

Workshopreihe „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“ – ein Resümee

Im EUK Dialog 4/2008 berichtete Juliane Manteuffel, Mitarbeiterin der Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin e.V. (FSA), über die neue Workshopreihe „Gefährdungsbeurteilung bei Arbeiten im Gleisbereich“, die im März 2009 startete. Dies liegt nun ein Jahr zurück.

Das Projekt wurde durch die Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) und die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) initiiert und von der DB Netz AG unterstützt. Die Workshops, die wesentlicher Bestandteil des gleichnamigen Projektes waren, wurden bis Ende 2009 durchgeführt.

In diesem Beitrag wird **Juliane Manteuffel**, die Moderatorin der Workshops, einen Einblick in die Ergebnisse der Workshopreihe geben und erste Schlussfolgerungen ziehen.

Zielgruppe

Zielgruppe der Workshops waren Mitarbeiter der für den Bahnbetrieb zuständigen Stellen (BzS). Angesprochen waren vor allem Mitarbeiter der Regionalnetze, der Fern- und Ballungsnetze sowie der Regionetze der DB Netz AG. Im Zusammenhang mit der Sicherheitsmaßnahme gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb kommt dem bauausführenden Unternehmer eine große Bedeutung zu. Deshalb konnten auch Baufirmen an den Veranstaltungen teilnehmen.

Die Zielsetzung der Workshops ergab sich aus den Regelungen des § 3 (1) der Unfallverhütungsvorschrift *Arbeiten im Bereich von Gleisen*, GUV-V D33:

„Der Unternehmer hat Beginn, Änderungen und Ende von Arbeiten im Gleisbereich und die erforderlichen Räumzeiten der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle so rechtzeitig anzuzeigen, dass diese die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb anordnen oder durchführen

kann. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt sind.“

Diese Regelung weist der BzS bei allen Arbeiten im Gleisbereich eine Schlüsselfunktion und hohe Verantwortung zu.

Ziel der Workshops war es daher, die Mitarbeiter der BzS in die Lage zu versetzen, die an sie gestellten Anforderungen – hier das Festlegen der Sicherheitsmaßnahme – noch besser zu erfüllen. Darüber hinaus sollte der fachliche Austausch der Praktiker hinsichtlich ihrer Entscheidungsstrategien zur Auswahl der Sicherheitsmaßnahme gefördert und Hinweise auf Möglichkeiten zu einer weiteren Standardisierung der Vorgänge sowie der Maßnahmen abgeleitet werden.

Die Konzepterstellung und Moderation der Workshops erfolgte durch die FSA. Diese hatte bereits das Vorgängerprojekt „Selbstsicherung bei Arbeiten im Gleisbereich“, das in den Jahren 2004 bis 2006 durchgeführt wurde, ausgestaltet und moderiert. Dies geschah nicht zufällig, denn die

FSA arbeitet seit nunmehr 15 Jahren gemeinsam mit der EUK, der BG BAU und der DB Netz AG erfolgreich an Projekten rund um das Thema „Arbeiten im Gleisbereich“.

Workshops

Die Workshops wurden bedarfsgerecht und bundesweit angeboten. Im Zeitraum März bis September 2009 wurden insgesamt 36 eintägige Veranstaltungen mit 530 Teilnehmern durchgeführt. Die Workshops verteilten sich dabei wie folgt auf die Regionen:

- Süd: 6 Workshops,
- Südwest: 5 Workshops,
- Mitte: 4 Workshops,
- Ost: 6 Workshops,
- West: 4 Workshops,
- Südost: 6 Workshops,
- Nord: 5 Workshops.

Die Bestandteile des Workshops waren unter anderem Impulsvorträge zum Thema „Rechtliche Grundlagen“ und „Sicherheitsmaßnahmen“, Soll-Ist-Abgleiche der Ablaufprozesse und Praxisbeispiele in Form von Gruppenarbeiten. Ziel war es, einen Erfahrungsaustausch mit und zwischen den Praktikern zu ermögli-

chen. Auf diesem Wege entwickelten sich im Teilnehmerkreis zahlreiche vertiefende Diskussionen.

Themen, die die Zeit oder den inhaltlichen Rahmen gesprengt hätten, wurden in einem Themenspeicher festgehalten. Die FSA erstellte zu jeder Veranstaltung ein Protokoll, das die wesentlichen Fragen und diskutierten Themenschwerpunkte sowie alle relevanten Workshopunterlagen enthielt. Jeder Teilnehmer erhielt ein Veranstaltungsprotokoll. Die Themen, deren Umsetzung in der Praxis wiederholt Fragen aufwarfen, wurden den Verantwortlichen bereits während der Workshopphase bekannt gemacht. Ein Großteil davon konnte im Rahmen der Protokolle durch die Unfallversicherungsträger bzw. die DB Netz AG, Fachstelle Arbeits-/ Brandschutz, beantwortet werden. So entstand über die gesamte Workshopreihe eine Liste wesentlicher Themen, die sich als relevant für das Gelingen eines optimalen Arbeitsschutzes erwies.

Hier sollen nun einige der Themen aufgeführt werden, die – aus Sicht der FSA – nach Abschluss des Projektes angegangen werden sollten, um die Handlungssicherheit der Mitarbeiter der BzS zu erhöhen, die Abläufe im Unternehmen DB Netz AG zu optimieren und so langfristig den gesamten Prozess der Sicherheitsplanung noch sicherer zu gestalten. Die im Folgenden aufgeführten Themen sind aus den im Teilnehmerkreis geführten Diskussionen abgeleitet:

Ressourcen der BzS

Wie bereits erwähnt, trägt die BzS im Rahmen der Sicherheitsplanung eine hohe Verantwortung. In den Diskussionen wurde deutlich, dass in einigen Fällen die Voraussetzungen fehlen, dieser verantwortungsvollen Aufgabe gerecht zu werden. So hat die BzS beispielsweise eine

Vielzahl von Sicherungsplänen zu bewältigen, was vor dem Hintergrund begrenzter zeitlicher Ressourcen und anderer Aufgaben, die die BzS im Rahmen ihrer Funktion zu erfüllen hat, zu Schwierigkeiten führen kann.

Teilnehmer merken an, dass sie nicht immer über die Entscheidungsfreiheit verfügen, auf der Grundlage des Verfahrens zur Auswahl des Sicherungsverfahrens (RIMINI) hochwertige Sicherungsmaßnahmen anordnen und durchführen zu lassen, auch wenn sie sicherheitstechnisch gerechtfertigt sind.

Vorlaufzeiten

Die für den Prozess der Sicherungsplanung notwendigen Vorlaufzeiten können nach Angaben von Teilnehmern teilweise nicht eingehalten werden, was zu Verzögerungen bei allen im Prozess Beteiligten führen kann: dem ausführenden Unternehmen, der BzS und dem Sicherungsunternehmen. Die Verzögerung kann letztlich dazu führen, dass der jeweilige Beitrag zur Vorbereitung der Sicherungsmaßnahme nicht fristgerecht geleistet wird und eine sachgerechte Planung des Sicherungsverfahrens gar nicht mehr möglich ist. Die Teilnehmer begründeten die Verzögerungen zum Teil mit dem zu späten Zeitpunkt der Auftragsvergabe für die Bau- und Sicherungsleistung.

Fehlende Qualifikation der Verantwortlichen der Bauunternehmen

In Teil 1 des Sicherungsplanes, ein Vordruck des Moduls 132.0118, *Arbeiten im Gleisbereich*, muss der bauausführende Unternehmer die Arbeiten im bzw. am Gleisbereich der BzS anzeigen und ihr alle für die Ermittlung der Sicherungsmaßnahme relevanten Informationen schriftlich zukommen lassen. Hierzu muss er die Gefährdung seiner Beschäftigten durch den Bahnbetrieb beurteilen. Diese

Informationen sind maßgebend für die Auswahl und Festlegung der Sicherungsmaßnahme. Den Rückmeldungen der Workshopteilnehmer war zu entnehmen, dass den bauausführenden Unternehmen oft wesentliche Kenntnisse für die Erfüllung dieser verantwortungsvollen Aufgabe fehlen, insbesondere bahnspezifische Kenntnisse sowie Ortskenntnisse.

Umsetzung und Durchführung der Sicherungsmaßnahme durch das Sicherungsunternehmen

Teilnehmer merkten in den Workshops an, dass die Sicherungsunternehmen ihre Aufgabe, die Sicherungsmaßnahme zu planen und umzusetzen, nicht immer kompetent erfüllen. Häufig erwähnt wurden die fehlenden Ortskenntnisse von Firmen (Firmensitz teilweise weit entfernt von der Baumaßnahme), die gerade im Zusammenhang mit der Planung der Sicherungsmaßnahme als besonders kritisch betrachtet werden müssen.

Die oben beispielhaft aufgeführten Punkte sind Auszüge aus dem Projektbericht der FSA, der derzeit erstellt wird und den zuständigen Stellen mit dem Ziel einer weiteren Optimierung der Ressourcen und der Abläufe übergeben wird.

Resonanz

Nach jeder Veranstaltung wurde von den Teilnehmern eine Rückmeldung erbeten. Die Teilnehmer hatten die Möglichkeit, mit Hilfe eines anonymen Fragebogens ihre Meinung zum Workshop und dessen Inhalten zum Ausdruck zu bringen.

Über die gesamte Workshopreihe hinweg wurden 442 Fragebögen von den Teilnehmern ausgefüllt. Insgesamt war die Resonanz auf die Workshops gut bis sehr gut. Die Durchschnittswerte liegen alle auf



Abbildung 1: Teilnehmerrückmeldungen – Einschätzung des zukünftigen Verhaltens.

einer Fünf-Punkte-Skala nahe dem Punktwert vier oder darüber, somit beträchtlich zum positiven Pol hin. Die Rückmeldungen der Teilnehmer lassen positive Rückschlüsse auf die Akzeptanz der Workshops und der Inhalte zu. Die meisten Teilnehmer fanden die Workshops interessant und informativ. Sie lobten sowohl die inhaltliche als auch methodische Ausgestaltung der Veranstaltungen. Darüber hinaus lassen einige Antworten der Teilnehmer die Annahme zu, dass die Workshops auch langfristig einen Einfluss auf ihre Einstellung und ihr tatsächliches Verhalten haben könnten (Abbildung 1).

Fazit

Zusammengefasst wurden die Teilnehmer durch die Workshops erneut umfassend über ihre Aufgaben und ihre Verantwortung aufgeklärt, sie haben Informationen an die Hand bekommen, die sie dabei unterstützen.

Die Workshops wurden genutzt, um tägliche Probleme aus der Praxis zur Diskussion zu stellen. Es fand ein reger Erfahrungsaustausch statt, von dem sowohl die Teilnehmer als auch die Experten von EUK, BG BAU und DB Netz AG profitierten.

Die wesentlichen Ziele des Projektes, die in erster Linie auf das Sensibilisieren der Teilnehmer und Erhöhen der Handlungssicherheit ausgelegt waren, wurden weitestgehend erreicht.

Allerdings soll hier auch erwähnt werden, dass sowohl einige Teilnehmer als auch die begleitenden Experten sich in den Workshops teilweise noch mehr Raum für die Diskussion aktueller Probleme gewünscht hätten, was das Workshopkonzept allerdings nicht zuließ. Möglicherweise wäre für die Mitarbeiter der BzS ein ähnliches Forum hilfreich, das einen regelmäßigen Austausch der aktuellen Probleme ermöglicht.

Weiterhin hat die Workshopreihe eine Vielzahl an Themen hervorgebracht, an denen im Sinne der Handlungssicherheit der Mitarbeiter der BzS aber auch im Sinne einer Optimierung des gesamten Prozesses weitergearbeitet werden sollte; nur so kann der gesamte Erfolg des Projektes abgeschöpft werden. Dies erfolgte bereits während der Projektlaufzeit durch die Information der DB Netz AG, sollte aber soweit erforderlich über den Projektzeitraum hinaus von den Verantwortlichen noch weiter verfolgt und vorangetrieben werden. Nur so gelingt es, Organisationsentwicklungsprozesse anzustoßen, die langfristig zur Optimierung des Arbeitsschutzes beitragen.

Gute Lösungsansätze existieren bereits. Sie wurden insbesondere durch die Workshopteilnehmer angeregt und werden durch die Unfallversicherungsträger und die DB Netz AG, Fachstelle Arbeits-/Brandschutz, weiterentwickelt. ■