

Ergebnisse und Folgerungen aus dem Abschlussbericht der Forschungsgesellschaft für angewandte System-sicherheit und Arbeitsmedizin (FSA)

Workshops „Selbst- sicherung bei Arbeiten im Gleisbereich“

Im EUK Dialog 4/2005 hat die Moderatorin der Workshopreihe „Selbstsicherung bei Arbeiten im Gleisbereich“, Frau Juliane Manteuffel, ein vorläufiges Resümee über das Projekt „Selbstsicherung bei Arbeiten im Gleisbereich“ und die gleichnamige Workshopreihe gezogen.

Seit März 2006 liegt nun der Projektbericht der FSA vor. Frau Juliane Manteuffel, Diplom-Psychologin, und Klaus Adler, Technischer Aufsichtsdienst der Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) in Frankfurt am Main, präsentieren in diesem Beitrag Auszüge der wesentlichen Ergebnisse des Abschlussberichts der FSA sowie mögliche Folgerungen.

Der Abschlussbericht der FSA gibt einen Gesamtüberblick über das von der EUK im Juni 2004 in Auftrag gegebene Projekt „Selbstsicherung bei Arbeiten im Gleisbereich“. Das gesamte Projekt war in drei Phasen unterteilt: die Vorbereitungsphase, die Durchführungsphase und die Evaluationsphase, siehe Abbildung 1.

Im Folgenden wird auf die verschiedenen Phasen eingegangen, in diesem Beitrag richtet sich der Fokus jedoch insbesondere auf die Ergebnisse der Evaluationsphase.

Vorbereitungsphase

Der erste Teil des Projektes bestand in der Konzeption von eintägigen Workshops für Führungskräfte der DB Netz AG und anderer Konzernunternehmen. Diese Workshops bildeten das Kernstück des gesamten Projektes.

Das Workshopkonzept wurde erstmals in einer Pilotveranstaltung am 5. Juli 2004 in Frankfurt am Main erfolgreich erprobt.

Anschließend wurde das Konzept in Absprache mit allen Projektbeteiligten analysiert und geringfügig modifiziert.

Bevor aber der erste reguläre Workshop startete, fand zunächst am 13. Juli 2004 in Kassel eine Coaching-Veranstaltung für alle fachkundigen Berater von EUK (Aufsichtspersonen) und DB Netz AG (Leiter Arbeitsschutz) statt, die die Workshops begleiten und die Moderatorinnen der FSA bei der Durchführung der Veranstaltungen unterstützen sollten.

Am 27. Juli 2004 war es soweit: die Workshopreihe startete mit dem ersten regulären Workshop in der Niederlassung Südwest der DB Netz AG, in Karlsruhe.

Durchführungsphase

Die Workshops wurden bundesweit bedarfsgerecht angeboten.

2004 fanden die Veranstaltungen ausschließlich für die Mitarbeiter der DB Netz AG statt. 2005 wurde das Konzept auf weitere Konzernunternehmen ausgeweitet, so dass seit Anfang Juli 2004 insgesamt 89 Workshops mit ca. 1.300 Teilnehmern durchgeführt wurden, davon 55 Workshops für die DB Netz AG, zwölf für DB Services Technische Dienste GmbH, neun für DB Telematik GmbH, fünf für DB ProjektBau

GmbH, jeweils zwei für DB RegioNetz Südost-BayernBahn und DB Systemtechnik und ein Workshop für DB Station&Service.

Zu einem späteren Zeitpunkt schlossen sich drei Workshops für die Trainer der autorisierten Bildungseinrichtungen sowie zwei Informationsveranstaltungen für Aufsichtspersonen der EUK an.

Über alle Veranstaltungen hinweg wurden in einem „Speicher“ alle wesentlichen Themen und Fragen gesammelt, die sich während der gesamten Workshopreihe für die Teilnehmer als besonders bedeutsam erwiesen. Die Themen, deren Umsetzung in der Praxis immer wieder Fragen aufwerfen, wurden den Verantwortlichen bekannt gemacht und sind im Abschlussbericht der FSA detailliert erörtert.

Die Bestandsaufnahme der gesammelten Themen und erste, von den Teilnehmern generierte Lösungsvorschläge wurden regelmäßig an die EUK weitergeleitet, die bei der Lösung von Problemen beratend zur Seite stand. Der Vorstand der DB Netz AG sowie die Fachstellen Arbeitsschutz der Konzernunternehmen wurden zeitnah informiert und konnten so in die Beurteilung von Vorschlägen und Problemlösungen einbezogen werden.

Ziel war und ist es, den Arbeitsschutz noch weiter voranzutreiben und einen Beitrag zur Arbeitssicherheit zu leisten.

Jeder Teilnehmer erhielt ein Veranstaltungsprotokoll, in dem, soweit dies möglich war, aufgeworfene Fragen bzw. Anregungen bereits beantwortet oder bewertet waren.

Im Abschlussbericht der FSA sind die in den Workshops gesammelten Themen in verschiedene Kategorien unterteilt, wobei die DB Netz AG als verkehrssicherungspflichtiger Bahnbetreiber bzw. die für den

Bahnbetrieb zuständige Stelle als die die Sicherungsmaßnahme anordnende Stelle eine besondere Rolle einnimmt:

1. Allgemeine Themen

Themen, die sowohl auf die DB Netz AG als auch auf weitere Konzernunternehmen der DB AG zutreffen.

2. Spezielle Themen der DB Netz AG

Themen, die überwiegend in den Workshops für die DB Netz AG zu Sprache kamen.

3. Spezielle Themen anderer Konzernunternehmen

Themen, die in den Workshops der anderen Konzernunternehmen besprochen wurden (DB Services Technische Dienste GmbH, DB Telematik GmbH, DB ProjektBau GmbH, DB RegioNetz Südost-BayernBahn, DB Systemtechnik, DB Station&Service)

Im Folgenden werden diese Themen anhand der dargestellten Untergliederung vorgestellt.

Allgemeine Themen

Sperrungen der Gleise aus UV-Gründen

Das relativ neue betriebliche Verfahren der „Gleissperrung aus UV-Gründen“ wurde von den Teilnehmern häufig thematisiert und hinterfragt.

Durch die räumliche Trennung von Mensch und Gefahr stellt das Verfahren eine Maßnahme dar, die der hohen Gefährdung der Beschäftigten im Gleisbereich am ehesten angemessen ist.

In den einzelnen Veranstaltungen ließen eine Vielzahl von Fragen und unterschiedliche Teilnehmeraussagen zum Thema „Sperrungen aus UV-Gründen“ darauf schließen, dass noch einige Fragen zum Verfahren als ungeklärt erlebt bzw. noch nicht weitreichend kommuniziert wurden.

Die EUK reagierte auf diesen Sachverhalt und initiierte in der Zeitschrift BahnPraxis 11/2005 einen Artikel, der das Verfahren darstellt und erläutert.

Darüber hinaus wird empfohlen, weitere Informations- und Qualifizierungsarbeit zu leisten, da für die Sperrung aus UV-Gründen festgelegte Verfahrensweisen vorgegeben sind, die jeder Prozessbeteiligte kennen und umsetzen muss.

So wird beispielsweise ein exakt vorgeschriebener Wortlaut für den gesamten „Sperrvorgang“ erforderlich, und es handelt sich bei der Verständigung zwischen Antragsteller und Fahrdienstleiter um Gespräche, die nachgewiesen werden müssen. Es ist also ein exaktes Procedere einzuhalten und es scheint, als ob nicht selten von den Vorgaben abgewichen wird und sich dieses Verhalten leider oft als sicherheitswidrige Gewohnheiten etabliert hat. Einige Teilnehmeraussagen lassen den Verdacht aufkommen, dass um den komplexen Vorgang zu verkürzen, lediglich unzureichende Absprachen geführt werden. Dieses Vorgehen birgt ein hohes, nicht akzeptables Gefahrenpotenzial in sich.

Entwicklungsbedarf bei der Organisation der Ersten Hilfe

Im Zusammenhang mit der Selbstsicherung sind u.a. die folgenden Regelungen der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Grundsätze der Prävention“, GUV-V A 1, relevant:

Der Unternehmer hat unter Berücksichtigung der betrieblichen Verhältnisse durch Meldeeinrichtungen und organisatorische Maßnahmen dafür zu sorgen, dass unverzüglich die notwendige Hilfe herbeigerufen und an den Einsatzort geleitet werden kann.

Hinweis: Dies gilt auch beim Einsatz eines Alleinarbeiters.

Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass für die Erste-Hilfe-

Leistung Ersthelfer mindestens in folgender Zahl zur Verfügung stehen:

Bei 2 bis 20 anwesenden Versicherten ein Ersthelfer.

Bei mehr als 20 ...

Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass das Erste-Hilfe-Material jederzeit schnell erreichbar und leicht zugänglich ... bereitgehalten ... wird.

In den Diskussionen zeigte sich immer wieder, dass das Problem der Organisation der Ersten Hilfe bisher noch nicht überall optimal gelöst werden konnte. Handlungsbedarf zeigte sich bereits zu einem frühen Projektzeitpunkt. Die Informationen wurden umgehend den entsprechenden Stellen der DB AG mitgeteilt.

Beschäftigte verfügen nicht immer über die erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse

Die UVV „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, GUV-V D 33, regelt in § 6 (1), dass die Beschäftigten, als eine Voraussetzung für das Arbeiten unter Selbstsicherung, über Orts- und Streckenkenntnisse an der Arbeitsstelle verfügen müssen. Unter anderem in der Zeitschrift BahnPraxis 6/2004 erläutert die EUK diese Regelung wie folgt:

„Da auch Gefährdungen auf dem Weg zu und von der Arbeitsstelle auftreten können, ist Ortskenntnis gefordert. Die Streckenkenntnis ist im Sinne von Kenntnis über die eisenbahnbetrieblichen Gegebenheiten zu verstehen, d.h. in welchen Gleisen wird gefahren, wo ist der betriebliche Ansprechpartner, wie kann man ihn erreichen, wo sind die Signale aufgestellt, wie schnell wird gefahren, stehe ich im Gleis von A nach B oder von B nach A?“

Die Forderung nach Orts- und Streckenkenntnis stellte sich als besonders problematisch für die Konzernunternehmen bzw. Standorte mit großflächigen Einsatzgebieten dar und verstärkt immer dann, wenn Beschäftig-

te, z.B. im Rahmen einer Vertretung, in anderen Bereichen aus-helfen müssen.

Zu beachten ist, dass es sich bei dieser Forderung der Unfallverhütungsvorschrift – so wie bei den anderen unter § 6 (1) GUV-V D33 dargestellten Forderungen zur Selbstsicherung – um Ausschlusskriterien handelt. Wenn nicht sichergestellt ist, dass die Beschäftigten über entsprechende Kenntnisse verfügen, so verbietet sich ein Arbeiten unter Selbstsicherung.

Die Verantwortung liegt bei den Vorgesetzten. Sie müssen die Vermittlung eines Mindestmaßes an Orts- und Streckenkenntnissen sicherstellen.

Sicherheit als oberstes Ziel wird stellenweise in Frage gestellt

Teilweise wurde in den Workshops die Frage aufgeworfen, ob die Sicherheit das oberste Ziel der DB AG sei. Einige Teilnehmer äußerten dabei die Vermutung, dass Arbeitserledigung vor Arbeitssicherheit gehe.

Offenbar handelt es sich um ein Kommunikationsproblem. Der Abschlussbereich führt hierzu aus:

„Das mögliche Infragestellen der Sicherheit als oberstes Ziel könnte ein sicherheitsgerechtes Verhalten der Mitarbeiter behindern und sicherheitswidriges Verhalten im Zusammenhang mit der zeitnahen Erledigung von Arbeitsaufträgen fördern. Deshalb wird empfohlen, Zeichen in Richtung „Arbeitssicherheit geht vor“ zu setzen und dies auch entsprechend umfassend zu kommunizieren.“

Diskrepanz zwischen den Zeitfenstern für Arbeiten und den wirklichen Anforderungen

In den einzelnen Veranstaltungen wurde darauf hingewiesen, dass die Leistungsvorgaben eine UVV-konforme Arbeitsweise nicht immer zuließen. Dabei führten Veranstaltungsteilnehmer an, dass teilweise die Zeit-

vorgaben die Arbeitserledigung nur unter der Sicherungsmaßnahme „Gleissperrung“ oder dem „Verfahren zur Benachrichtigung von Arbeitsstellen auf der freien Strecke“ zuließen. Müsse die Sicherung von einem der Beschäftigten der Gruppe übernommen werden, reiche die für die Arbeitsausführung vorgesehene Zeitvorgabe manchmal nicht aus, da nicht immer die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse ausreichend berücksichtigt würden.

In den Veranstaltungen mit Beschäftigten der DB Netz AG wurden immer wieder die drei folgenden Aspekte diskutiert und hinterfragt:

- Wer trifft die Entscheidung zur Selbstsicherung?
- Welche Verantwortung trägt die Feinplanungsstelle/AVI?
- Fragen im Zusammenhang mit der „Ermächtigung von Personen“.

Da es in den Veranstaltungen zu sehr unterschiedlichen Aussagen bezüglich dieser drei Fragestellungen kam, wurde die DB Netz AG um Stellungnahme gebeten. Die Antworten der DB Netz AG, Integriertes Managementsystem Netz, Fachstelle Arbeitsschutz/Brandschutz vom 24. November 2005 sind im Folgenden abgedruckt.

Entscheidung zur Selbstsicherung

Die Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz; Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich (GUV-R 2150) führen hierzu folgendes aus:

„Der Unternehmer entscheidet im Einzelfall auf der Grundlage einer Sicherheitsanweisung, ob sich bei kurzfristigen Arbeiten geringen Umfanges bis zu drei Versicherte, von denen einer die Sicherung übernimmt oder besonders unterwiesene, einzeln arbeitende Versicherte selbst sichern dürfen.“

- Der Unternehmer kann von seinem Delegationsrecht

Gebrauch machen und mit dieser Entscheidung einen „Aufsichtsführenden“ (Definition siehe Erläuterungen zu Abschnitt 2.1 GUV-R 2150) beauftragen. Der Unternehmer ist dabei gut beraten, wenn er bei der Auswahl des „Aufsichtsführenden“ die Erläuterungen im Anhang 1 KoRil 132.0102 sinngemäß beachtet.

- Unabhängig von einer Delegation ist die Entscheidung für (oder gegen) ein Arbeiten unter Selbstsicherung stets auch auf Grundlage einer Beurteilung der Arbeitsbedingungen gem. § 5 ArbSchG zu treffen.

Rolle und Verantwortung der Feinplanungsstelle/AVI

- Die Feinplanungsstelle trägt die Durchführungsverantwortung der ihr übertragenen Aufgaben, wie z.B. das Erstellen von Einsatz- und Umlaufplänen für Personal sowie von Ressourcen (z.B. Pkw oder Geräte). Sie handelt im Sinne einer Stabsstelle innerhalb der Organisationseinheit (OE) Instandhaltungs-Durchführung <Ort> (I.NBI-x-L 31 yyy). Sie wirkt als „Erfüllungsgehilfe“ des OE-Leiters I.NBI-x-L 31 (Arbeitgeber/Unternehmer im Sinne des Arbeitsschutzrechts).

- Die Feinplanungsstelle nimmt somit Unternehmeraufgaben bei der Erteilung von Arbeitsaufträgen in der Linie Bezirksleiter-Teamleiter ggf. Vertreter Teamleiter oder Meister wahr. Mit der Erteilung von Arbeitsaufträgen verbunden ist die Umsetzung der Unfallverhütungsvorschriften. Dazu zählen bei Arbeiten im Gleisbereich insbesondere die Planung und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb.

- Dem OE-Leiter I.NBI-x-L 31 bleibt es im Rahmen seiner Auswahlverantwortung vor-



Abbildung 1: Projektphasen.

behalten, wenn er mit der Planung und Durchführung von Sicherungsmaßnahmen beauftragt.

- Voraussetzung für die Wahrnehmung von Unternehmerpflichten durch den Teamleiter ist in jedem Fall eine entsprechende Delegation der damit verbundenen Aufgaben.
- D.h., soweit der Teamleiter mit der Wahrnehmung der entsprechenden Unternehmerpflichten betraut wurde, ist er auch befugt, eine Entscheidung zur Selbstsicherung im Sinne Abschnitt 5.6 GUV-R 2150 zu treffen.

Es erscheint notwendig, die Rolle und Aufgabe der Feinplanungsstelle im Zusammenhang mit der Selbstsicherung noch einmal zu hinterfragen und die Betroffenen umfassend zu informieren, denn die Frage scheint vereinzelt noch nicht ausreichend geklärt.

„Ermächtigte Person“

Die Gefährdungsbeurteilung im Einzelfall, die Entscheidung ob unter Selbstsicherung gearbeitet werden kann sowie die Auswahl der Sicherungsmaßnahme ist eine Unternehmernaufgabe,

eine Unternehmerpflicht. Der Unternehmer kann diese Pflichten an geeignete Mitarbeiter mit Führungsfunktion übertragen. Das Übertragen solcher Aufgaben hat die DB AG in Richtlinien geregelt. Zusätzlich verweisen wir in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen im Artikel „Selbstsicherung bei Arbeiten im Bereich von Gleisen – Eine Herausforderung für alle Prozessbeteiligten“, erschienen in Bahnpraxis 11/2005, insbesondere dort auf den Abschnitt „Wer trifft die Entscheidung zur Selbstsicherung?“ Seite 131 und 132.

Spezielle Themen anderer Konzernunternehmen

Sicherungsplanung

In § 4 (1) der UVV GUV-VD33 ist geregelt:

... dass „der Unternehmer im Gleisbereich Arbeiten nur durchführen darf, nachdem die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle die erforderlichen Sicherheitsanweisungen aufgestellt hat.“

Diese Sicherheitsanweisung wurde von der DB Netz AG in Form der Konzernrichtlinie 132.0118 erstellt. Teil der Sicherheitsanweisung ist der Sicherungsplan. Es ist gefordert,

dass ein so genannter „kleiner“ Sicherungsplan nach Anlage 2, Anhang 1 erstellt wird. Bei der Erstellung des Sicherungsplanes wirken sowohl der ausführende Unternehmer als auch die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (BzS) mit. Die BzS ordnet die Sicherungsmaßnahme an, d.h. nur sie legt fest, unter welcher Sicherungsmaßnahme gearbeitet wird.

Gerade dieses Prozedere stellt die anderen Konzernunternehmen vor ein Problem. Fallen Arbeiten kurzfristig bzw. in Bereitschaftsdiensten an, wird auch kurzfristig ein Sicherungsplan benötigt, was bei dem festgelegten Verfahrensablauf nur schwer durchführbar ist.

Vor dem Hintergrund, dass der Auftraggeber die schnellstmögliche Auftrags erledigung und der Auftragnehmer zusätzlich die Sicherheit seiner Mitarbeiter zum Ziel hat, muss die Zusammenarbeit zwischen BzS und ausführendem Unternehmer optimiert werden.

Der Abschlussbericht führt hierzu aus:

dass darüber nachgedacht werden sollte, inwieweit das geschilderte Prozedere und die Form des Sicherungsplanes noch dem eigentlichen Ziel – der Sicherung der Beschäftigten – gerecht wird und in wieweit man den gesamten Prozess optimieren kann, damit alle Beteiligten sich daran halten und davon profitieren können.

Der vorgestellte Themenspeicher war in Teilen Bestandteil der dritten Phase des Projekts, der Evaluationsphase. Eine Stichprobe von Teilnehmern sowie die fachkundigen Berater von EUK und DB AG, die die Workshops begleitet hatten, wurden zu einigen der oben dargestellten Themen und deren Entwicklung seit Durchführung der Workshops befragt. Da dies aber nur einen Teil der Evaluation abdeckt, wird im Folgenden ausführlich auf die Evaluation eingegangen.

Evaluationsphase

In diesem Projektabschnitt ging es um die Frage, ob die anvisierten Projekt- bzw. Workshopziele erreicht werden konnten, um am Ende eine Aussage über den Erfolg des gesamten Projektes machen zu können.

Die Evaluation erfolgte zu drei Messzeitpunkten:

- Unmittelbar nach den einzelnen Veranstaltungen sollte die Zufriedenheit der Teilnehmer mit der Veranstaltung überprüft und eine erste Einschätzung zur Auswirkung auf künftiges Verhalten abgegeben werden.
- Drei bis zwölf Monate nach der Veranstaltung sollte überprüft werden, inwieweit die einzelnen Inhalte noch erinnert wurden und ob sich einige davon bereits auf das Verhalten und den Arbeitsalltag ausgewirkt haben.
- Zu Projektabschluss im Dezember 2005 wurde über eine Expertenbefragung ermittelt, inwieweit sich die Inhalte auf das Unternehmen ausgewirkt haben.

Befragung unmittelbar nach den einzelnen Veranstaltungen

Nach jeder Veranstaltung wurden die Teilnehmer gebeten, einen Fragebogen auszufüllen. Mit Hilfe der Fragebögen sollte u.a. die Zufriedenheit der Teilnehmer mit den einzelnen Workshopinhalten und dem Workshop insgesamt ermittelt werden. Hauptsächlich wurden Daten zur Qualität des Workshops erhoben. Die Teilnehmer sollten zu folgenden, ausgewählten Fragen Stellung nehmen:

- Hat Ihnen das Seminar Spaß gemacht?
- Fanden Sie das Seminar informativ?
- Konnten Sie Anregungen für Ihre Tätigkeit gewinnen?
- Hatten Sie Gelegenheit zu Diskussionen?
- Fanden Sie die ausgewählten Inhalte angemessen?
- Haben Sie das Gefühl, in Zukunft zielgerichteter eine Entscheidung treffen zu können, ob unter Selbstsicherung gearbeitet werden

kann?

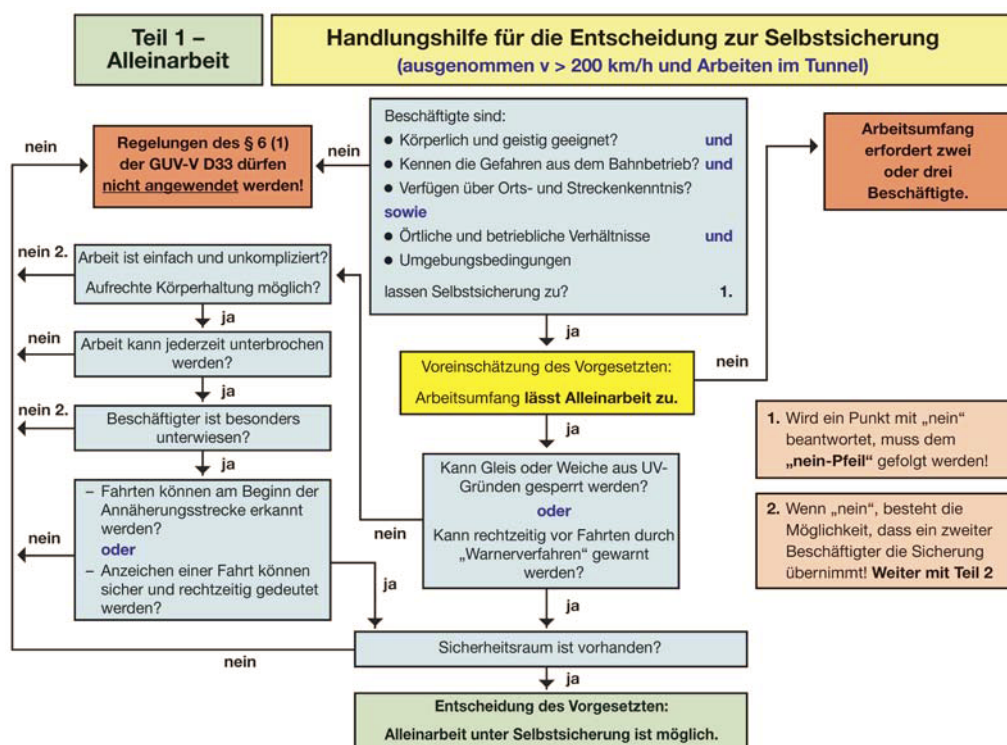
- Wie nützlich finden Sie die erarbeitete Checkliste/ Handlungshilfe als Unterstützung für die Gefährdungsbeurteilung?
- Können Sie sich vorstellen, dass sich die Inhalte des Workshops auf Ihre zukünftigen Entscheidungen auswirken werden?
- Würden Sie das Seminar anderen Kolleginnen und Kollegen empfehlen?

Die Teilnehmer sollten diese und weitere Fragen auf einer fünfstufigen Ratingskala (1 = sehr wenig bis 5 = sehr viel) bewerten.

Insgesamt war die Resonanz der Teilnehmer auf die Workshops gut bis sehr gut. Die meisten Durchschnittswerte lagen nahe dem Punktwert vier oder darüber, somit beträchtlich zum positiven Pol hin.

Strukturierte Telefoninterviews

Drei bis zwölf Monate nach den Veranstaltungen wurden Telefoninterviews mit einer zufällig



gezogenen Stichprobe von Workshopteilnehmern durchgeführt. Mit Hilfe der Interviews sollte überprüft werden, inwieweit die Workshopinhalte noch erinnert wurden und ob sich einige davon bereits auf den Arbeitsalltag und das Verhalten der einzelnen Personen ausgewirkt haben. Außerdem sollte erfragt werden, ob sich bezüglich der Themen des Themenspeichers (siehe oben) etwas getan hatte.

In diesem Beitrag kann nur ein kleiner Ausschnitt der Ergebnisse der Telefoninterviews präsentiert werden.

Von den befragten Personen geben 44 Prozent an, dass sich nach dem Workshop Ihre Einstellung zum Thema „Selbstsicherung bei Arbeiten im Gleisbereich“ geändert habe. 47 Prozent der Befragten geben an, dass keine Einstellungsänderung bewirkt werden konnte, da eine entsprechende Einstellung zum Thema bereits vorhanden war. Lediglich 7 Prozent geben keine Änderung der Einstellung an, 2 Prozent können keine Aussage machen, siehe Abbildung 2.

54 Prozent der interviewten Personen geben an, ihr Verhalten habe sich aufgrund der vermittelten Inhalte geändert. 36 Prozent geben an, dass die Inhalte keine Auswirkungen auf das Verhalten hatten, da ein entsprechendes Verhalten bereits vor den Workshops gezeigt wurde. Bei 10 Prozent der befragten Personen hat sich das Verhalten nach dem Workshop nicht verändert, Abbildung 3.

Zwei Drittel der interviewten Personen gibt an, dass sie das Gefühl haben, nach den Workshops eine zielgerichtetere Entscheidung treffen zu können. 19 Prozent der Befragten haben bereits vor den Workshops die Entscheidung zielgerichtet getroffen und 16 Prozent geben an, dass der Workshop hier keine Hilfestellung leisten konnte, siehe Abbildung 4.

Weiterhin wurden die Teilnehmer befragt, ob sich in ihrem Unternehmen etwas verändert habe, das sie auf die Workshops zurückführen. Hier geben 26 Prozent der Befragten an, dass sich etwas getan habe, 44 Prozent teilen diese Meinung nicht. 28 Prozent der Interviewten wissen es nicht.

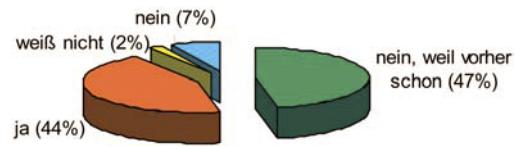


Abbildung 2: „Hat sich nach dem Workshop Ihre Einstellung zum Thema Selbstsicherung oder anderen im Workshop behandelten Themen geändert?“

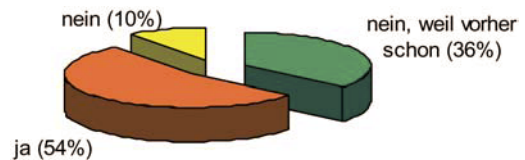


Abbildung 3: „Hat sich nach dem Workshop Ihr Verhalten zum Thema Selbstsicherung oder anderen im Workshop behandelten Themen geändert?“

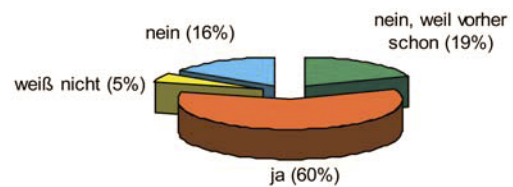


Abbildung 4: „Haben Sie jetzt nach dem Workshop das Gefühl, zielgerichteter eine Entscheidung treffen zu können, ob unter Selbstsicherung gearbeitet werden kann?“

Evaluationsworkshop

Zum dritten Messzeitpunkt wurden die fachkundigen Berater

von EUK und DB AG zu ihrer Meinung und zum Gelingen der Workshops bzw. des gesamten Projektes befragt. Diese zusätzliche Befragung wurde gewählt, da die Experten die

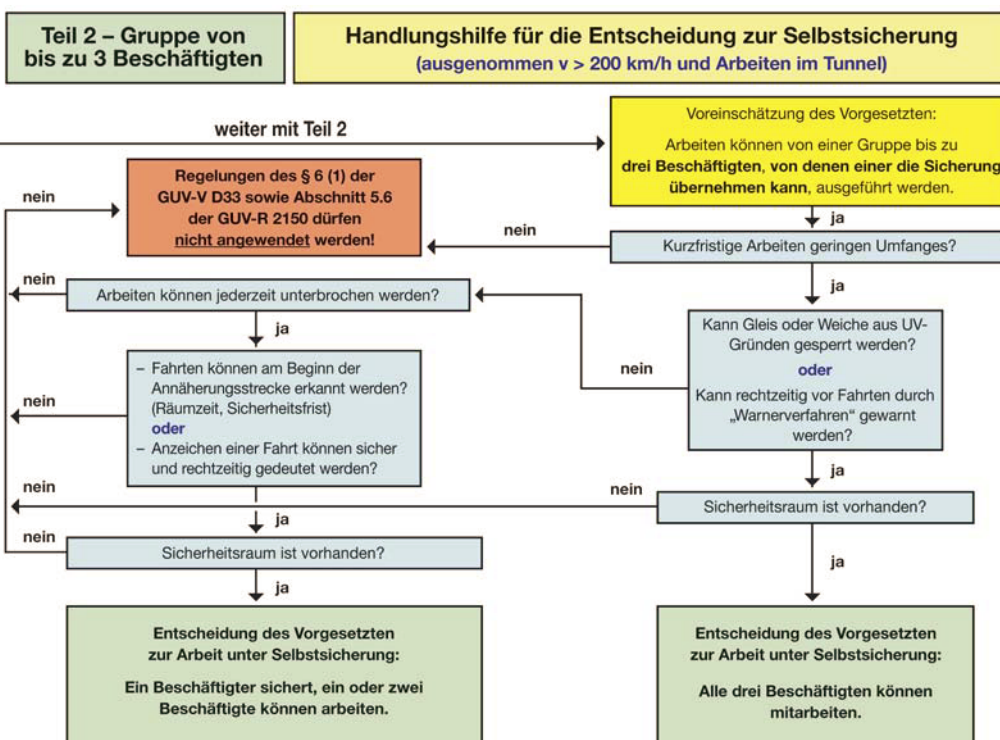


Abbildung 5: Handlungshilfe.

einzelnen Veranstaltungen fachlich begleitet hatten und sie tiefere Einblicke in das Arbeitsumfeld und die Unternehmensebenen haben als die Workshopteilnehmer. Auf diesem Wege sollten noch genauere Informationen über das Ergebnis der Workshops und die Zielrichtung des Projektes geliefert werden.

An dieser Stelle kann wieder nur ein kleiner Ausschnitt aus den Ergebnissen des Evaluationsworkshops präsentiert werden.

Die Experten sollten aus ihrer Sicht beurteilen, was das wichtigste positive Ergebnis war, das durch die Workshops erzielt wurde. Fast alle Experten waren der Meinung, dass das wichtigste Ergebnis die Sensibilisierung der Teilnehmer, also der Entscheider, war. Neben der Sensibilisierung wurde hervorgehoben, dass das Wissen der Teilnehmer vertieft und somit ein Beitrag zur Erhöhung der Fachkompetenz geleistet wurde. Als ein weiteres positives Ergebnis des Workshops wurde die gemeinsam mit der Fachstelle Arbeitsschutz der DB Netz AG erarbeitete Handlungshilfe für die Entscheidung zur Selbstsicherung angeführt.

Diese Handlungshilfe unterstützt den Entscheider durch in einem Flussdiagramm vorgegebene Ja- bzw. Nein-Abfragen, ob die Voraussetzungen für ein Arbeiten unter Selbstsicherung gegeben sind. Die Handlungshilfe (Abbildung 5) wendet sich an den Entscheider, also den Vorgesetzten und nicht an den letztlich sich selbst Sichernden, da er ja nicht – man kann nicht oft genug darauf hinweisen – die Entscheidung über die Selbstsicherung trifft.

Weiterhin sollten die Experten beurteilen, ob die Workshops Hinweise für eine effektive Präventionsarbeit liefern konnten. Die Experten von EUK und DB AG waren der Meinung, dass mittelmäßig viele bis viele Hinweise für eine effektive und zielgerichtete Präventionsarbeit geliefert werden konnten.

Insgesamt ergab die Befragung der Experten, dass die Workshops einen Informationsgewinn für ALLE erbracht haben, dass Aufwand und Nutzen des Projektes in angemessenem Verhältnis zueinander standen und dass das Projekt positive Veränderungen initiieren konnte.

Sowohl die Experten des Evaluationsworkshops, als auch die mit Hilfe der Telefoninterviews befragten Workshopteilnehmer, sollten eine erste Einschätzung zur Entwicklung der Themen des Themenspeichers abgeben. Da sich die Einschätzungen stark ähneln, werden sie an dieser Stelle zusammengefasst dargestellt.

- Die Bewertung des Themas „Ersthelferforderung“ fällt am positivsten aus. Sowohl Experten als auch Workshopteilnehmer geben an, dass seit den Workshops vermehrt Ersthelfer ausgebildet wurden.
- Die Frage nach der Meldeeinrichtung für den Alleinarbeiter fällt nicht ganz so positiv aus. Von den 55 Prozent der Befragten, die das Thema als kritisch einstufen, gaben 20 Prozent eine Änderung an. 60 Prozent sind der Meinung, dass hier bisher keine Veränderung stattgefunden habe.
- Bezüglich der Themen „Rolle/Verantwortung der Feinplanungsstelle“ und „Ermächtigte Personen“ sind sowohl Experten als auch Workshopteilnehmer der Meinung, dass die Workshops hier einen Beitrag im Sinne einer Sensibilisierung leisten konnten.

Betrachtet man die Ergebnisse der Evaluation zusammenfassend, so kann festgehalten werden, dass die Projekt- und Workshopziele

- Handlungssicherheit bei den Entscheidern erhöhen,
- Sensibilisierung für das Thema,
- erfolgreiche Präventionsarbeit,

- Initiierung von Veränderungsprozessen,
- Qualifikation,
- Bewusstmachen der Verantwortung,
- Entwicklung einer Handlungshilfe für die Entscheidung zur Selbstsicherung erreicht wurden.

Bezogen auf andere Themen des Themenspeichers, z.B. Orts- und Streckenkenntnis, „Ermächtigte Personen“, Feinplanungsstelle, Sperrung aus UV-Gründen, sind die Ziele noch nicht vollständig erreicht. Hier bedarf es noch einiger Optimierungsanstrengungen.

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Dieser Beitrag sollte den Lesern einen kurzen Überblick über das von der EUK in Auftrag gegebene FSA-Projekt „Selbstsicherung bei Arbeiten im Gleisbereich“ geben. Der Fokus lag dabei auf den Erkenntnissen und Ergebnissen, die mit Hilfe der Workshops gewonnen wurden.

Festzuhalten ist, dass das Ziel des Projektes, das in erster Linie auf die Sensibilisierung aller am Prozess Beteiligten ausgerichtet war, weitestgehend erreicht wurde.

Die Personen, die die Entscheidung zur Selbstsicherung treffen, wurden durch die Workshops in ihrer Fähigkeit gefördert, mit Hilfe einer Gefährdungsbeurteilung diese zielgerichtet zu treffen. Die Teilnehmer wurden erneut umfassend über ihre Aufgaben und Verantwortung gegenüber ihren Beschäftigten aufgeklärt und haben Informationen in Form der Handlungshilfe für die Entscheidung zur Selbstsicherung an die Hand bekommen, die sie bei dieser verantwortungsvollen Aufgabe unterstützen können. Die Handlungshilfe steht den „Entscheidern“ in Form ei-

ner Faltkarte zur Verfügung und ist über die Außenbüros der EUK zu erhalten.

Themen, die noch nicht abschließend geklärt werden konnten, bzw. deren Umsetzung möglicherweise mehr Zeit in Anspruch nimmt und bei denen eine reine Sensibilisierung nicht ausreicht, sind die des Themenspeichers. Das Ziel, diese den Verantwortlichen bekannt zu machen, ist erreicht.

Das Projekt hat zwar seine Ziele erreicht, um aber den gesamten Erfolg abschöpfen zu können, muss an die Ergebnisse angeknüpft und soweit erforderlich bei den Beteiligten, also den Vorgesetzten und den Beschäftigten Veränderungen herbeigeführt werden. Man darf optimistisch sein, denn Lösungen sind angeschoben bzw. es wird daran gearbeitet.

Der Abschlussbericht „Selbstsicherung bei Arbeiten im Gleisbereich“, F06-0401, kann bei der Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin, Dynamostraße 7 – 11, 68165 Mannheim, angefordert werden. ■

