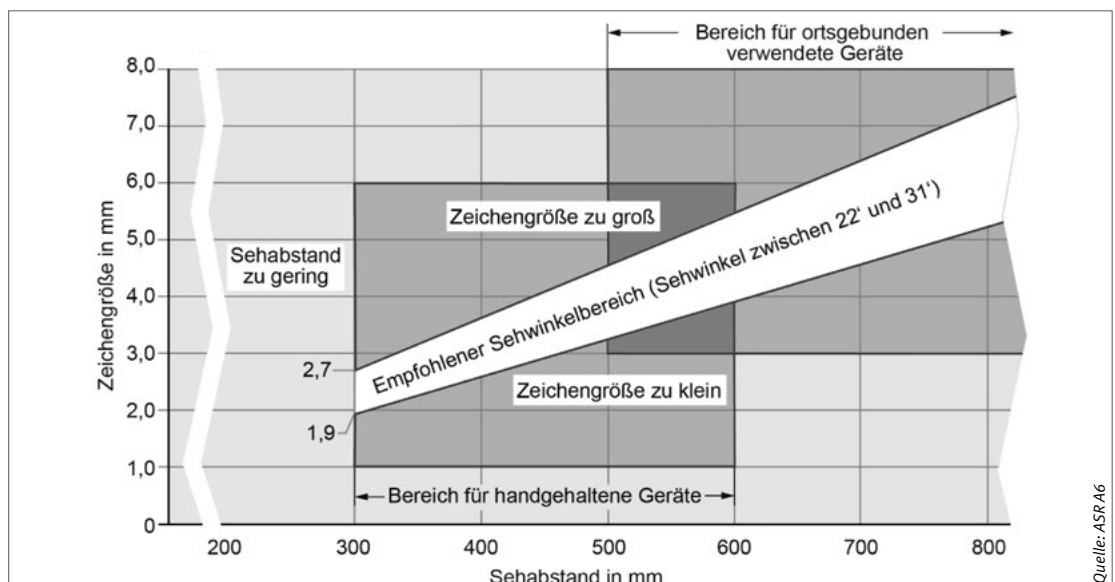
Mit der neuen ASR A6 werden Arbeitgebern detaillierte Regelungen zur Gestaltung von

Bildschirmarbeitsplätzen und für die regelmäßige ortsveränderliche Verwendung tragbarer Bildschirmgeräte an die Hand gegeben. Mit diesen sollen Gefährdungen und gesundheitliche Belastungen der Beschäftigten minimiert werden und so eine sichere und gesundheitsgerechte Bildschirmarbeit gewährleisten. Bei Einhaltung dieser Technischen Regel kann der Arbeitgeber davon ausgehen, dass die entsprechenden Anforderungen der Arbeitsstättenverordnung erfüllt sind. Wählt der Arbeitgeber eine andere Lösung, muss er damit mindestens die gleiche Sicherheit und den gleichen Schutz der Gesundheit für die Beschäftigten erreichen.

Weiterführende Informationen

Alle bisher bekannt gemachten Technischen Regeln für Arbeitsstätten (Arbeitsstättenregeln) sind im „Kompendium Sicherheit und Gesundheit der UVB“ abrufbar oder stehen auf der Website der BAuA zum Download bereit: <https://www.baua.de/DE/Angebote/Regelwerk>

Abbildung 2: Empfohlene Zeichengröße in Abhängigkeit vom Sehabstand, entsprechend einem Sehwinkel von 22 bis 31 Bogenminuten



Testen Sie sich selbst

Ein Sicherheitstest

Prüfen Sie
Ihr Wissen!

Die Schwerpunkte in dieser Ausgabe der BahnPraxis B widmen sich unter anderem folgenden Themen: Erste Hilfe bei einem Verkehrsunfall; Gesund leben trotz Schichtarbeit sowie die neue Technische Regel für Arbeitsstätten „Bildschirmarbeit“ (ASR A6).

Die folgenden Fragen für das richtige Verhalten sind als Testfragen für Sie gedacht, bei denen Sie prüfen können, inwieweit Sie bei den Themen „sattelfest“ sind. Kreuzen Sie bitte die nach Ihrer Meinung richtigen Antworten an. Die Lösungen finden Sie auf Seite 2.

1. Sie kommen zu einem Verkehrsunfall und benötigen Hilfe. Welche europaweit einheitliche und kostenlose Rufnummer müssen Sie für den Rettungsdienst anrufen?
 - a) 110
 - b) 112
 - c) 116117
2. Nachdem Sie Ihr Fahrzeug in einem sicheren Bereich in der Nähe des Unfallortes abgestellt haben, müssen Sie Sofortmaßnahmen ergreifen. Was machen Sie zuerst?
 - a) Notruf absetzen
 - b) Unfallstelle absichern
 - c) auf eigene Sicherheit achten
3. Eine wichtige Aufgabe am Unfallort ist das Absichern der Unfallstelle. In welcher Entfernung zum Unfallort müssen Sie auf Landstraßen das Warndreieck mindestens aufstellen?
 - a) 25 m
 - b) 50 m
 - c) 100 m
4. Sind Sie als Autofahrer, der zu einem Unfallort kommt, zur Ersten Hilfe gegenüber anderen Personen gesetzlich verpflichtet?
 - a) Hierzu besteht keine gesetzliche Verpflichtung.
 - b) Nein. Es müssen nur die Personen helfen, die entsprechend qualifiziert sind.
 - c) Ja, im Rahmen meiner Möglichkeiten bin ich zur Ersten Hilfe verpflichtet.
5. Gibt es Möglichkeiten, sich regelmäßig und kostenlos in Erste Hilfe fortzubilden?
 - a) Nein. Ein Erste-Hilfe-Kurs ist nur erforderlich zum Erwerb des Führerscheines.
 - b) Nein, die Fortbildung muss jede Person selbst finanzieren.
 - c) Ja, wenn man sich in seinem Unternehmen als Ersthelfer zur Verfügung stellt. Dann kann man die Kenntnisse regelmäßig und kostenlos in Erste-Hilfe-Kursen auffrischen.
6. Wie viele der 15- bis 64-jährigen Arbeitnehmer in Deutschland waren im Jahr 2023 in Schichtarbeit tätig?
 - a) 10,5 Prozent
 - b) 14,8 Prozent
 - c) 17,9 Prozent
 - d) 21,0 Prozent
7. Welche Schichten werden bei den verschiedenen Konstellationen von Schichtarbeit aus gesundheitlicher Sicht befürwortet?
 - a) Schnelle Rotationen (wenige Schichten einer Art finden nacheinander statt)
 - b) Vorwärtsrotationen (Abfolge des Schichtbeginns im Uhrzeigersinn)
 - c) Rückwärtsrotationen (Abfolge des Schichtbeginns entgegen dem Uhrzeigersinn)
 - d) Wesentlich sind auch die Erholungstage zwischen Schichtende und erneuter Tätigkeitsaufnahme
8. Welche Faktoren spielen bei Tätigkeiten in Schichtarbeit eine wichtige Rolle?
 - a) Auswahl der Lebensmittel
 - b) Bewegung
 - c) Zeitpunkt der Nahrungsaufnahme
 - d) Nahrungsmenge
 - e) Menge und Art der Flüssigkeit, die getrunken wird
 - f) Ausreichender Schlaf
9. Welche Belastungen und Gefährdungen können bei Tätigkeiten mit Bildschirmgeräten für die Beschäftigten auftreten?
 - a) Belastungen durch die Arbeitsumgebung, z.B. Raumklima, Beleuchtung, Lärm
 - b) Physische Belastungen in Form von Haltnungsarbeit und/oder Haltearbeit
 - c) Es bestehen keine Belastungen und Gefährdungen für die Beschäftigten
 - d) Belastung der Augen
 - e) Psychische Belastungen durch z.B. Arbeitsorganisation, Arbeitsmittel oder durch die Gestaltung der Ein- und Ausgabe von Informationen



UVB

Unfallversicherung
Bund und Bahn

**GEMEINSAM
SICHER!**

Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau



Die lebenswichtigen
Regeln gibt es auch digital.

**Wir melden uns beim
Arbeitsverantwortlichen auf
der Baustelle an und ab.**

Bildnachweis: H. ZWEIF & Werbeagentur GmbH - B&BAU | In Kooperation mit der BG BAU