



Einigungsstellen Arbeitsschutz

Strategie für bessere Arbeitsbedingungen

© dpa / Dedert

Übergriffe auf das Zugpersonal steigen und damit die Anzahl der Arbeitsunfälle. Die Angst wird zum steten Begleiter. Psychische Krankheiten nehmen einen immer größeren Anteil am Krankenstand ein. Lokomotivführer haben zum Teil mit schrottreifen Führerraumsitzen, nervenden Signaltönen oder lauten Lüftergeräuschen zu kämpfen. Dann gibt es Probleme mit Klimaanlage im Führerraum, die ihre Luft direkt an den Kopf der Kollegen blasen oder, gerade wenn es sehr heiß oder kalt ist, oft überhaupt nicht funktionieren – von Zugluft durch undichten Türen oder anderen Lücken ganz abgesehen. Hinzu kommen Verspätungen oder generell Zeitdruck, denn schließlich sollen Menschen und Güter pünktlich von A nach B gebracht werden.

Betriebsräte sind gefragt

Bei all diesen Problemen ist dringend der Betriebsrat gefragt, wenn es um Lösungsmöglichkeiten für die Kollegen geht und sich Arbeitgeber nicht von allein bewegen. So forderte beispielsweise der Betriebsrat der S-Bahn Rhein-Main den Umbau von etwa 20 Kilogramm schweren Rollstuhlrampen auf den örtlichen Baureihen. Weil das Anlegen der Rampen dazu meist noch

unter Zeitdruck geschieht, da für solche Vorgänge im Fahrplan kaum Puffer existieren, ist dies nicht nur für weniger starke oder ältere Kollegen extrem belastend. Hinzu kamen immer wieder Unfallmeldungen zu Quetschungen oder Prellungen, auch gerissene Tragegriffe kündeten von weiterem Änderungsbedarf.

Der Arbeitgeber versuchte jedoch, das Problem auszusitzen: Die Bedienbarkeit dieser Rampen sei hinreichend aus Ar-

beitsschutz- und Arbeitssicherheitsgesichtspunkten beurteilt worden und selbst die zuständige Sicherheitsfachkraft sehe „bei richtiger Handhabung“ keine hinreichenden Gesundheitsgefahren oder Belastungen. Der Betriebsrat ließ jedoch nicht locker. Er forderte den Arbeitgeber zunächst auf, die bestehende Gefährdungsbeurteilung mit wirksamen Maßnahmen zu unterlegen. Es passierte jedoch nichts, was zu einer grundlegenden Änderung der Ausgangslage geführt hätte.

Betriebsrat initiierte Befragung

Weitere Faktoren kamen hinzu: Aufgrund von Kollegenbeschwerden über Lärmbelastungen durch eine Vielzahl irrelevanter oder als zu laut empfundener akustischer Meldungen im Führerraum, initiierte der Betriebsrat – um sich ein besseres Bild zu verschaffen – eine eigene Befragung der Kollegen zu den Stressfaktoren Lautstärke und Häufigkeit der Signaltöne, darüber hinaus zur Belastung durch die Klimaanlage der beiden Baureihen 423 und 430. Die Ergebnisse ergaben auch hier einen verstärkten Handlungs- und Änderungsbedarf.

Unzufrieden mit den Reaktionen der Arbeitgeberseite und den bestehenden Gefährdungsbeurteilungen beziehungsweise den dort resultierenden Maßnahmen, zog der Betriebsrat schließlich die Reißleine und berief eine Einigungsstelle zur Arbeitsschutzthematik ein – und zwar nicht nur zur Rollstuhlrampe, sondern auch zu den Signaltönen und – durch immer wieder auftretende Unfallmeldungen beim Ein- und Ausstieg vom Zug in den Abstellanlagen – auch die Einstiegshilfen.

Ergebnisse können sich sehen lassen

Die Ergebnisse der Einigungsstelle können sich sehen lassen: In diesem – für das Zugpersonal im DB-Konzern bisher einzigartigen – Verfahren zu Maßnahmen einer Gefährdungsbeurteilung gelang es dem Betriebsrat, rein auf dem Verhandlungsweg – also ohne einen Spruch der Einigungsstelle – diese wichtigen Ergebnisse zu erzielen:

- Auf etwa einem Drittel der Bahnsteige sollen künftig leichtere Rollstuhlrampen (etwa acht Kilogramm) deponiert werden, um dort die zir-

ka 20 Kilogramm schweren fahrzeugeigenen Rampen zu ersetzen.

- Für den Rest der Bahnsteige wird noch einmal nachvollziehbar die Möglichkeit geprüft, die originalen Fahrzeugrampen baugleich mit leichteren Materialien zu ersetzen. Parallel wird der ergonomischere Umbau des Fahrzeugschranks geprüft.
- Zum Thema Signaltöne ließ der Arbeitgeber durch ein DB-eigenes Unternehmen Messungen zur Gehörgefährdung durchführen. Sowohl die Form der Durchführung als auch das Ergebnis selbst wurden nicht akzeptiert. Der Betriebsrat konnte eine erneute Messung vereinbaren, in der nun – statt der reinen Gehörgefährdung – der sogenannte Beurteilungspegel ermittelt wird. Bei dieser Messung wird mit einem international standardisierten Verfahren die Belästigung und Störwirkung von Lärm im Führerraum gemessen – unter normativem Ausschluss des sonst üblichen und bisher zu keinen Maßnahmen führenden Kriteriums „Gehörgefährdung“.
- Die sich aus dem Maß der Belästigung und Störwirkung ergebenden Schlussfolgerungen werden ebenfalls nach einer anerkannten Norm bewertet und begründet – und hoffentlich nicht mehr als

Gefährdungsbeurteilung

Arbeitgeber haben im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung die Pflicht, je nach Art der Tätigkeiten eine „Beurteilung der Arbeitsbedingungen“ vorzunehmen. Seit 2013 sind Unternehmen darüber hinaus dazu verpflichtet, eine Gefährdungsbeurteilung auch zu den psychischen Belastungen durchzuführen.

Die Beurteilung kann dann als vollständig angesehen werden, wenn alle von der Tätigkeit ausgehenden, beziehungsweise alle der Tätigkeit innewohnenden Gefahren für die Sicherheit und die Gesundheit der Beschäftigten berücksichtigt werden. Dabei steht nicht das Vorhandensein einer konkreten Gefahr im Vordergrund, sondern bereits die alleinige Möglichkeit von physischen und psychischen Gefährdungen.

Erkennt der Arbeitgeber mögliche, auch sich aus Wechselwirkungen ergebende, Gefährdungen, so hat er die Pflicht, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit abzuleiten. Im Fokus steht dabei die stete Verbesserung bestehender Verhältnisse mit dem Ziel einer menschengerechten Gestaltung von allen die Arbeit beeinflussenden Gegebenheiten.

Laut § 3 Abs. 2 der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) ist bei der Gefährdungsbeurteilung insbesondere Folgendes zu berücksichtigen:

- die Gebrauchstauglichkeit von Arbeitsmitteln einschließlich der ergonomischen, alters- und altersgerechten Gestaltung,
- die sicherheitsrelevanten einschließlich der ergonomischen Zusammenhänge zwischen Arbeitsplatz, Arbeitsmittel, Arbeitsverfahren, Arbeitsorganisation, Arbeitsablauf, Arbeitszeit und Arbeitsaufgabe,
- die physischen und psychischen Belastungen der Beschäftigten, die bei der Verwendung von Arbeitsmitteln auftreten,
- vorhersehbare Betriebsstörungen und die Gefährdung bei Maßnahmen zu deren Beseitigung.

schlicht berufsbedingt oder gegeben hingenommen.

- Die vorhandenen Signaltöne werden noch einmal unter die Lupe genommen und es wird geprüft, welche davon abgeschaltet, geändert oder durch optische Elemente ersetzt werden können.

Als wichtigster Punkt ist die bis zum 31. Dezember 2017 zu treffende Vereinbarung anzusehen, nach welcher Methode bei der S-Bahn Frankfurt (S-Bahn Rhein-Main) die Ge-

fährdungsbeurteilung zu den psychischen Belastungen der Lokomotivführer durchgeführt wird. Der Betriebsrat hat dazu das Recht erwirkt, einen Sachverständigen hinzuzuziehen. Bereits seit 2013 sind Unternehmen gesetzlich dazu verpflichtet, eine Gefährdungsbeurteilung auch zu den psychischen Belastungen durchzuführen. Erste Pilotprojekte laufen zwar mittlerweile an, doch nach vier Jahren ist dies weder im DB-Konzern noch bei den vielen Wettbe-

werbsbahnen wirklich umgesetzt. Der Betriebsrat der S-Bahn Rhein-Main ist jedenfalls auf dem richtigen Weg für seine Kollegen und packt die Themen mit dem passenden Werkzeug Gefährdungsbeurteilungen an. Den Erfolg trägt das Werkzeug bereits in sich, da hierfür eine Wirksamkeitskontrolle sogar explizit vorgeschrieben ist. Die GDL unterstützt dabei gern und widmet sich konsequent der Umsetzung solcher Arbeitsschutzthemen. **M. B.**

Unterwegs mit der Taigatrommel

Vor über 20 Jahren im Sommer 1994 endete in Ostthüringen der Einsatz der DR-V 200, die ab 1970 als Baureihe 120 und ab 1992 als Baureihe 220 wegen ihres ursprünglichen extrem lauten Geräuschpegels schnell den Namen „Taigatrommel“ erhielt. Anfangs von Eisenbahnfreunden wegen ihrer eigenwilligen Erscheinung kaum beachtet, wuchs die Fangemeinde der urigen, robusten und beim Personal sehr beliebten Gü-

terzuglokomotive schnell an. Spätestens nach der deutschen Wiedervereinigung gehörten die mittlerweile in die Jahre gekommenen Maschinen zu den absoluten Favoriten vieler Eisenbahnfreunde.

Der Band erinnert in eindrucksvollen Schwarz-Weiß-Bildern und Farbaufnahmen an die große Zeit der V 200 in Ostthüringen und dem angrenzenden Westsachsen.



Unterwegs mit der Taigatrommel
Die Reichsbahn-V 200 in Ostthüringen
96 Seiten mit rund 100 s/w- und Farbbildern
ISBN: 978-3-8446-6604-5, 19,80 Euro