

Anforderungen an Führerraumsitze von Eisenbahnfahrzeugen

Der Fahrzeugsitz stellt die größte und wichtigste Schnittstelle zwischen dem Lokomotivführer als Nutzer und seinem Arbeitsmittel, dem Fahrzeug, dar. Um optimale Bedingungen für diese Schnittstelle zu schaffen, wird allerdings kein Fahrzeughersteller sein Fahrzeug um einen fertigen Sitz herum konstruieren. Auch bei der Nachrüstung, also dem Austausch alter Sitze durch neue, wird zu oft nur der Katalog bemüht, statt durch fachlich versierte Ergonomen prüfen zu lassen, ob und wie sich ein neuer Sitz in den bestehenden Raum einfügen lässt.

Rang einer besseren Holzklasse

Wie sich solche Umstände auswirken, kennen unsere Kollegen zur Genüge. Da wird ein neuer Sitz beschafft, der vielleicht die schönsten Einstellmöglichkeiten bietet, mit dem man aber leider nicht mehr richtig angelehnt beziehungsweise nicht mehr ohne Verrenkungen die zur Fahrzeugsteuerung relevanten Bedienelemente (wie Fahr- und Bremshebel) erreicht. Oder es wird bei der gewählten Luftfederung aus Kostengründen eine Drosselung weggelassen, sodass sich der Sitz gleich nach dem Aufstehen wieder komplett absenkt und man sich beim unbewussten Hinsetzen auf den dann ungedeckelten Sitz die komplette Wirbelsäule staucht. Oder die Armlehnen des Sitzes lösen mit seiner Drehung mal eben (unbeabsichtigt) auch den „Not-Aus“-Schlagsschalter aus. Von nicht erreichbaren Bedienelementen wie dem Handhebel für den Sitzschlitten, der dann nur noch mit der Ferse erreichbar ist, oder der einfach mal weggelassenen beziehungsweise reduzierten Schwenk-, Dreh- und Kippfunktionen ganz zu schweigen. Dann kann es auch sein, dass

ein viel beachtetes Neufahrzeug, das die Anforderungen an Energieoptimierung und Kundenorientierung mit Bestnoten erfüllt, dem Lokomotivführer dennoch nur einen Arbeitsplatz im Rang einer besseren Holzklasse bietet.

Mindestnormen statt Nutzerorientierung

Warum, fragt man sich, werden heute überhaupt noch Arbeitsplätze, selbst in nagelneuen Schienenfahrzeugen, konzipiert, die von den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen an eine nutzerorientierte Arbeitsplatzgestaltung weitestgehend unberührt bleiben? Welcher Autofahrer würde sich das bieten lassen, es sei denn, er hat einen ausgeprägten Hang zu Oldtimern? Weshalb werden Sitze, welche noch im besten Fall von einem Premiumhersteller nach allen Regeln der Ergonomie entwickelt wurden, dann oft nur noch auf dem Reißbrett nach den für Eisenbahnfahrzeuge geltenden (Mindest-)Normen in das Fahrzeugkonzept eingefügt? Von der fehlenden Berücksichtigung bekannter Fakten zum Schutz vor Muskel-Skelett-Erkrankungen, Wirbelsäulenschäden, Rückenleiden oder

Bandscheibenverschleiß ganz zu schweigen. Ohne Beachtung weiterer Wechselwirkungen und Einsatzbedingungen am Arbeitsplatz verlieren selbst die besten Sitze einige ihrer wichtigsten gesundheitsrelevanten Vorteile, die gerade auf einer feinen ergonomischen Abstimmung mit der Sitzumgebung, wie den Greif- und Blickräumen basieren. Auch eine Dämpfung funktioniert nur dann einwandfrei, wenn sie auf die tatsächlich auftretenden Vibrationen und Schwingungen eingestellt wird.

Es kann und darf einfach nicht reichen, dass sich nur einige wenige stellvertretend für Hunderte oder gar Tausende Kollegen aller Größen, Geschlechter oder Gewichtsklassen zum gelegentlichen Probesitzen einfinden und danach die Messen gesungen sind. Fakt ist: Nur Ergonomen können mittels fundierter Verfahren unter Berücksichtigung der geplanten Nutzung sowie der bis dahin bekannten Nutzer alle wichtigen Aspekte erkennen und benennen, die zu einem gesunden Arbeitsplatz führen, bei dem der Mensch im Mittelpunkt steht.

Gesetzliche Grundlagen des Arbeitsschutzes

Man sollte meinen, dass der Gesetzgeber hier bereits gut vorgesorgt hat. Und tatsächlich zieht sich bei der Gestaltung von Arbeitsmitteln die Berücksichtigung ergonomischer Grundlagen sowie der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse wie ein roter Faden durch alle entsprechenden Vorschriften – vom Arbeitsschutzgesetz über die Betriebssicherheitsverordnung bis hin zu den einschlägigen Normen im Arbeitsschutz. Die Grundlagen für eine an den Nutzer an-

gepasste, menschengerechte Gestaltung von allen die Arbeit beeinflussenden Gegebenheiten sind aus gesetzlicher Sicht also gegeben.

Genau an dieser Stelle kommt den Betriebsräten, neben den überwiegend wirtschaftlich geprägten Erwägungen durch Hersteller oder Arbeitgeber, eine wichtige Kontrollfunktion zu: Sie haben dafür zu sorgen, dass bei der Neu- oder Umgestaltung der Arbeitsplätze (und der Sitze) ihr Recht auf Mitbestimmung beachtet wird.

Instrument Gefährdungsbeurteilung

Als das Mittel der Wahl, als das Werkzeug schlechthin, hat der Gesetzgeber ihnen mit der Gefährdungsbeurteilung eine dafür vorgeschriebene und vor Inbetriebnahme durchzuführende Maßnahme zur Beurteilung der Arbeitsplätze hinsichtlich aller für möglich erachteten Gefährdungen an die Hand gegeben. Dieses wertvolle Instrument umfasst übrigens auch das Recht, über vorbeugende (präventive) Maßnahmen konkret mitzubestimmen – also weit mehr als nur ein schlichtes Wörtchen mitzureden.

Und was außer der konsequenten Anwendung der Gefährdungsbeurteilung bietet sich denn an, wenn das Sitzen am Arbeitsplatz nur noch weh tut, weil Federungen nach spätestens zehn Jahren Dauerbetrieb nicht mehr federn, Vibrationsdämpfung als unnützer neumodischer Kram angesehen wird, Polster nach Jahrzehnten im Einsatz verschlissen sowie Dreh- und Schwenkadapter ohne richtige Wartung schwergängig sind und Bedienelemente nicht mehr funktionieren?

Konsequente Anwendung nötig

Es reicht hier keinesfalls, wenn für den möglichen Ersatz nur allein der Sitzhersteller bei der Sitzkonstruktion seine ergonomischen Hausaufgaben macht. Für die Frage einer möglichen Gefährdung – egal ob alter oder neuer Sitz – sind die Wechselwirkungen aus allen gegebenen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die konsequente Anwendung der Gefährdungsbeurteilung ist umso nötiger:

- Wenn man der Tatsache Rechnung trägt, dass Rückenleiden einer der Hauptgründe für Arbeitsunfähigkeiten sind (in der Tendenz steigend), gefolgt von Depressionen und Angstzuständen.
- Wenn wissenschaftliche Untersuchungen für Führer schienengebundener Fahrzeuge im Vergleich zu Kontrollgruppen zeigen, dass aufgrund des Zusammenwirkens von Zwangshaltungen, Ganzkörpervibrationen und dauerhaftem Sitzen erhöhte Belastungen der Bandscheiben auftreten.
- Wenn den Daten des Bundesverbandes der Betriebskrankenkassen zufolge die Krankenstände in Verkehrsunternehmen vor allem auf Muskel- und Skeletterkrankungen zurückzuführen sind.
- Wenn zahlreiche Studien den deutlichen Zusammenhang zwischen der Tätigkeit von Fahrern und dem Auftreten von Beeinträchtigungen des Muskel- und Bewegungsapparates (überwiegend Rücken-

schmerzen beziehungsweise Erkrankungen der Wirbelsäule) belegen.

- Wenn das Auftreten von Rückenbeschwerden oftmals im Zusammenhang mit psychosozialer Belastung steht.
- Wenn durch Versuche belegt ist, dass Ganzkörpervibrationen (wie sie unter anderem an Schienenfahrzeugen auftreten) zu zunehmender und dauerhafter Bandscheibengeneration führen.
- Wenn neben den bekannten persönlichen Veranlagungen und dem Lebensstil auch berufsbedingte psychologische oder psychosoziale Risikofaktoren die Beschwerden im unteren Rücken beeinflussen.
- Wenn sich auch ganz ohne mechanische Einwirkungen schon Stress in Rückenschmerzen ausdrücken kann.

Grundsatzpapier des AK BBT

Die Gefährdungsbeurteilung muss dem gesetzlichen Anspruch nach so vollständig wie nur irgend möglich sein. Die gewählten Schutzmaßnahmen müssen einer ständigen Wirksamkeitskontrolle standhalten. Neben der gesetzlichen Vorgabe, in diesem Zusammenhang die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse in die Gestaltung der Arbeitsbedingungen beziehungsweise -mittel einfließen zu lassen, sehen wir die Einbeziehung der Einsatzbedingungen, der Nutzer und ihrer Erfahrungen als unerlässlich an.

Die GDL hat mit ihrem Arbeitskreis Bildung, Betrieb und Technik (AK BBT) ein Grundsatzpapier für Führerraumsitze

erarbeitet, welches diese Nutzererfahrungen umsetzt. Es enthält neben der allgemeinen Zielsetzung, der Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Förderung des Gesundheitsschutzes, wichtige Zieldefinitionen (strategische, wirtschaftliche, fachliche und technische) aber auch die Beschreibung funktionaler Anforderungen (an Sitzfläche, Rückenlehne, Kopfstütze, Armlehnen, Unterbau, Bedienung und Wartung) sowie eine Beschreibung weiterer Anforderungen (wie Komfort, Aussehen, Verfügbarkeit, Sicherheit oder Notfälle).

Wichtiges Hilfsmittel zur Mitbestimmung

Das Grundsatzpapier wurde bereits verschiedenen Sitzherstellern, Aufgabenträgern und auch Eisenbahnbetriebsleitern vorgestellt und diskutiert und wird zurzeit aus den dabei gewonnenen Erkenntnissen heraus aktualisiert. Im Anschluss soll es in erster Linie der Zusammenstellung von Informationen für die Betriebsräte vor Ort dienen, denen damit ein wichtiges Hilfsmittel für ihre Mitgestaltung und Mitbestimmung vor jeder Neubeschaffung von Fahrzeugsitzen beziehungsweise für die vorgesehene Beteiligung bei Kauf, Umbau oder Anmietung von Triebfahrzeugen an die Hand gegeben wird.

Darüber hinaus ist diese Verschriftlichung von Anforderungen an Führerraumsitze von Eisenbahnfahrzeugen aus Sicht der Berufsgewerkschaft GDL auch für die Sitz- und

Fahrzeughersteller von hoher Relevanz. Und im Zuge einer sich ändernden Ausschreibungspraxis für Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr kommt neben dem bisherigen Rollenverständnis durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen nun immer öfter auch verschiedensten Aufgabenträgern die Aufgabe als Besteller von Fahrzeugen und damit von Fahrzeugsitzen zu.

Zertifizierung für ausgewählte Produkte

Führerraumsitze, die diesem Grundsatzpapier entsprechen, könnten von der GDL eine Zertifizierung für ausgewählte Sitze oder Produktvarianten erhalten, welche die Einhaltung unserer Ziele aus Nutzersichtpunkten bestätigt. Neben einer zu erwartenden hohen Akzeptanz in den Gremien der GDL und bei GDL-Betriebsräten würden Betriebsräte und Besteller damit ein gutes Hilfsmittel für Lastenhefte und Gefährdungsbeurteilungen erhalten.

Wie erste Rückmeldungen zeigen, besteht bei unseren Gesprächspartnern auch überwiegend ein hohes Interesse an unserem Grundsatzpapier und damit für uns alle die Chance, Lokomotivführer-arbeitsplätze in Zukunft besser und ergonomischer zu gestalten. Die GDL hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Interessen ihrer Mitglieder als Anwender und Nutzer dieser Arbeitsmittel konsequent einzufordern.

L. S./M. B.