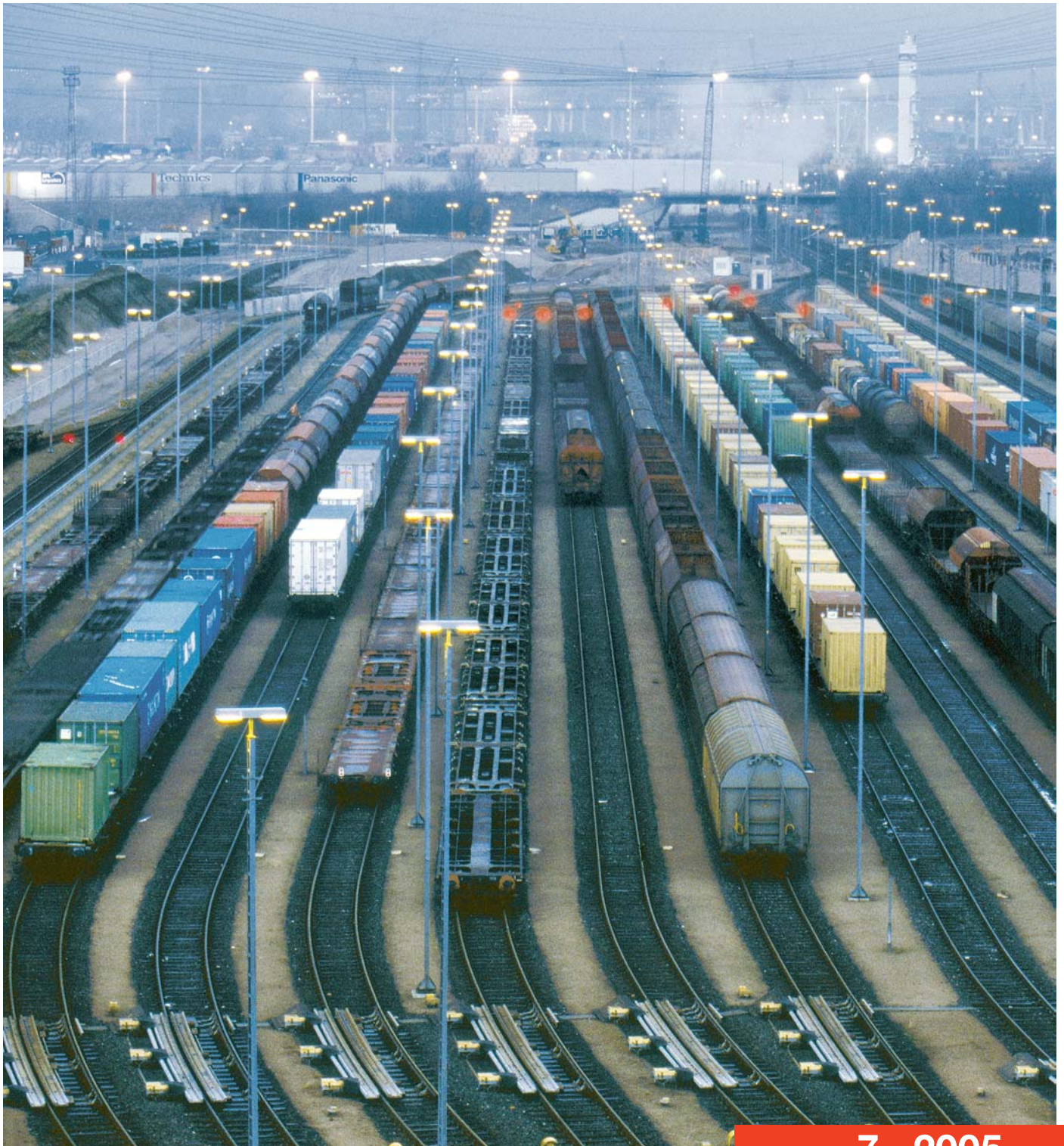


Bahn *Praxis*

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der DB AG



7 · 2005

- Vereinfachte Bremsprobe ● Leserforum
- Die neue Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ der Eisenbahn-Unfallkasse

EUK **DB**

Liebe Leserinnen und Leser,

In diesem Heft möchten wir – wie angekündigt – die Reihe der Behandlung von bremstechnischen Themen fortsetzen, die für die Praktiker von besonderem Interesse sind. Dieses Mal geht es um ergänzende Regeln im Zusammenhang mit der vereinfachten Bremsprobe und die Umsetzung der Sicherheitsempfehlung 401 des Eisenbahn-Bundesamtes.

Bei Zügen kommt der Bremsprobe eine besondere Bedeutung zu. Vor Beginn der Zugfahrt muss kontrolliert werden, ob alle eingeschalteten Bremsen im Zug ordnungsgemäß arbeiten. Da nicht immer der ganze Zug neu gebildet wird, unterscheidet man zwischen der vollen Bremsprobe und der vereinfachten Bremsprobe, die weniger Zeit erfordert. Einzelheiten sind – wie Sie wissen – in der DS 915 01 geregelt.

Wegen einiger schwerer Unfälle bei Güterzügen sah sich das Eisenbahn-Bundesamt veranlasst, bezüglich der vereinfachten Bremsprobe eine Sicherheitsempfehlung herauszugeben. Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Hinweis einer Aufsichtsbehörde, zur Gewährleistung der Sicherheit – unabhängig vom Stadium des Untersuchungsverfahrens – gewisse Sofortmaßnahmen zu ergreifen. Im Luftverkehr gab es so etwas schon häufiger, beim Schienenverkehr sind Sicherheitshinweise neu. Einzelheiten dazu finden Sie in einem unserer Beiträge, die in gewohnter Weise aktuelle Themen der Betriebs- und Arbeitssicherheit zum Inhalt haben.



Unser Titelbild:

Die Bahn auf Kurs,
bereitgestellte Güterzüge.

Foto: DB AG/Schmid.

Nun hoffen wir, dass Ihnen auch dieses Mal unser „Menü“ gefällt, und wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen der Artikel.

Bis zum nächsten Mal.
Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

Vereinfachte Bremsprobe – Sicherheitsrichtlinie 401 des EBA

Aus den Erfahrungen im Umgang mit der vereinfachten Bremsprobe hat das Eisenbahn-Bundesamt umgehenden Regelungsbedarf abgeleitet, der als Sicherheitsrichtlinie 401 bekannt gegeben worden ist. Was dies im Einzelnen für die Praxis bedeutet – letztlich auch für die Fortschreibung der DS 915 01 – erfahren Sie hier.

Seite 75

Leserforum

zu folgenden Themen:

- Übertragungsausfall im GNT-Betrieb
- PZB-Zwangsbremmung am Sperrsignal
- Rangierunfall im Handweichenbereich

Seite 78

Die neue Unfallverhütungsvorschrift GUV-V A1 – Grundsätze der Prävention

Seit 1.4.2005 ist die GUV-V A1 in Kraft, die sich mit den Grundsätzen der Prävention beschäftigt. Die wesentlichen Inhalte werden in diesem Artikel vorgestellt.

Seite 81

Impressum „BahnPraxis“

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG.

Herausgeber

Eisenbahn-Unfallkasse – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe, beide mit Sitz in Frankfurt am Main.

Redaktion

Kurt Nolte, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Werner Jochim, Dieter Reuter, Werner Wiczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, N.BGB, Taunusstraße 45-47, 60329 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-2 77 03, E-Mail: N.BGB@bahn.de.

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der EUK im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement € 15,60, zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Eisenbahn-Fachverlag GmbH, Postfach 23 30, 55013 Mainz. Telefon (0 61 31) 28 37-0, Telefax (0 61 31) 28 37 37, ARCOR (9 59) 15 58. E-Mail: Eisenbahn-Fachverlag@t-online.de

Druck und Gestaltung

Meister Print & Media GmbH, Werner-Heisenberg-Straße 7, 34123 Kassel.

Vereinfachte Bremsprobe

Ergänzende Regeln im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sicherheitsempfehlung 401 des Eisenbahn-Bundesamtes

Matthias Kölling, Fachautor der DS 915 01 „Bremsen im Betrieb bedienen, prüfen und warten“, T.TZF 81, Minden (Westfalen)



Foto: DB AG/Schmid

In der Vergangenheit ereigneten sich mehrmals Unfälle mit Güterzügen, die darauf zurückzuführen waren, dass der Wagenzug nur zu einem geringen Teil mit der Hauptluftleitung des Triebfahrzeuges verbunden war. Da die betroffenen Züge nur eine unzureichende Bremswirkung entwickelten, kam es zu jeweils schwerwiegenden Folgen. Die näheren Umstände der Einzelfälle deuten darauf hin, dass die vereinfachte Bremsprobe nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Zur Erhöhung der Sicherheit im Bahnbetrieb gab das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 13.05.2004 eine Sicherheitsempfehlung 401 (Anmerkung: **1.** Empfehlung im Kalenderjahr 2004) heraus, deren Inhalt im Folgenden näher erläutert wird.

Im Luftverkehr werden Sicherheitsempfehlungen bereits unabhängig vom Stadium des Untersuchungsverfahrens herausgeben, wenn dies wegen Gefahr im Verzug zur Verhütung künftiger Unfälle oder Störungen aus gleichem oder ähnlichem Anlass ohne weiteren Aufschub geboten ist. Die Sicherheitsempfehlung wird an die Stellen gerichtet, die sie in geeignete Maßnahmen umsetzen können.

Von der Möglichkeit der Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen macht das Eisenbahn-Bundesamt erstmalig Gebrauch für die Eisenbahnen des Bundes.

Vereinfachte Bremsprobe

Nachfolgend werden Zweck und Umfang der vereinfachten Bremsprobe sowie Auszüge aus den geltenden Regeln dargestellt.

Zweck und Umfang der vereinfachten Bremsprobe (DS 915 01 § 7 Absatz 1)

„Bei der vereinfachten Bremsprobe ist festzustellen, dass alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen sind. Werden Fahrzeuge neu an die Hauptluftleitung angeschlossen, so ist der Zustand und das richtige Anlegen und Lösen der eingeschalteten Bremsen festzustellen.“

Zu prüfende Bremsen während der vereinfachten Bremsprobe (DS 915 01 § 7 Absatz 3)

„In der Regel ist das Anlegen und Lösen der Bremsen am letzten druckluftgebremsten Fahrzeug¹⁾ im Zuge und an den neu angeschlossenen Fahrzeugen zu prüfen

a) Wenn Veränderungen am Zuge einschließlich Abstellzeit nicht mehr als 1 Stunde erfordern, kann abweichend vom Regelfall das Anlegen und Lösen der Bremsen statt am letzten druckluftgebremsten Fahrzeug geprüft werden

1. an einem Fahrzeug¹⁾ hinter der letzten Unterbrechungsstelle, wenn die Hauptluftleitung unterbrochen worden ist,
2. an den neu angeschlossenen Fahrzeugen und an einem Fahrzeug¹⁾ hinter der letzten Unterbrechungsstelle, wenn die Zugzusammensetzung geändert worden ist,
3. an einem Fahrzeug¹⁾ hinter dem führenden Fahrzeug nach Triebfahrzeugwechsel ohne Fahrtrichtungsänderung, ▶

4. an der Zuglokomotive nach Zusetzen einer Vorspannlokomotive. Für das Absetzen einer Vorspannlokomotive vgl. § 8 Abs. 2c.

Diese Erleichterungen gelten nicht, wenn im Zuganfangsbahnhof nach vorausgegangener voller Bremsprobe das Triebfahrzeug für die Zugfahrt gekuppelt wurde. In diesem Fall ist am letzten Fahrzeug des Zuges zu prüfen.

b) Wenn das Triebfahrzeug gewechselt und zugleich Fahrzeuge am Zugschluss zugestellt worden sind, so ist auch das Lösen der letzten Bremse des Stammzuges¹⁾ zu überwachen.

c) Bei Zügen mit Notbremsüberbrückung ist Abs. 6 und bei Zügen mit Wagen in Bremsstellung R + Mg ist Abs. 7 zu beachten.“

¹⁾ Soweit es sich um ein Fahrzeug mit einlösiger Bremse handelt, ist auch das Lösen der nächsten mehrlösigen Bremse zu überwachen.









Die Sicherheitsempfehlung 401 des EBA als Ergänzung zur vereinfachten Bremsprobe


Grundsatz

Das Eisenbahn-Bundesamt empfiehlt in der Sicherheitsempfehlung 401 vom 13.05.2004, in allen Fällen, in denen eine „Vereinfachte Bremsprobe“ gemäß DS 915 01 § 7 erforderlich ist und diese nicht vom Eisenbahnfahrzeugführer allein ausgeführt wird (d.h. wenn ein weiterer Bremsproberechtiger das Anlegen und Lösen der Bremsen prüft), die vereinfachte Bremsprobe um einen zusätzlichen Schritt „Durchgangsprüfung“ zu ergänzen.

Beispiel 1

Prüfung der Hauptluftleitung auf freien Durchgang mit vereinfachter Bremsprobe am Beispiel eines Güterzuges der DB Railion Deutschland AG im Zuganfangsbahnhof, wenn die vorgeschriebene volle Bremsprobe nicht mit dem während der Zugfahrt zu bedienenden Führerbremseventil ausgeführt wurde








Aufgaben des Eisenbahnfahrzeugführers	Aufgaben des Bremsproberechtigten am Zuge
Die Bremsen sind mit Druckluft ohne Füllstoß zu füllen, bis ein gleichbleibender Hauptluftleitungsdruck von 5 bar erreicht ist.	
	Der Lösezustand der letzten wirkenden Druckluftbremse ist festzustellen. ↑
	Der Eisenbahnfahrzeugführer wird mündlich oder über eine einseitig gerichtete Sprechverbindung aufgefordert, das Nachspeisen der Hauptluftleitung zu verhindern.
Das für die Zugfahrt zu bedienende Führerbremseventil ist – je nach Bauart – in Mittel- oder Abschlusstellung bzw. der Richtungsschalter in Stellung „M“ zu verlegen.	
Der Druckmesser der Hauptluftleitung ist zu beobachten.	
	 Der letzte Luftabsperrhahn der Hauptluftleitung des Wagenzuges wird für mindestens 10 Sekunden geöffnet. Nach Beendigung der Prüfung auf freien Durchgang wird der Luftabsperrhahn geschlossen und der Luftschlauch wieder eingehangen. ↑
Wird vom Eisenbahnfahrzeugführer ein deutlicher Druckabfall von ca. 0,5 bar in der Hauptluftleitung festgestellt, ist der freie Durchgang der Hauptluftleitung gewährleistet.	
Die Hauptluftleitung ist in der Fahrtstellung des Führerbremseventils auf den Regeldruck von 5 bar aufzufüllen.	
	 Der gelöste Zustand der letzten wirkenden Druckluftbremse ist festzustellen. ↑
	 Signal „Bremse anlegen“ (Zp6/Zp12 *1)
Mit einer Betriebsbremse über das bediente Führerbremseventil ist der Druck in der Hauptluftleitung um etwa 0,8 bar zu senken.	
	 Der Bremszustand an der letzten wirkenden Druckluftbremse ist festzustellen. ↑
	 Signal „Bremse lösen“ (Zp7/Zp13 *1)
Die Bremsen sind in Fahrtstellung des Führerbremseventils zu lösen. Das Lösen ist durch Bedienen des Angleichers zu unterstützen. Dabei ist der Hauptluftleitungsdruck auf etwa 5,3 bar zu erhöhen.	
	 Der Lösezustand an der letzten wirkenden Druckluftbremse ist festzustellen. ↑

Aufgaben des Eisenbahnfahrzeugführers	Aufgaben des Bremsproberechtigten am Zuge
	„Bremsen in Ordnung“ melden ■ mündlich – fernmündlich (Bei Meldung über Sprechanlagen ist die Meldung unter Angabe von Zug- u. Gleisnummer zu wiederholen) ■ Lichtsignal Zp8/Zp14* ¹⁾ <div style="text-align: center;"></div>
	■ Handsignal Zp14* ²⁾
* ¹⁾ Zp 12, Zp 13 und Zp 14 nach dem Signalbuch DV 301, gültig für den Bereich der ehemaligen DR * ²⁾ Nur auf dem Gebiet der ehemaligen DR	

Dabei ist noch vor dem Auftrag zum Anlegen der Bremsen am letzten Wagen des zu prüfenden Zuges der Absperrhahn der Hauptluftleitung für eine Dauer von mindestens 10 Sekunden zu öffnen. „Die Durchgangsprüfung ist nur dann erfolgreich bestanden, wenn

1. der Triebfahrzeugführer im Führerraum des Triebfahrzeuges ein Druckabfall in der Hauptluftleitung um mindestens 0,5 bar beobachtet und gleichzeitig
2. am geöffneten Absperrhahn am Zugende ein entsprechender Luftaustritt festgestellt wird.“

Werden die unter Punkt 1 und 2 geforderten Sachverhalte nicht erfüllt, darf die vereinfachte Bremsprobe nicht fortgesetzt werden. Der Zug ist dann einer vollen Bremsprobe gemäß DS 915 01 § 6 zu unterziehen.

Beispiel 2 Vereinfachte Bremsprobe am Beispiel eines Reisezuges der DB Fernverkehr AG im Zuganfangsbahnhof, wenn die vorgeschriebene volle Bremsprobe nicht mit dem während der Zugfahrt zu bedienenden Führerbremseventil ausgeführt wurde	
Aufgaben des Eisenbahnfahrzeugführers	Aufgaben des Bremsproberechtigten am Zuge
Die Bremsen sind mit Druckluft ohne Füllstoß zu füllen, bis ein gleichbleibender Hauptluftleitungsdruck von 5 bar erreicht ist.	
	 Lösezustand der letzten wirkenden Druckluftbremse ist festzustellen. ↑
	Signal „Bremsen anlegen“ (Zp6/Zp12 * ¹⁾) <div style="text-align: center;"></div>
Mit einer Betriebsbremsung über das bediente Führerbremseventil ist der Druck in der Hauptluftleitung um etwa 0,8 bar zu senken.	
	 Der Bremszustand an der letzten wirkenden Druckluftbremse ist festzustellen. ↑
	Signal „Bremsen lösen“ (Zp7/Zp13 * ¹⁾) <div style="text-align: center;"></div>
Die Bremsen sind in Fahrtstellung des Führerbremseventils zu lösen. Das Lösen ist durch Bedienen des Angleichers zu unterstützen. Dabei ist der Hauptluftleitungsdruck auf etwa 5,3 bar zu erhöhen.	
	 Der Lösezustand an der letzten wirkenden Druckluftbremse ist festzustellen. ↑
	„Bremsen in Ordnung“ melden ■ mündlich – fernmündlich (Bei Meldung über Sprechanlagen ist die Meldung unter Angabe von Zug- u. Gleisnummer zu wiederholen) ■ Lichtsignal Zp8/Zp14 * ¹⁾ <div style="text-align: center;"></div>
	■ Handsignal Zp14 * ²⁾
* ¹⁾ Zp 12, Zp 13 und Zp 14 nach dem Signalbuch DV 301, gültig für den Bereich der ehemaligen DR * ²⁾ Nur auf dem Gebiet der ehemaligen DR	

Umsetzung

Da der DB Konzern aus eigenständig verantwortlich handelnden Eisenbahninfrastruktur-/Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht, haben diese Eisenbahnunternehmen die Sicherheitsempfehlung des Eisenbahnbundesamtes umgesetzt. Unabhängig davon gilt für alle: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen“ (§ 4 Absatz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz).

Regeln für Züge der DB Railion Deutschland AG

Grundsätzlich wurde eine Prüfung der Hauptluftleitung auf freiem Durchgang eingeführt, wenn

- Züge gebildet wurden und die volle Bremsprobe nicht mit dem während der Zugfahrt zu bedienenden Führerbremseventil ausgeführt wurde,
- Zügen Fahrzeuge beigestellt werden und der bedienende Bremsproberechtigte nicht gleichzeitig prüfender Bremsproberechtigteter ist,
- die Zusammensetzung/Reihung der Züge nach der ▶

vollen Bremsprobe geändert wurde.

Die Prüfung ist nicht erforderlich, wenn

- eine Schiebelok/Vorspannlok an- oder abgekuppelt wird,
- ein Triebfahrzeugwechsel mit und ohne Fahrtrichtungswechsel durchgeführt wird,
- die vereinfachte Bremsprobe alleine vom Eisenbahnfahrzeugführer oder mit einem Funkfernsteuerbediengerät vom Eisenbahnfahrzeugführer (Lokrangierführer) ausgeführt wird,
- der Zug unverändert abgestellt wurde.

Die auszuführenden Arbeits- und Prüfschritte werden im Beispiel 1 näher erläutert.

Regeln für Züge der DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, DB Autozug GmbH, DB AG (Holding) und DB Netz AG

Nach Abwägung aller maßgeblichen sicherheitlichen und betrieblichen Aspekte wurde festgelegt, für Züge der

- DB Fernverkehr AG,
- DB Regio AG,
- DB Autozug GmbH,
- DB AG (Holding) und
- DB Netz AG

auf die Prüfung der Hauptluftleitung auf freien Durchgang zu verzichten. Stattdessen wird grundsätzlich das Anlegen und Lösen der Bremsen am letzten druckluftgebremsten Fahrzeug im Zuge und an den neu angeschlossenen Fahrzeugen geprüft.

Die bisher zugelassenen Vereinfachungen der vereinfachten Bremsprobe nach DS 915 01§ 7 Absatz 3 a) entfallen ersatzlos.

Die auszuführenden Arbeits- und Prüfschritte werden im Beispiel 2 näher erläutert.

Zusätzliche Regeln für Züge der DB AG (Holding) und DB Netz AG

Die Eisenbahninfrastruktur-/Eisenbahnverkehrsunternehmen haben ergänzend festgelegt, dass für Züge der

- **DB AG (Holding)** Bremsproben generell nicht allein ausgeführt werden dürfen,
- **DB Netz AG** unmittelbar nach Abschluss der vereinfachten Bremsprobe der prüfende Bremsprobeberechtigte dem Eisenbahnfahrzeugführer die Nummer des letzten Fahrzeugs des Zuges übermittelt. Die gemeldete Fahrzeugnummer muss der Eisenbahnfahrzeugführer sofort, nachdem ihm die Wagenliste oder der Bremszettel (Zeile 7) vorliegt, mit der dort hinterlegten Nummer des letzten Fahrzeugs abgleichen. Stimmt die vom Prüfenden gemeldete Fahrzeugnummer nicht mit der in Wagenliste oder Bremszettel (Zeile 7) hinterlegten Nummer des letzten Fahrzeugs überein, ist die vereinfachte Bremsprobe zu wiederholen.

Ausblick

Die Umsetzung der Sicherheitsempfehlung 401 des EBA ist praktikabel. Daher sind folgende Maßnahmen zur Modifizierung des Regelwerkes geplant:

Für Güterzüge

- wird die Prüfung der Hauptluftleitung auf freien Durchgang

sowie für Reisezüge

- der Grundsatz des Anlegens und Lösen der Bremsen am letzten druckluftgebremsten Fahrzeug im Zuge und an den neu angeschlossenen Fahrzeugen

in die künftig modularisierte Richtlinie 915 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen“ eingearbeitet und wird dann mit Inkraftsetzungstermin Bestandteil des Regelwerkes. ■

Thema:

Übertragungsausfall im GNT-Betrieb

Praktiker fragen – BahnPraxis antwortet

Frage

Auf der Fahrt mit einem Zug in GNT-Überwachung zeigte das Einfahrsignal Ks 2. Ich betätigte die Wachsamkeitstaste und reduzierte die Geschwindigkeit unter 85 km/h, als die GNT-Übertragung ausfiel. Nachdem ich die Geschwindigkeit des Zuges weiter reduziert hatte unter 70 km/h, habe ich den Übertragungsausfall mit der Freitaste quittiert. Als ich den am Bahnsteiganfang liegenden 500 Hz-Gleismagnet mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h „überfuhr“, erhielt ich sofort eine Zwangsbremung. Warum?

Antwort

Zunächst ein Blick auf die grundsätzliche Wirkungsweise unserer Zugbeeinflussungssysteme. Wird z.B. ein Zug LZB-geführt, ist die PZB unwirksam geschaltet, ebenso ist bei einem PZB-überwachten Zug die LZB unwirksam, sofern das Fahrzeug auch damit ausgerüstet ist. Anders hingegen im GNT-Betrieb. Hier sind beide Geschwindigkeitsüberwachungssysteme – NT und PZB – parallel wirksam und erfüllen die ihnen jeweils zugeordneten Aufgaben. Im GNT-Betrieb ist es die Geschwindigkeitsüberwachung nach dem Streckenprofil, die PZB hingegen überwacht gleichzeitig das Einhalten der zulässigen Geschwindigkeit bei geschwindigkeitsvermindernden Signalisierungen.

Bei einem Übertragungsausfall im GNT-Betrieb wird nach der sicheren Seite hin die GNT-Überwachung auf die Geschwindigkeit „0 km/h“ gesetzt. Doch ist

dies keineswegs mit der Freitaste zu quittieren. Vielmehr kann sich der Triebfahrzeugführer bei einer Geschwindigkeit unter 70 km/h mit der Freitaste hieraus befreien, um die Zugfahrt fortsetzen zu können.

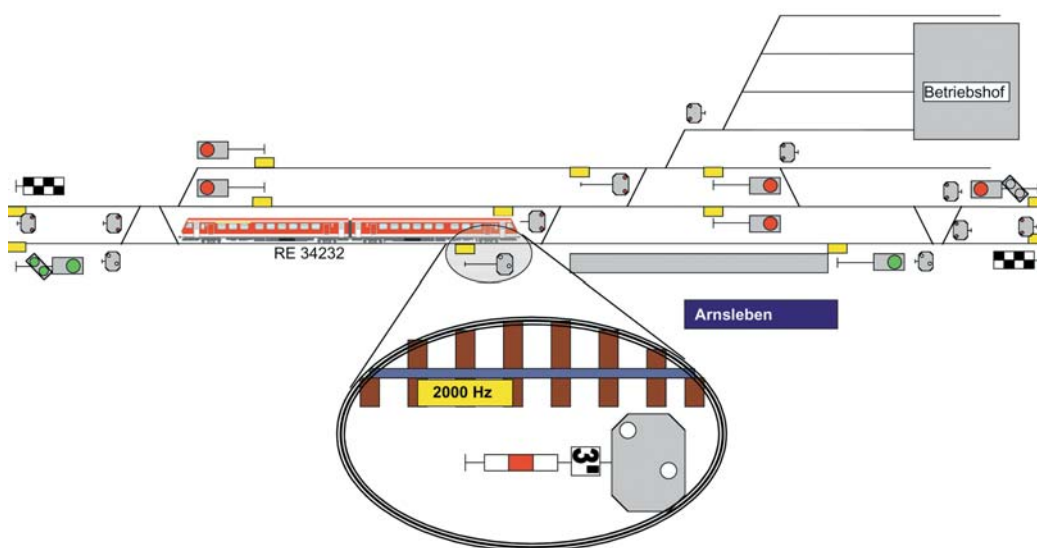
Tritt ein GNT-Übertragungsausfall allerdings während einer wirksamen 1000 Hz-Überwachung ein und hat der Zug bereits eine Wegstrecke von mindestens 700 m seit der Beeinflussung zurückgelegt, bewirkt das Betätigen der Freitaste neben dem Befreien aus der GNT-Überwachung „0 km/h“ allerdings auch die Befreiung aus der 1000 Hz-Überwachung. Da es sich angesichts des Halt zeigenden Hauptsignals um eine un gerechtfertigte Befreiung aus der 1000 Hz-Überwachung handelt, löst eine anschließende 500 Hz-Beeinflussung eine sofortige Zwangsbremung aus.

Dies ist auch so in Ordnung. Im Grundsatz muss sich der Triebfahrzeugführer nach einem GNT-Übertragungsausfall aus der Geschwindigkeitsüberwachung „0 km/h“ befreien können, sonst wäre eine Weiterfahrt nicht möglich. Er muss jedoch gleichzeitig auch die PZB-Situation berücksichtigen. Der 500 Hz-Gleismagnet ist deshalb wirksam, weil das Hauptsignal Halt zeigt. Ein Befreien aus der 1000 Hz-Überwachung ist jedoch nur erlaubt, wenn die Signalaufwertung zweifelsfrei wahrgenommen wurde. Folglich darf mit Rücksicht auf die PZB-Situation die Freitaste nicht betätigt werden. Ein Befreien aus der GNT-Überwachung „0 km/h“ ist angesichts des Halt zeigenden Hauptsignals auch nicht erforderlich.

Hierbei ist jedoch auch zu bedenken, dass ein GNT-Übertragungsausfall während einer wirksamen 1000 Hz-Überwachung und zudem exakt auf der Wegstrecke zwischen 700 m ab 1000 Hz-Beeinflussung und einem 500 Hz-Gleismagneten als ein eher selten zu erwartendes Ereignis angesehen werden kann. ■

Zwangsbremmung durch die PZB am Sperrsignal

Rosemarie Lehmann, Trainingszentrum Leipzig, Wolf-Dieter Wieland, Stuttgart,
Gerd Junginger, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee, Ulm



Bei einer Begleitfahrt entwickelt sich zwischen dem Triebfahrzeugführer und seinem Transportkontrollleur das folgende Gespräch:

Triebfahrzeugführer: „Letzte Woche fuhr ich den RE 43232 von Eberfurt nach Wurzelbach. Bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Arnleben bekam ich an dem Sperrsignal kurz vor dem Bahnsteig eine Zwangsbremmung durch die PZB. Dabei hat das Sperrsignal eindeutig Sh 1 gezeigt, das Einfahrsignal hatte zuvor auch Hp 1 und Vr 1 gezeigt und das Ausfahrsignal zeigte auch Hp 1.“

Transportkontrollleur: „Das ist aber eine seltene Situation! Wie hast Du Dich dann verhalten?“

Triebfahrzeugführer: „Ich habe die Zwangsbremmung natürlich sofort mit einer Schnell-

bremmung unterstützt. Nach dem Anhalten habe ich mich aus der Zwangsbremmung befreit und dann gleich den Fahrdienstleiter angefunkt und ihn über die Zwangsbremmung am Sperrsignal informiert. Er hat mir daraufhin einen Befehl 2 erteilt und gesagt, ich könne nun weiterfahren.“

Transportkontrollleur: „Wie schnell bist Du denn nach dem Erhalt des Befehls gefahren?“

Triebfahrzeugführer: „Ich musste ja 40 km/h fahren, weil ich einen Befehl 2 erhalten hatte. Erst nach der letzten Weiche im Bahnhof habe ich meinen Zug wieder auf die nach Fahrplan zugelassene Geschwindigkeit beschleunigt.“

Transportkontrollleur: „Da bist Du aber noch ganz schön weit mit 40 km/h gefahren. Du hättest doch nur bis nach der Vor-

beifahrt am Ausfahrsignal so langsam fahren müssen.“

Triebfahrzeugführer: „Da war ich mir nicht sicher. Deshalb habe ich mich für die letzte Weiche entschieden, da das für mich die sichere Seite war. Allerdings habe ich, als ich am Abend in der Fahrdienstvorschrift nach der Lösung des Problems suchte, auch nichts Eindeutiges darüber gefunden. Habe ich da was übersehen? Wie kommst Du denn zu Deiner Meinung?“

Transportkontrollleur: „Du hast recht. In der KoRil 408.0456, Abschnitt 3 und im Signalbuch, Ausführungsbestimmung 3 ist das Ende des anschließenden Weichenbereichs für diesen konkreten Fall tatsächlich nicht genau erwähnt. Du hast doch nachher eine Pause. Da erkläre ich Dir gern, wie ich zu meiner Meinung komme.“

Und hier die Erklärung unseres **Transportkontrollleurs:**

Verschiedene Sperrsignale sind mit 2000 Hz-Gleismagneten ausgerüstet. Das sind die Sperrsignale, die in Höhe des Einfahrsignals am Gegengleis stehen und auf die ein Zug vom Gegengleis eingelassen werden kann, aber auch Sperrsignale innerhalb eines Bahnhofs, die als Zielsignale für Zugfahrten dienen können. In der KoRil 408.0456 Abschnitt 3 wird bei der Fahrt auf Signal Sh1 oder auf Befehl nur auf den anschließenden Weichenbereich nach Signalbuch Ausführungsbestimmung 3 (DS 301) bzw. § 1 (5) (DV 301) verwiesen. Wenn es nun an einem solchen Sperrsignal zu einer Zwangsbremmung durch die PZB kommt, wende ich an:

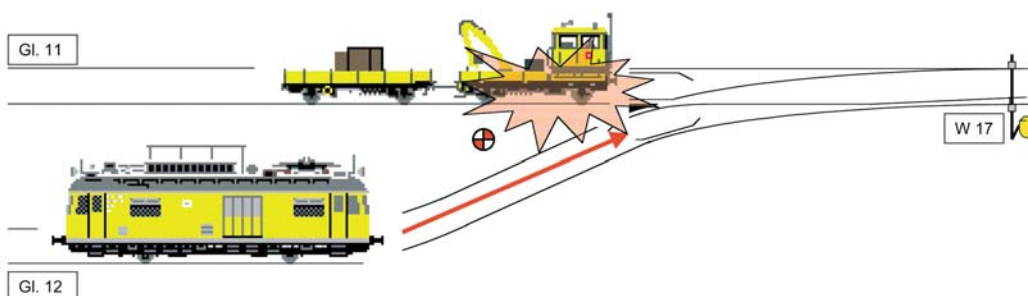
1. Bei einer Zwangsbremmung am Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals die Weichenbereichsregeln für das Einfahrsignal,
2. bei einer Zwangsbremmung an einem Sperrsignal im Bereich zwischen dem Einfahr- und dem Ausfahrsignal die Weichenbereichsregeln für das Zwischensignal und
3. bei einer Zwangsbremmung an einem Sperrsignal nach dem Ausfahrsignal die Weichenbereichsregeln für das Ausfahrsignal.

Mit diesem Verhalten bin ich immer auf der sicheren Seite, weil ich in den Fällen 1 und 2 immer so weit mit 40 km/h fahre, bis ich am nächsten Hauptsignal bin oder am gewöhnlichen Halteplatz stehe. Dort regelt dann ein Hauptsignal, wie schnell ich weiterfahren darf. Im Fall 3 folgt im Bahnhof kein Hauptsignal mehr. Daher ist genau wie bei Fahrt auf Ausfahrsignal hier die letzte Weiche im Fahrweg das Ende des anschließenden Weichenbereichs.

Triebfahrzeugführer: „Vielen Dank für Deine Erklärung. Du hast mir damit sehr weitergeholfen.“

Rangierunfall im Handweichenbereich

Rosemarie Lehmann, Trainingszentrum Leipzig, Wolf-Dieter Wieland, Stuttgart,
Gerd Junginger, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee, Ulm



Auf der Weiche 17 werden von der Firma Gleis- und Straßenbau (GSB) KG Weichenteile abgeladen. Hierzu muss der Schwerkleinwagen (Skl) der Firma im Bereich der Weiche 17 halten.

Auf Gleis 12 nähert sich der rangierende Turmtriebwagen (TVT) mit etwa 20 km/h der Weiche 17. Ohne seine Geschwindigkeit zu ermäßigen, schrammt er an dem an der Weiche 17 stehenden Skl der Firma GSB entlang. Erst, als der Tf des TVT den Unfall bemerkt, bringt er das Fahrzeug mit einer Schnellbremsung zum Stehen. Glücklicherweise blieb es bei Sachschaden, Personen kamen bei dem Unfall nicht zu Schaden.

Nach dem Anhalten des TVT ergab sich zwischen den beiden Tf eine Diskussion, die wir hier auszugsweise wiedergeben:

Tf des Skl:

„Sag mal, hast Du keine Augen im Kopf? Wieso fährst Du mich denn hier über den Haufen?“

Tf des TVT:

„Was hast Du denn eigentlich hier auf der Weiche rumzustehen? Du weißt doch, dass Du Deinen Skl nur grenzzeichenfrei

abstellen darfst. Hättest Du das getan, wäre der Unfall nicht passiert!“

Tf des Skl:

„Was heißt denn hier abstellen? Ich muss hier Weichenteile für den Umbau der Weiche 17 abladen. Und nun erklär mir doch mal bitte, wie ich Teile neben der Weiche ablegen soll, wenn ich dazu nicht auf der Weiche halten darf!“

Tf des TVT:

„Aber das kann ich doch nicht wissen! Dann hättest Du mich doch vorher über diese Besonderheit unterrichten müssen!“

Tf des Skl:

„Das sehe ich aber anders! Schließlich hast Du doch darauf zu achten, dass Dein Fahrweg frei ist. Da darfst Du doch nicht einfach blindlings drauf los fahren!“

Tf des TVT:

„Jetzt schauen wir mal im Signalbuch nach! Warte kurz, ich muss es vom TVT holen.“

DS 301 Signal Ra 12/DV 301 Signal So 12

– Grenzzeichen –
Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf.

„Siehst Du! Da steht es doch. Du hättest das Gleis gar nicht über das Grenzzeichen hinaus besetzen dürfen! Du durftest also mit Deinem Skl gar nicht auf der Weiche stehen.“

Tf des Skl:

„Dann schauen wir nun aber auch in die Fahrdienstvorschrift. Bin ich froh, dass ich gestern nach dem Unterricht vergessen habe, sie aus der Tasche herauszunehmen.“

408.0821 Abschn. 3

(1) Beim Rangieren müssen Sie als Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit so regeln, dass Sie
...
– vor Fahrzeugen
...
anhalten können. Die Geschwindigkeit, mit der Sie höchstens fahren dürfen, beträgt 25 km/h, beim Rangieren im Baugleis 20 km/h. In den Örtlichen Richtlinien oder in einer Betra kann eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben sein.

„Siehst Du? Du hättest vor meinem Skl anhalten müssen! Und da steht noch etwas...“

408.0821 Abschn. 4

(1) Bei jeder Fahrzeugbewegung müssen Sie als

Triebfahrzeugführer den Fahrweg und seine Signale beobachten und darauf achten, dass

1. der Fahrweg frei ist,
- ...
3. die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sind
- ...

„Außerdem hättest Du mir sogar Bescheid sagen müssen, dass Du rangieren willst! Schau mal, da steht's.“

408.0811 Abschn. 1 Abs. 1 b) 2.

Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen Sie als Triebfahrzeugführer verständigen:

- ...
2. andere Triebfahrzeugführer, die Fahrzeugbewegungen durchführen, wenn eine gegenseitige Gefährdung eintreten kann.

Tf des TVT:

„Ja, ja, Du hast ja recht. Aber dennoch bist Du mit schuld an dem Unfall, denn Du hast gegen das Signalbuch verstoßen!“

Wer trägt nun die Verantwortung für den geschilderten Unfall?

Als Praktiker werden Sie sicher sagen: „Klarer Fall!“
Aber ist der Fall wirklich so klar?

- Hat der Skl der Fa. GSB überhaupt auf der Weiche 17 stehen bleiben dürfen?
- Hat der Tf des TVT erkennen müssen, dass der Skl nicht „grenzzeichenfrei“ steht?

Schreiben Sie uns Ihre Meinung.

Die neue Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ der Eisenbahn-Unfallkasse

Zum 01.04.2005 trat die neue Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Grundsätze der Prävention“ (GUV-V A1) für Unternehmen im Zuständigkeitsbereich der Eisenbahn-Unfallkasse in Kraft. Mit der UVV „Grundsätze der Prävention“ wurden die UVV'en „Allgemeine Vorschriften“ und „Erste Hilfe“ ersetzt, darüber hinaus traten mit Einführung dieser Vorschrift 12 weitere UVV'en der EUK außer Kraft. Die Regelungsinhalte dieser Vorschriften werden mit der Gefahrstoffverordnung, der Biostoffverordnung und der Betriebssicherheitsverordnung abgedeckt. Im folgenden Beitrag stellt **Dipl.-Ing. Helge Kummer** vom Technischen Aufsichtsdienst der EUK wesentliche Regelungen der UVV „Grundsätze der Prävention“ dar.

Aufbau der Unfallverhütungsvorschrift

Die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ ist die Grundlagenvorschrift für die Präventionsarbeit. Sie enthält neben den Grundpflichten von Unternehmern und Beschäftigten im Arbeitsschutz insbesondere wesentliche Bestimmungen über die Organisation des Arbeitsschutzes und die im Betrieb zu treffenden Präventionsmaßnahmen. Auf Detailregelungen wird in der Vorschrift weitgehend verzichtet. Entsprechend der Neukonzeption des Vorschriften- und Regelwerkes der Unfallversicherungsträger enthält die UVV keine Durchführungsanweisungen.

Soweit Erläuterungen, Präzisierungen oder beispielhafte Lösungsmöglichkeiten für notwendig gehalten werden, sollen diese in einer GUV-Regel aufgenommen werden. Darüber hinaus soll eine Konkretisierung der Vorschrift bedarfsorientiert in speziellen Unfallverhütungsvorschriften und im Regelwerk der Unfallversicherungsträger (GUV-Regeln, GUV-Informatio-

nen und sonstigen Schriften) erfolgen.

Der § 2 Abs. 1 der Vorschrift verpflichtet den Unternehmer, bei seinen Maßnahmen zur Prävention sowohl Unfallverhütungsvorschriften als auch staatliche Arbeitsschutzvorschriften zu beachten. In Anlage 1 der UVV sind die staatlichen Arbeitsschutzvorschriften beispielhaft aufgezählt. Durch diesen Verweis wird der Inhalt des staatlichen Arbeitsschutzrechts als Unternehmerpflicht in der Unfallverhütungsvorschrift verankert. Die Unfallversicherungsträger können somit die Inhalte des staatlichen Rechts mit überwachen.

Dadurch, dass in der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ lediglich Schutzziele festgelegt werden, wird dem Unternehmer bei der Umsetzung von Maßnahmen die Möglichkeit gegeben, die konkreten betrieblichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Diese Flexibilität ist jedoch mit einem hohen Maß an Verantwortung für den Unternehmer verbunden. Der Unternehmer kann davon ausgehen, dass er seiner Verantwortung für Sicher-

heit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten gerecht wird, wenn er die in dieser UVV enthaltenen Schutzziele umsetzt und hierbei die einschlägigen staatlichen und unfallversicherungsrechtlichen Regelwerke heranzieht.

Wesentlicher Inhalt

Geltungsbereich von Unfallverhütungsvorschriften

§ 1 der Vorschrift regelt den Geltungsbereich von Unfallverhütungsvorschriften. Alle Unfallverhütungsvorschriften gelten für Unternehmer und Versicherte (Beschäftigte). Darüber hinaus gelten Unfallverhütungsvorschriften auch für Versicherte von Fremdunternehmen sowie für Unternehmer und Versicherte ausländischer Unternehmen, die eine Tätigkeit im Inland ausüben, ohne einem Unfallversicherungsträger anzugehören.

Grundpflichten

Der § 2 der Vorschrift legt die Grundpflichten des Unternehmers fest. Der Unternehmer ist demnach verpflichtet die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, ►





Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen. Maßstab für das Handeln des Unternehmers sind die in Anlage 2 der Vorschrift nicht abschließend aufgezählten staatlichen Arbeitsschutzvorschriften, die Unfallverhütungsvorschriften sowie das übrige staatliche Regelwerk und das Regelwerk der Unfallversicherungsträger.

Bei allen Maßnahmen hat der Unternehmer von den Allgemeinen Grundsätzen nach § 4 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) auszugehen. Das bedeutet unter anderem:

- die Arbeit ist so zu gestalten, dass eine Gefährdung für Leben und Gesundheit möglichst vermieden und die verbleibende Gefährdung möglichst gering gehalten wird;
- Gefahren sind an ihrer Quelle zu bekämpfen;
- bei den Maßnahmen sind der Stand der Technik, Arbeitsmedizin und Hygiene sowie sonstige gesicherte arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse zu berücksichtigen;
- individuelle Schutzmaßnahmen sind nachrangig zu anderen Maßnahmen;
- den Beschäftigten sind geeignete Anweisungen zu erteilen.

Darüber hinaus hat der Unternehmer nach § 3 ArbSchG die Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und erforderlichenfalls sich ändernden Gegebenheiten anzupassen. Dabei hat er eine Verbesserung von Sicherheit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten anzustreben.

Wählt der Unternehmer für seinen Betrieb andere, als z.B. in GUV-Regeln oder GUV-Informationen aufgeführte Lösungen, ist er verpflichtet nachzuweisen, dass seine Präventionsmaßnahmen die in den Vorschriften festgelegten Schutzziele erfüllen. Dies kann z.B. auch in der Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung erfolgen.

Wie im staatlichen Recht ist auch in der UVV „Grundsätze der Prävention“ die Gefährdungsbeurteilung ein zentraler Punkt. Insbesondere im Hinblick auf fehlende Detailregelungen in der Unfallverhütungsvorschrift erhält die Gefährdungsbeurteilung eine besondere Bedeutung. Nur mit Hilfe einer Gefährdungsbeurteilung ist es möglich, die notwendigen Maßnahmen zum Erreichen der vorgegebenen Schutzziele betriebsspezifisch auszuwählen. Eine Überprüfung der Gefährdungsbeurteilung ist insbesondere dann erforderlich, wenn sich die betrieblichen Gegebenheiten hinsichtlich Sicherheit und Gesundheitsschutz verändert haben.

Unterweisung der Beschäftigten

Die Beschäftigten sind über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, insbesondere über die mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen und die Maßnahmen zu ihrer Verhütung zu unterweisen. Unterweisungen sind bei der Einstellung, bei Veränderungen im Aufgabenbereich vor Aufnahme der Tätigkeit und danach in angemessenen Zeitabständen, mindestens einmal jährlich durchzuführen. Neu ist die explizite Forderung in der Unfallverhütungsvorschrift, dass Unterweisungen dokumentiert werden müssen.

Vergabe von Aufträgen, Zusammenarbeit mehrerer Unternehmen

Für die Vergabe von Aufträgen werden verschiedene Verpflichtungen des Auftraggebers beschrieben.

Der Unternehmer muss bei der Beschaffung neuer Arbeitsmittel und bei der Vergabe von Aufträgen und sonstigen Fremdleistungen dem Auftragnehmer schriftlich aufgeben, die einschlägigen Vorschriften und Anforderungen hinsichtlich Sicherheit und Gesundheit zu beachten bzw. einzuhalten.

Die an der Auftragsvergabe beteiligten Unternehmen (Auftraggeber/Auftragnehmer) sind zur Kooperation bei der Gefährdungsbeurteilung und zur Abstimmung über die jeweils zu ergreifenden Schutzmaßnahmen verpflichtet. Der Auftraggeber muss sein Wissen über vorhandene betriebsspezifische Gefährdungen weitergeben und sich mit den Verantwortlichen des Auftragnehmers abstimmen. Bei besonderen Gefahren muss die Überwachung der Tätigkeiten durch einen Aufsichtführenden sichergestellt sein.

Werden Beschäftigte mehrerer Unternehmer oder selbständige Einzelunternehmer an einem Arbeitsplatz tätig, sind die Unternehmer hinsichtlich Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit zur Zusammenarbeit verpflichtet. Zur Vermeidung einer möglichen gegenseitigen Gefährdung ist eine Person zu bestimmen, die die Arbeiten aufeinander abstimmt.

Der Unternehmer ist darüber hinaus verpflichtet sich zu vergewissern, dass Personen, die in seinem Unternehmen tätig werden, hinsichtlich der Gefahren für Sicherheit und Gesundheit während ihrer Tätigkeit in seinem Unternehmen, angemessene Anweisungen erhalten haben.

Persönliche Befähigung für Tätigkeiten

In Abhängigkeit von der jeweiligen Gefährdungssituation sind an die Beschäftigten bestimmte Anforderungen zu stellen. Dazu gehört neben körperlicher Eignung vor allem auch die Fähigkeit, Gefährdungen für sich und andere zu erkennen und angemessen damit umzugehen. Diese Forderung betraf vor Inkrafttreten dieser UVV explizit nur gefährliche Arbeiten.

Sind Beschäftigte erkennbar nicht in der Lage, eine Arbeit ohne Gefahr für sich oder andere auszuführen, darf der Unternehmer diese Beschäftigten nicht mit dieser Arbeit beschäf-



tigen. Bei der Beurteilung sind alle Gründe – auch Medikamenteneinnahme und Unwohlsein – zu berücksichtigen.

Zutritts- und Aufenthaltsverbote

Der Unternehmer ist verpflichtet dafür zu sorgen, dass Unbefugte Betriebsteile nicht betreten, wenn dadurch eine Gefahr für Sicherheit und Gesundheit entsteht. Beschäftigte dürfen sich an gefährlichen Stellen nur im Rahmen der ihnen übertragenen Aufgaben aufhalten.

Auskunfts- und Unterstützungspflichten

Wie bereits in der UVV „Allgemeine Vorschriften“, schreibt auch die neue Unfallverhütungsvorschrift eine Auskunfts- und Unterstützungspflicht des Unternehmers gegenüber den Aufsichtspersonen der Unfallversicherungsträger vor.

Zurverfügungstellung von Vorschriften und Regeln

Der Unternehmer ist verpflichtet, den Beschäftigten die für sein Unternehmen geltenden Unfallverhütungsvorschriften zugänglich zu machen. Personen, die mit der Durchführung von Maßnahmen zur Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheitsschutz betraut sind, sind die für ihren Zuständigkeitsbereich geltenden Vorschriften und Regeln zugänglich zu machen. Dazu gehören neben dem Vorschriften- und Regelwerk der Unfallversicherungsträger auch die entsprechenden staatlichen Vorschriften. Die Forderungen, dass Vorschriften und Regelungen „zugänglich zu machen“ und „zur Verfügung zu stellen“ sind bedeutet, dass dies z.B. auch durch Bereitstellung der Vorschriften im Intranet oder auf Datenträgern erfolgen kann.

Ausnahmen von Unfallverhütungsvorschriften

Die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“

erlaubt es dem Unternehmer, im Einzelfall Ausnahmen von Unfallverhütungsvorschriften beim zuständigen Unfallversicherungsträger schriftlich zu beantragen. Dem Antrag ist eine Stellungnahme der betrieblichen Arbeitnehmervertretung beizufügen. Vom Unfallversicherungsträger kann dem Antrag entsprochen werden, wenn der Unternehmer eine andere, ebenso wirksame Maßnahme trifft und die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unverhältnismäßigen Härte führen würde. Darüber hinaus muss die Abweichung mit dem Schutz der Versicherten vereinbar sein.

Pflichten der Beschäftigten

Die UVV „Grundsätze der Prävention“ regelt nicht nur die Pflichten der Unternehmer, auch die Beschäftigten haben bestimmte Pflichten. Sie sind verpflichtet:

- den Unternehmer bei der Umsetzung des betrieblichen Arbeitsschutzes zu unterstützen;
- entsprechende Anweisungen des Unternehmers zu befolgen;
- gemäß der Unterweisung und der Weisungen des Unternehmers für ihre Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit zu sorgen;
- für Sicherheit und Gesundheit derjenigen, die von ihren Handlungen oder Unterlassungen betroffen sind, zu sorgen;
- Einrichtungen, Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe sowie Schutzvorrichtungen bestimmungsgemäß und im Rahmen der ihnen übertragenen Aufgaben zu verwenden.

Die Beschäftigten haben Gefahren für Sicherheit und Gesundheit oder Mängel an Schutzeinrichtungen soweit es zu ihrer Arbeitsaufgabe gehört und sie über die notwendige Befähigung verfügen, unverzüglich zu beseitigen. Anderenfalls sind die Beschäftigten verpflichtet, Gefahren oder Mängel dem

Unternehmer oder Vorgesetzten zu melden und darüber hinaus der Fachkraft für Arbeitssicherheit, dem Betriebsarzt oder dem Sicherheitsbeauftragten mitzuteilen.

Sicherheitswidrige Weisungen dürfen durch die Beschäftigten nicht befolgt werden.

Organisation des Arbeitsschutzes

Die Verpflichtung des Unternehmers zur Bestellung von Betriebsärzten und Fachkräften für Arbeitssicherheit nach dem Arbeitssicherheitsgesetz wurde in der Vorschrift verankert. Die Anzahl der zu bestellenden Sicherheitsbeauftragten entspricht der bisherigen Vorschrift. Die Regelungen zur Bestellung von Sicherheitsbeauftragten enthalten jetzt auch Konkretisierungen hinsichtlich des Aufgabengebiets und der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen. Sicherheitsbeauftragte haben mit den Fachkräften für Arbeitssicherheit und den Betriebsärzten zusammenzuarbeiten.

Analog zu den Bestimmungen des Arbeitsschutzgesetzes wurden die Schutzgrundsätze zur Abwehr besonderer Gefahren übernommen. Notfallmaßnahmen als zentraler Bestandteil der Betriebsorganisation wurden in der Vorschrift verankert.

Über das staatliche Arbeitsschutzrecht hinaus geht die Forderung nach Unterweisung und Übung im Umgang mit Feuerlöscheinrichtungen. In welchem Umfang dies erforderlich ist, ist anhand einer Gefährdungsbeurteilung festzulegen.

Erste Hilfe

Die Regelungsinhalte der bisherigen UVV „Erste Hilfe“ wurden in die UVV „Grundsätze der Prävention“ überführt. Sie konkretisieren damit die Schutzzielvorgaben nach § 10 Arbeitsschutzgesetz.

Die Ausbildung von Ersthelfern wurde dahingehend konkre-





tisiert, dass erst ab zwei anwesenden Versicherten ein Ersthelfer zur Verfügung stehen muss.

Darüber hinaus gibt es zur Bereitstellung von Ersthelfern und Betriebsanitätern, sowie der Ausstattung mit Erste-Hilfe-Material und Sanitätsräumen gegenüber der bisherigen Vorschrift inhaltlich keine Änderungen.

Die Zulassung von Ausbildungsträgern für die Ausbildung der Ersthelfer wurde neu geregelt. Die Voraussetzungen zur Ermächtigung als Stelle für die Aus- und Fortbildung in der Ersten Hilfe sind in Anlage 3 der Vorschrift aufgeführt.

Persönliche Schutzausrüstung

Gemäß § 2 der PSA-Benutzungsverordnung hat der Unternehmer den Beschäftigten geeignete persönliche Schutzausrüstungen bereitzustellen. Vor der Bereitstellung sind die Beschäftigten anzuhören. Persönliche Schutzausrüstungen sind den Beschäftigten in ausreichender Anzahl zur Verfügung zu stellen.

Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass die Beschäftigten persönliche Schutzausrüstungen bestimmungsgemäß benutzen.

Beschäftigte, die persönliche Schutzausrüstungen benutzen, die gegen tödliche Gefahren oder bleibende Gesundheitsschäden schützen sollen, müssen im Rahmen von Unterweisungen mit Übungen über die Benutzung informiert werden.

Ordnungswidrigkeiten

Die UVV „Grundsätze der Prävention“ enthält auch ein Kapitel Ordnungswidrigkeiten. Für diejenigen Unternehmerpflichten und Versichertenpflichten, die in dieser Vorschrift inhaltlich hinreichend bestimmt und konkret genug sind (z.B. die Bestellung von Sicherheitsbeauftragten oder das Tragen persönlicher Schutzausrüstung), um bei

Zuwerhandlungen eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des SGB VII zu begründen, besteht nun die Möglichkeit einer unmittelbaren Ahndung von Verstößen durch den Unfallversicherungsträger.

Aufhebung von Unfallverhütungsvorschriften

Mit dem Inkrafttreten der UVV „Grundsätze der Prävention“ wurden 14 Einzelunfallverhütungsvorschriften der Eisenbahn-Unfallkasse außer Kraft gesetzt. Durch die Übernahme aller relevanten Grundpflichten, die Verzahnung mit dem staatlichen Arbeitsschutzrecht sowie die Inbezugnahme des staatlichen Regelwerks und des Regelwerks der Unfallversicherungsträger, war dies ohne Substanzverlust möglich.

Die Regelungen der UVV'en des so genannten Maschinenaltbestandes behalten über eine rechtliche Verknüpfung in § 7 Abs. 2 Betriebssicherheitsverordnung insbesondere im Hinblick auf die Beschaffenheitsanforderungen als Stand der Technik ihre Gültigkeit, solange noch Altmaschinen in den Betrieben eingesetzt werden. Einzelne, nicht durch diesen Anhang erfasste, jedoch aus der Sicht der Unfallversicherungsträger noch erhaltenswerte Betriebsbestimmungen dieser Unfallverhütungsvorschriften, werden in die GUV-Regel „Betreiben von Arbeitsmitteln“ (GUV-R 500) aufgenommen.

Es ist beabsichtigt weitere elf Unfallverhütungsvorschriften der Eisenbahn-Unfallkasse außer Kraft zu setzen, da sie ebenfalls durch die Betriebssicherheitsverordnung entbehrlich werden.

Die folgenden Unfallverhütungsvorschriften wurden durch die UVV „Grundsätze der Prävention“ aufgehoben:

- UVV „Allgemeine Vorschriften“ (GUV-V A1, bisher GUV 0.1)
- UVV „Erste Hilfe“ (GUV-V A5, bisher GUV 0.3)

- UVV „Umgang mit Gefahrstoffen“ (GUV-V B1, bisher GUV 9.27)
- UVV „Biologische Arbeitsstoffe“ (GUV-V B12, bisher GUV 9.29)

Arbeitsmittelbezogene Unfallverhütungsvorschriften, die durch die UVV „Grundsätze der Prävention“ aufgehoben wurden:

- UVV „Kraftbetriebene Arbeitsmittel“ (GUV-V5, bisher GUV 3.0)
- UVV „Maschinen und Anlagen zur Be- und Verarbeitung von Holz und ähnlichen Werkstoffen“ (GUV-V 7j, bisher GUV 3.10)
- UVV „Hydraulische Pressen“ (GUV-V 7n5.2, bisher GUV 3.6)
- UVV „Metallbearbeitung; Schleifkörper, Pließt und Polierscheiben; Schleif- und Poliermaschinen“ (GUV-V 7n6, bisher GUV 3.3)
- UVV „Wäscherei“ (GUV-V 7y, bisher GUV 6.13)
- UVV „Lastaufnahmeeinrichtungen im Hebezeugbetrieb“ (GUV-V 9a, bisher GUV 4.6)
- UVV „Stetigförderer“ (GUV-V 10, bisher GUV4.11)
- UVV „Hebebühnen“ (GUV-V 14, bisher GUV 4.5)
- UVV „Verdichter“ (GUV-V 16, bisher GUV 2.9)
- UVV „Bagger, Lader, Planiergeräte, Schürfgeräte und Spezialmaschinen des Erdbaus (Erdbaummaschinen)“ (GUV-V 40, bisher GUV 3.50)

Staatliche Arbeitsschutzvorschriften, auf die in Anlage 1 der UVV „Grundsätze der Prävention“ besonders verwiesen wird:

- Arbeitsschutzgesetz,
- Arbeitsstättenverordnung,
- Betriebssicherheitsverordnung,
- PSA-Benutzungsverordnung,
- Lastenhandhabungsverordnung,
- Bildschirmarbeitsverordnung,
- Baustellenverordnung,
- Biostoffverordnung,
- Gefahrstoffverordnung. ■

