Eisenbahn-Bundesamt

Ingo Härms

Referat 33 – GA 3320

Grundsätze Technischer Arbeitsschutz

Anlagen Baustellen

Eisenbahn-Bundesamt - Zentrale

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

Tel.: (02 28) 98 26 – 353

Fax.: (02 28) 98 26 – 9353

E-Mail: Haermsl@eba.bund.de

Erfahrungen aus den Baustellenkontrollen der Arbeitsschutzaufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes

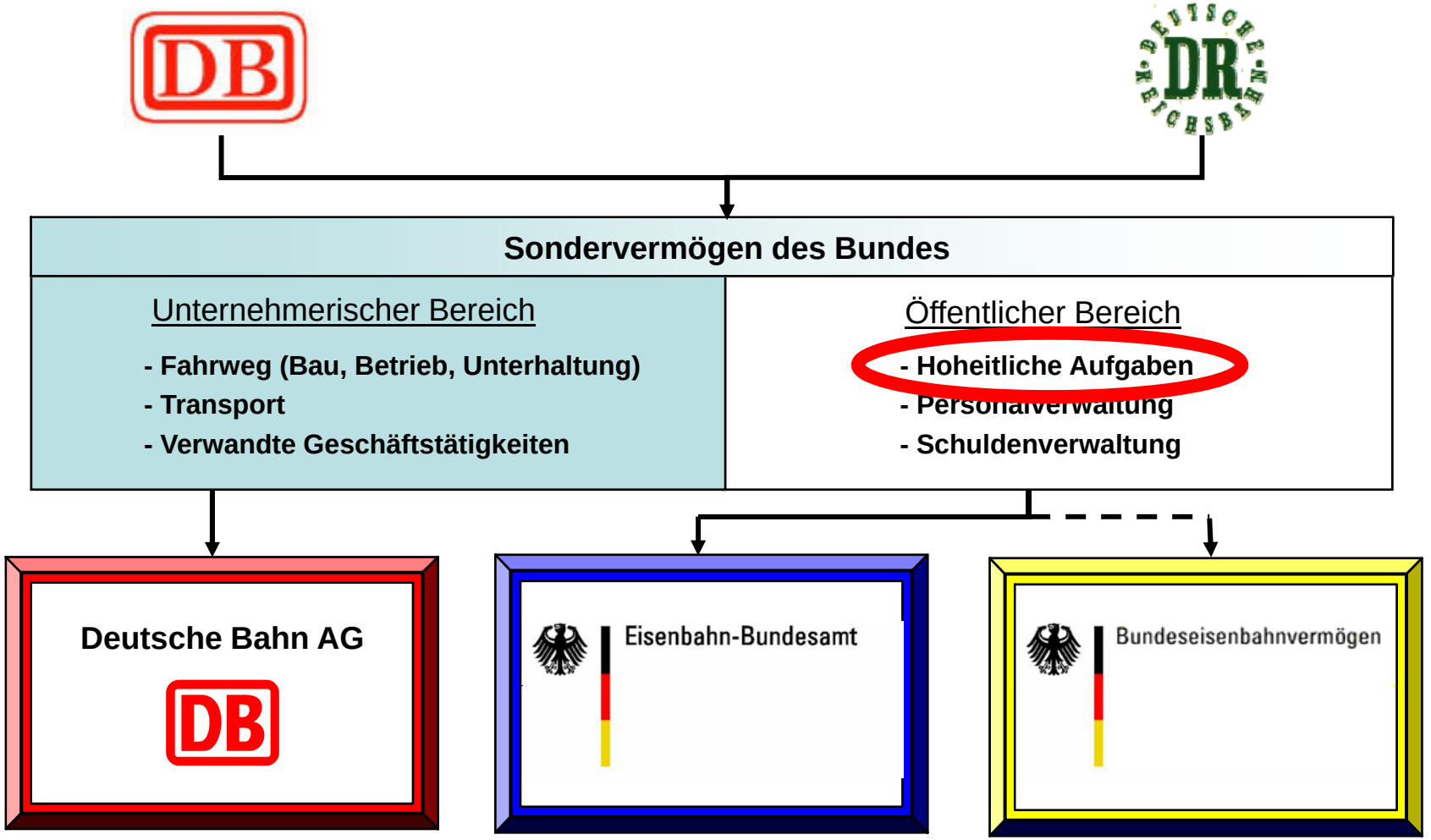
Gliederung

1. Das Eisenbahn-Bundesamt
2. Rechtsgrundlagen
3. Arbeitsschutzaufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes
4. Überwachung von Bahnbaustellen - Erfahrungen
5. Meldung von Arbeitsunfällen

Gliederung

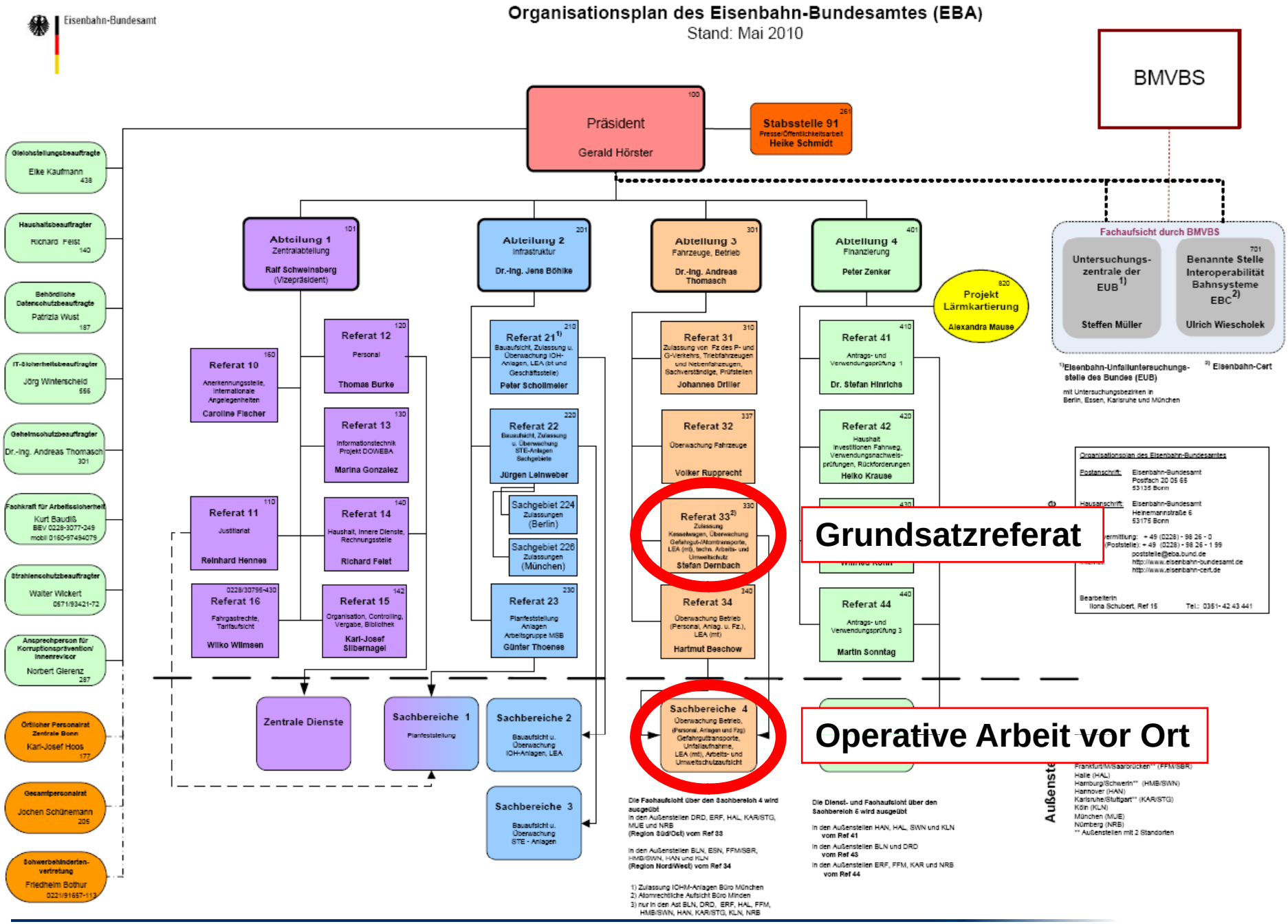
1. Das Eisenbahn-Bundesamt
2. Rechtsgrundlagen
3. Arbeitsschutzaufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes
4. Überwachung von Bahnbaustellen - Erfahrungen
5. Meldung von Arbeitsunfällen

Die Entstehung des EBAs



Das Eisenbahn-Bundesamt

- ist eine selbständige deutsche Bundesoberbehörde
- unterliegt der Fach- und Rechtsaufsicht des BMVBS
- Zentrale in Bonn ca. 250 Mitarbeiter
- rund 900 Mitarbeiter in 12 Außenstellen / 15 Standorte


Eisenbahn-Bundesamt
Organisationsplan des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)
Stand: Mai 2010
BMVBS
Präsident
Gerald Hörster
Stabsstelle 91
Presse/Öffentlichkeitsarbeit
Heike Schmidt
Gleichstellungsbeauftragte
Elke Kaufmann
Haushaltsbeauftragter
Richard Feist
Behördliche Datenschutzbeauftragte
Patrizia Wust
IT-Sicherheitsbeauftragter
Jörg Winterscheid
Geheimschutzbeauftragter
Dr.-Ing. Andreas Thomasch
Fachkraft für Arbeitssicherheit
Kurt Baudiß
Strahlenschutzbeauftragter
Walter Wickert
Ansprechperson für Korruptionsprävention/ Innenrevisor
Norbert Glerenz
Örtlicher Personalrat Zentrale Bonn
Karl-Josef Hoos
Gesamtpersonalrat
Jochen Schünemann
Schwerbehinderten-vertretung
Friedhelm Bothur
Abteilung 1
Zentralabteilung
Ralf Schweinsberg
(Vizepräsident)
Abteilung 2
Infrastruktur
Dr.-Ing. Jens Böhlke
Abteilung 3
Fahrzeuge, Betrieb
Dr.-Ing. Andreas Thomasch
Abteilung 4
Finanzierung
Peter Zenker
Projekt Lärmkartierung
Alexandra Mause
Fachaufsicht durch BMVBS
Untersuchungs-zentrale der EUB 1)
Steffen Müller
Benannte Stelle Interoperabilität Bahnsysteme EBC 2)
Ulrich Wiescholek
1)Eisenbahn-Unfalluntersuchungs-stelle des Bundes (EUB)
mit Untersuchungsbezirken in Berlin, Essen, Karlsruhe und München
2) Eisenbahn-Cert
Referat 10
Anerkennungsstelle, Internationale Angelegenheiten
Caroline Fischer
Referat 11
Justitiariat
Reinhard Hennes
Referat 16
Fahrgastrechte, Tarifaufsicht
Wilko Wilmsen
Referat 12
Personal
Thomas Burke
Referat 13
Informationstechnik Projekt DOMEBA
Marina Gonzalez
Referat 14
Haushalt, Innere Dienste, Rechnungsstelle
Richard Feist
Referat 15
Organisation, Controlling, Vergabe, Bibliothek
Karl-Josef Silbernagel
Referat 21 1)
Bauaufsicht, Zulassung u. Überwachung IOH-Anlagen, LEA (bt und Geschäftsstelle)
Peter Schollmeier
Referat 22
Bauaufsicht, Zulassung u. Überwachung STE-Anlagen Sachgebiete
Jürgen Leinweber
Sachgebiet 224
Zulassungen (Berlin)
Sachgebiet 226
Zulassungen (München)
Referat 23
Planfeststellung Anlagen Arbeitsgruppe MSB
Günter Thoenes
Referat 31
Zulassung von Fz des P- und G-Verkehrs, Triebfahrzeugen und Nebenfahrzeugen, Sachverständige, Prüfstellen
Johannes Driller
Referat 32
Überwachung Fahrzeuge
Volker Rupprecht
Referat 33 2)
Zulassung Kesselwagen, Überwachung Gefahrgut-/Montrensporte, LEA (mt), techn. Arbeits- und Umweltschutz
Stefan Dernbach
Referat 34
Überwachung Betrieb (Personal, Anlag. u. Fz.), LEA (mt)
Hartmut Beschow
Referat 41
Antrags- und Verwendungsprüfung 1
Dr. Stefan Hinrichs
Referat 42
Haushalt Investitionen Fahrweg, Verwendungsnachweis-prüfungen, Rückforderungen
Heiko Krause
Referat 44
Antrags- und Verwendungsprüfung 3
Martin Sonntag
Zentrale Dienste
Sachbereiche 1
Planfeststellung
Sachbereiche 2
Bauaufsicht u. Überwachung IOH-Anlagen, LEA
Sachbereiche 3
Bauaufsicht u. Überwachung STE - Anlagen
Sachbereiche 4
Überwachung Betrieb, (Personal, Anlagen und Fzg) Gefahrguttransporte, Unfallaufnahme, LEA (mt), Arbeits- und Umweltschutzaufsicht
Die Fachaufsicht über den Sachbereich 4 wird ausgeübt in den Außenstellen DRD, ERF, HAL, KAR/STG, MJE und NRB (Region Süd/Ost) vom Ref 33
In den Außenstellen BLN, BSN, FFM/SBR, HMB/SWN, HAN und KLN (Region Nord/West) vom Ref 34
Die Dienst- und Fachaufsicht über den Sachbereich 6 wird ausgeübt in den Außenstellen HAN, HAL, SWN und KLN vom Ref 41
In den Außenstellen BLN und DRD vom Ref 43
In den Außenstellen ERF, FFM, KAR und NRB vom Ref 44
1) Zulassung IOH/M-Anlagen Büro München
2) Atomrechtliche Aufsicht Büro Minden
3) nur in den Ast BLN, DRD, ERF, HAL, FFM, HMB/SWN, HAN, KAR/STG, KLN, NRB
Grundsatzreferat
Operative Arbeit vor Ort
Außenstellen
Frankfurt/M/Saarbrücken** (FFM/SBR)
Halle (HAL)
Hamburg/Schwerin** (HMB/SWN)
Hannover (HAN)
Karlsruhe/Stuttgart** (KAR/STG)
Köln (KLN)
München (MJE)
Nürnberg (NRB)
** Außenstellen mit 2 Standorten

Die Außenstellen des EBAs

Hamburg/ Schwerin	**SH + HH + MV**
Hannover	**NI + HB**
Berlin	**BB + B**
Halle	**ST**
Dresden	**SN**
Erfurt	**TH**
Bonn	**Zentrale**
Essen	**NW (Nord)**
Köln	**NW (Süd)**
Frankfurt/ Saarbrücken	**SL + RP + HE**
Nürnberg	**BY (Nord)**
Karlsruhe/ Stuttgart	**BW**
München	**BY (Süd)**

Gliederung

1. Das Eisenbahn-Bundesamt
2. Rechtsgrundlagen
3. Arbeitsschutzaufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes
4. Überwachung von Bahnbaustellen - Erfahrungen
5. Meldung von Arbeitsunfällen

Zuständigkeit des EBAs

AEG §5 Abs. 5

Die Einhaltung von Arbeitsschutzvorschriften wird von den nach diesen Vorschriften zuständigen Behörden überwacht.

Für Schienenfahrzeuge und Anlagen, die unmittelbar der Sicherstellung des Betriebsablaufs dienen, kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Zuständigkeit auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen.

Bei dieser Rechtsverordnung handelt es sich um die

Verordnung über die Übertragung von Zuständigkeiten im Bereich des technischen Arbeitsschutzes bei Eisenbahnen des Bundes (EBArbSchV)

Zuständigkeit des EBAs

EBArbSchV

(1) Die Überwachung der Einhaltung staatlicher Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes obliegt im Bereich der Eisenbahnen des Bundes sowie der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland dem Eisenbahn-Bundesamt, soweit diese Vorschriften den Betrieb von Schienenfahrzeugen und Anlagen, die unmittelbar der Sicherstellung des Betriebsablaufs dienen, betreffen. Satz 1 gilt nicht bei Sperrung oder Außerbetriebnahme einer Anlage für die Dauer der Sperrung oder Außerbetriebnahme.

Zuständigkeit des EBAs

EBArbSchV

(2) Anlagen im Sinne des Absatzes 1 sind

1. Propanweichenheizungen einschließlich der Versorgungsbehälter,
2. Gasbeleuchtungseinrichtungen für Signale,
3. Druckluftbehälter in Schaltanlagen des Bahnstromnetzes,
4. Anlagen zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes wie Gleise, Rangiereinrichtungen, Signalanlagen, Stellwerke, Eisenbahnbrücken, Eisenbahntunnel,
5. Anlagen der Bahnstromversorgung (Umspann- und Umformerwerke einschließlich Schaltanlagen), Fern-, Fahrleitungen und Fahrschienen.

(3) Die Aufgaben, Zuständigkeiten und Befugnisse der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung im Arbeitsschutz bleiben unberührt.

Zuständigkeit des EBAs

Zusammenfassung Zuständigkeit Arbeitsschutz

- Eisenbahn-Bundesamt:
  - „unmittelbare Betriebsanlagen“ und Fahrzeuge bei EdB
    => Nur technischer Arbeitsschutz (nicht sozialer Arbeitsschutz)

- Landesbehörden:
  - andere als „unmittelbare Betriebsanlagen“ bei EdB
  - alle Anlagen der NE

- Unfallversicherungsträger:
  - zuständig im Bereich der jeweiligen Mitgliedsunternehmen

Gliederung

1. Das Eisenbahn-Bundesamt
2. Rechtsgrundlagen
3. Arbeitsschutzaufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes
4. Überwachung von Bahnbaustellen - Erfahrungen
5. Meldung von Arbeitsunfällen

Arbeitsschutzaufsicht

Allgemeines

- pro Außenstelle i.d.R. zwei Mitarbeiter mit dem Aufgabenbereich
  - Technischer Arbeitsschutz (TAS)
  - Umweltschutz (US)
- insgesamt ca. 22 MA für das gesamte Bundesgebiet

- Die Aufgaben des TAS ergeben sich aus der EBArbSchV

- Die Arbeitsschutzaufsicht wird unterschieden nach der
  - unternehmensbezogenen Systemprüfung,
  - objektbezogene Einzelfallprüfung,
  - Schwerpunktprüfung und
  - Unfalluntersuchung

Gliederung

1. Das Eisenbahn-Bundesamt
2. Rechtsgrundlagen
3. Die Arbeitsschutzaufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes
4. Überwachung von Bahnbaustellen - Erfahrungen
5. Meldung von Arbeitsunfällen

Bahnbaustellen – Anzahl Kontrollen

Anzahl der 2010 kontrollieren Bahnbaustellen:	208
Anzahl der 2010 kontrollieren Bahnbaustellen mit Mängeln:	71
Anzahl der 2010 erteilten Anweisungen nach ArbSchG:	35
Beanstandungsquote:	**34 %**

Bahnbaustellen - Beispiele

- Fehlende UV-Sperrung des Arbeitsgleises

- Aufbau einer festen Absperrung ohne Sperrung des Arbeitsgleises
  - Nach Sicherungsplan war die UV-Sperrung erforderlich
  - Folge: Einstellung der Arbeiten bis UV-Sperrung durchgeführt

Bahnbaustellen - Beispiele

- Fehlende UV-Sperrung des Arbeitsgleises bzw. falsche Verhalten der Mitarbeiter

- beide Gleise nicht gesperrt und Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung in beiden Gleisen möglich
- Sipos und Mitarbeiter in den Betriebsgleisen unterwegs

Bahnbaustellen - Beispiele

- Fehlende UV-Sperrung des Arbeitsgleises

- Arbeiten am Bahnsteigbelag im Gefahrenbereich des Gleises zwischen der Bahnsteigkante und der weißen Linie (Abstand 2,5 m zur Gleismitte) nur durch einen Absperrposten gesichert und ohne Sperrung des Arbeitsgleises
  - Nach Sicherungsplan UV-Sperrung erforderlich
  - Folge: Einstellung der Arbeiten bis UV-Sperrung durchgeführt

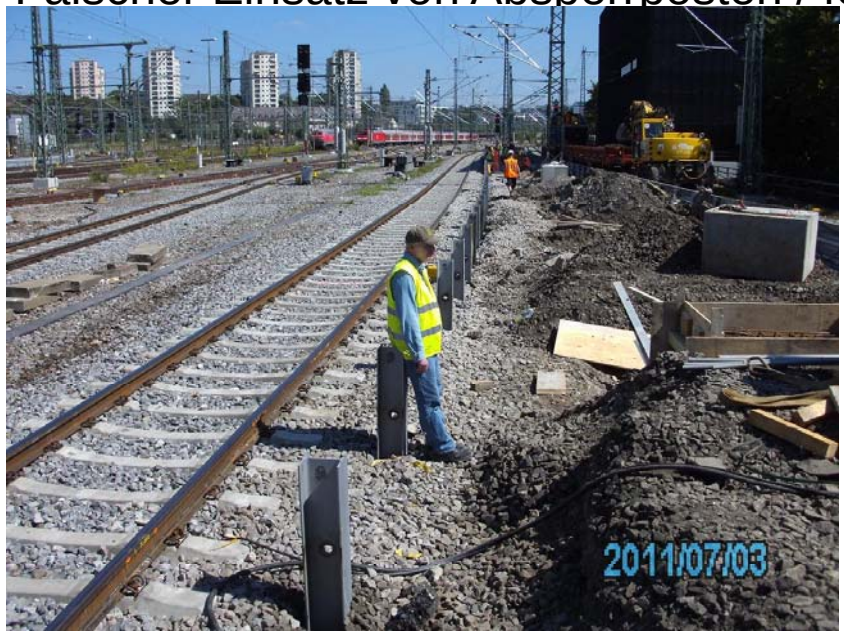
Bahnbaustellen - Beispiele

- Sipo nicht auf vorgesehener Position...

...sondern bei der Aufsicht in deren Raum zum „Aufzuwärmen“

Bahnbaustellen - Beispiele

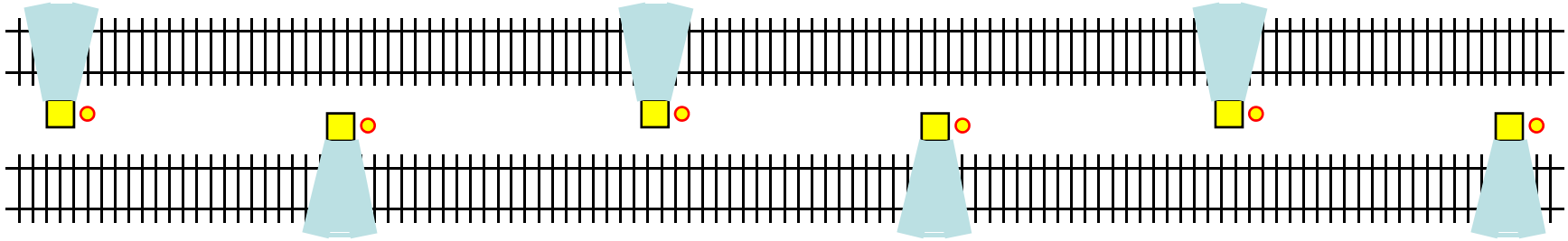
- Falscher Einsatz von Absperrposten / fehlende UV-Sperrung des Arbeitsgleises



- Nach Abs. 4.3 der GUV-R 2150 Einsatz von Absperrposten erst ab einem Mindestabstand von 2,5 m zulässig (in diesem Fall 1,7 m)
- Einsatz von mehr als 2 Absperrposten (in diesem Fall 6) ist bei Arbeiten auf engem Raum bedenklich da die Zuordnung und Anzahl der Beschäftigten sich ständig verändert
  - Folge: Einstellung der Arbeiten bis UV-Sperrung durchgeführt

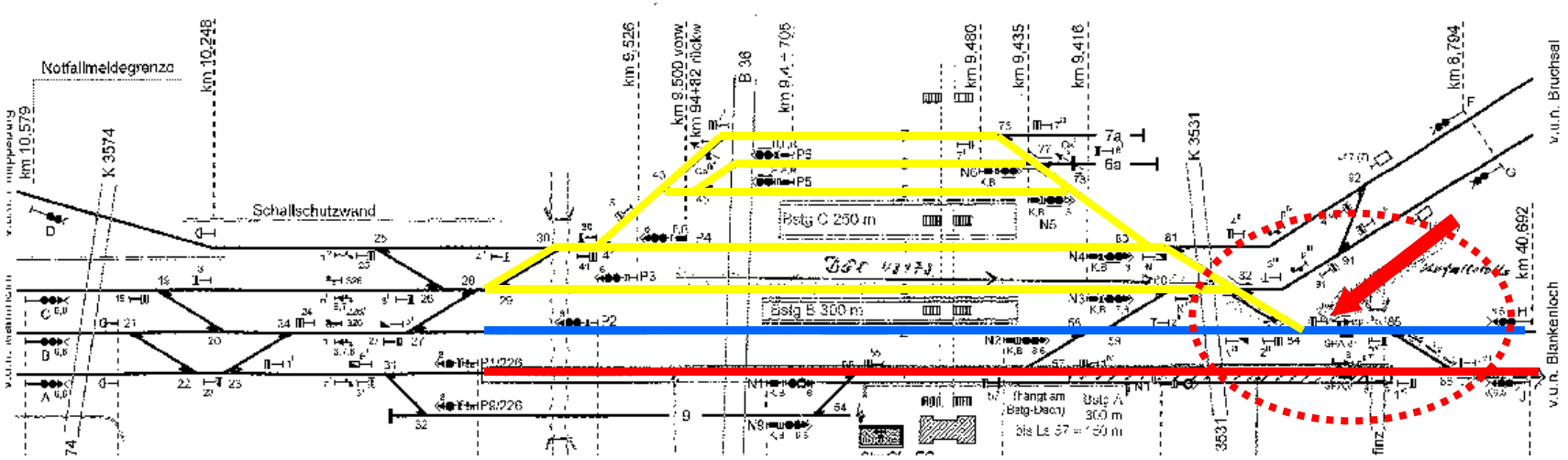
Bahnbaustellen - Beispiele

- Aufbau einer AWS so, dass wechselweise das rechte/linke Gleis beschallt wird



Bahnbaustellen - Beispiele

- Fehler im Sicherungsplan



- Berücksichtigt war
  - das rot gekennzeichnete Gleis als gesperrtes Arbeitsgleis
  - das blau gekennzeichnete Gleis als nicht gesperrtes Nachbargleis
- Nicht berücksichtig waren alle gelb gekennzeichneten Gleise

Bahnbaustellen – Planungsmängel

- Sicherungsplan
  - nicht vorhanden oder unvollständig (z.B. fehlende Unterschriften)
  - war bereits außer Kraft oder nicht verlängert (Datum)
  - ist falsch oder enthielt „inoffizielle Erweiterungen“
  - schreibt eine andere Sicherungsmaßnahme als die Betra vor
  - macht Vorgaben bzgl. der anzuwendenden Sicherungsmaßnahme, die in der Praxis nicht durchführbar sind (z.B. Festlegung höchstes Schutzniveau, d.h. Vorgabe UV-Sperrung durch BzS im Sicherungsplan ohne das die Möglichkeit hierfür besteht)
  - passt nicht zur Baustelle (weil sich aktuelle Situation vor Ort geändert hat)
  - Räumzeit von den Fa. zu kurz angesetzt, weil Räumtechnologie nicht ausreichend durchdacht wurde
  - Abschnitt 2 („Vorgaben/Angaben der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle“) des Sicherungsplans wurde von einem Mitarbeiter einer Sicherungsfirma und nicht von der BzS ausgefüllt und dieser offensichtlich nur noch zur Unterschrift vorgelegt
  - Wahl der falschen Sicherungsmaßnahme (z.B. Absperrposten bei Freischneidearbeiten)

Bahnbaustellen – Mängel vor Ort

- Sicherungsplan
  - Sicherungsaufsicht / Verantwortliche / Arbeiter wurden nicht explizit in die Inhalte des Sicherungsplanes eingewiesen
  - erstellt, abgeheftet und im Firmenfahrzeug abgelegt, aber weder zur Kenntnis genommen, noch als Arbeits- und Sicherungsanweisung „gelebt“
  - Fehlende UV-Sperrung der Arbeitsgleise, obwohl im Sicherungsplan vorgesehen
  - Nicht aufgestellte, aber im Sicherungsplan vorgeschriebene feste Absperrung / in der Betra vorgeschriebene Wärterhaltscheiben
  - Verstoß gegen die Vorgaben des Sicherungsplanes (z.B. vorgeschriebenen Gleissperrungen bewusst nicht beantragt)
  - Mangelhafte Abstimmung zwischen zwei Sicherungsfirmen im Baustellenbereich

Bahnbaustellen – Mängel vor Ort

- Sipo
  - hat zwei, unvollständige oder keine Arbeitsbücher/Ausweise
  - sind ungeeignet aufgestellt, so dass keine Sichtverbindung möglich ist
  - als Absperrposten befanden sich weit entfernt von den Arbeitern
  - beobachtet interessiert und lange die eigentlichen Bauarbeiten und nicht die Annäherungsstrecke
  - geben erst Warnsignal, wenn sich Schranken schließen und nicht wenn Fz an dem Annäherungspunkt ist
  - Sicherungspersonal (z.B. Absperrposten) beteiligte sich an den durch-zuführenden Arbeiten
  - Sicherungspersonal entfernte sich von der Baustelle und lässt Arbeitertrupp allein im nicht gesperrten Gleis weiterarbeiten

Bahnbaustellen – Mängel vor Ort

- Annäherungsstrecken
  - nicht ausreichend, z.B. im Bereich einer Bogen
  - durch Gegenstände verdeckt z.B. Brückenpfeiler, Sträucher, abgestellte Fz
- AWS:
  - Betriebsbuch nicht aktuell bzw. fehlerhaft (Einträge Bediener oder Abnahmeprotokoll fehlen)
  - Defekte Blitzleuchten bei aufgestellten AWS
  - Falsch betriebene (eine Anlage warnt vor Fahrten auf zwei benachbarten Gleisen aus beiden Richtungen mit Ro1)

Bahnbaustellen – Mängel vor Ort

- Sonstige Punkte (I):
  - Vollständige Unterlagen nicht auf der Baustelle vorhanden
  - feste Absperrungen nicht vorhanden, lückenhaft bzw. unvollständig
  - Baggerarbeiten bei nicht gesperrtem Arbeitsgleis, da der Technische Berechtigte nicht auf der Baustelle anwesend war, um die Sperrung zu beantragen
  - Arbeiten wurden im nicht gesperrten Arbeitsgleis ohne geeignete Sicherungsmaßnahme durchgeführt
  - Übernahme der Aufgaben des technisch Berechtigten durch die Sicherungsaufsicht (z.B. Gleissperrung für Baumaßnahme statt UV-Sperrung)

Bahnbaustellen – Mängel vor Ort

- Sonstige Punkte (II):
  - Verstellung von Rand- und Verkehrswegen durch Baumaterial
  - Ungenügende Ausführung von Absturzsicherungen
    - auf Brücken
    - auf Gerüsten
  - Mängel an Gerüsten
    - Belastungsangaben fehlen
    - Abnahme/Freigabe fehlen
  - Mangelhafte Prüffristen
    - Elektroanlagen (z.B. Baustromverteiler)
    - Hebezeuge (z.B. Anschlagketten, Endlosschlingen)
  - Bindedraht wird zum Heben von Lasten eingesetzt
  - Fehlendes Einschalten der Drehwerks- und Hubbegrenzung

Bahnbaustellen – Änderungsbedarf

- Was muss sich aus Sicht des EBA ändern?
  - Sicherungsplan
    - gewissenhaft durch die BzS zu erstellen
    - vor Ort zu prüfen und anschließend einhalten
  - UV – Sperrungen
    - sind zu nehmen, wenn der Sicherungsplan dies vorschreibt
    - müssten verbindlich sowohl vom Antragsteller als auch vom Fdl dokumentiert werden
  - Ausreichende Vorbereitungszeit für die Sicherungsfirmen für die Vorbereitung ihrer Arbeit
  - Dokumentation der Arbeit der Sicherungsüberwachung
  - Ordentliche Durchführung der Wahrnehmbarkeitsprobe + Dokumentation
  - Überwachung/Auditierung der externen Sicherungsüberwachungen
  - *Wie plane ich die richtige Anzahl von SiPos?*
  - Verwendung der Drehwerks- und Hubbegrenzung offen ersichtlich anzeigen

Gliederung

1. Das Eisenbahn-Bundesamt
2. Rechtsgrundlagen
3. Arbeitsschutzaufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes
4. Überwachung von Bahnbaustellen - Erfahrungen
5. Meldung von Arbeitsunfällen

Meldung von Arbeitsunfällen

- Arbeitsunfälle sind an den zuständigen Unfallversicherungsträger **und** die zuständige staatliche Arbeitsschutzbehörde zu melden (§193 SGB VII Abs. 1 +7)
- Arbeitsunfälle sind innerhalb von drei Tagen zu melden

- Zuständige staatliche Arbeitsschutzbehörde für den Bereich der EdB ist das EBA
- Die Meldung an die EUB und/oder den UVT ist nicht ausreichend

- In Unfallmeldungen dürfen keine Daten geschwärzt werden

- Ziele der Untersuchung von Arbeitsunfällen sind
  - die Ermittlung der Unfallursache sowie
  - bei Feststellung von Verstößen gegen staatliche Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes die Einleitung erforderlicher Abhilfemaßnahmen
  - **Ziel ist nicht die „Verurteilung/Bestrafung“ von Mitarbeitern**

Schluss

Herzlichen Dank

für die Aufmerksamkeit!

Fragen?