

.... Frage Nr.:

58. Abgeordneter
Dr. Christoph Hoffmann
(FDP)
- Wann hat die Deutsche Bahn AG „persönliche“ Warnsignalgeber für Mitarbeitende im Baustellenbereich den Unfallversicherungsträgern zur Prüfung vorgelegt (vgl. Antwort auf meine Frage 318/September 2021), und warum akzeptieren die für Arbeitsschutz zuständigen Aufsichtsbehörden weiterhin die Lärmbelastung der derzeit verwendeten Automatic Track Warning Systems (ATWS oder „Rottenwarnanlagen“) von mindestens 97 dB(A), die das Eisenbahn-Bundesamt per Allgemeinverfügung als „untere Grenze des Dynamikbereiches der automatischen Pegelanpassung“ bereits 2016 definierte (www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Umweltschutz/33_Allgemeinverfuegung_APA.pdf;jsessionid=98CA34B18D6554FFF3226F1C2EE59FA1.live11294?__blob=publicationFile&v=2)?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 5. Oktober 2021

Der Einsatz von Warnsignalgebern ist aus Gründen des Arbeitsschutzes erforderlich. Ohne den Einsatz eines Automatic Track Warning Systems (ATWS) wäre die Warnung vor herannahenden Zügen nicht möglich.

Dabei muss die ATWS einen Warnton in einer Lautstärke erzeugen, der am Ohr des arbeitenden Menschen sicher auch in einer Entfernung von 30 m wahrgenommen wird.

Gegenstand der Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sind Warnsignalgeber mit einer automatischen Pegelanpassung. Solche Geräte messen fortlaufend, welcher Geräuschpegel in der Umgebung vorhanden ist. Der Warnton wird dann nur so laut abgegeben, dass das Umgebungsgeräusch des in ca. 30 m Entfernung arbeitenden Menschen sicher übertönt wird. Bei einem höheren Umgebungsgeräusch, beispielsweise weil gerade Baumaschinen laufen oder ein Zug vorbeifährt, wird der Warnpegel also automatisch erhöht. Der Warnsignalgeber kann bei der Geräuschmessung nicht unterscheiden, ob das Störgeräusch aus 30 m Entfernung an das Mikrofon kommt oder direkt neben dem Gerät ist. Entsprechend wird der Warnton dimensioniert.

Die Verwendung von ATWS-Warnanlagen nach Anordnung des EBA aus dem Jahr 2016 mit automatischer Pegelanpassung bedeutet eine erhebliche Reduzierung des Baustellenlärms für Anwohner. Seitdem wird auf Baustellen nur noch dann mit voller Lautstärke von 126 dB(A) gewarnt, wenn dies wirklich nötig ist.

Das EBA akzeptiert die mindestens 97 dB(A) entsprechend dem Stand der Technik. Eine technisch bessere Lösung existiert derzeit nicht.

Die DB Netz AG ist bezüglich möglicher Einsatzfelder von persönlichen Warnsignalgebern bereits vor vielen Jahren insbesondere aus Lärmschutzgründen an die Unfallversicherungsträger herangetreten. Hierzu wurden in den Jahren 2012 bzw. 2014 jeweils durch die Unfallversicherungsträger in Auftrag gegebenen Studien der Forschungsgesellschaft für angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin veröffentlicht. Hiernach kommt der Einsatz von persönlichen Warnsignalgebern nur für die schnell „wandernde Vegetationspflege“ in Betracht. Zum 1. Januar 2016 nahm die DB AG dies in ihrer Rahmenrichtlinie 132.0118 „Arbeiten im Gleisbereich“ auf.