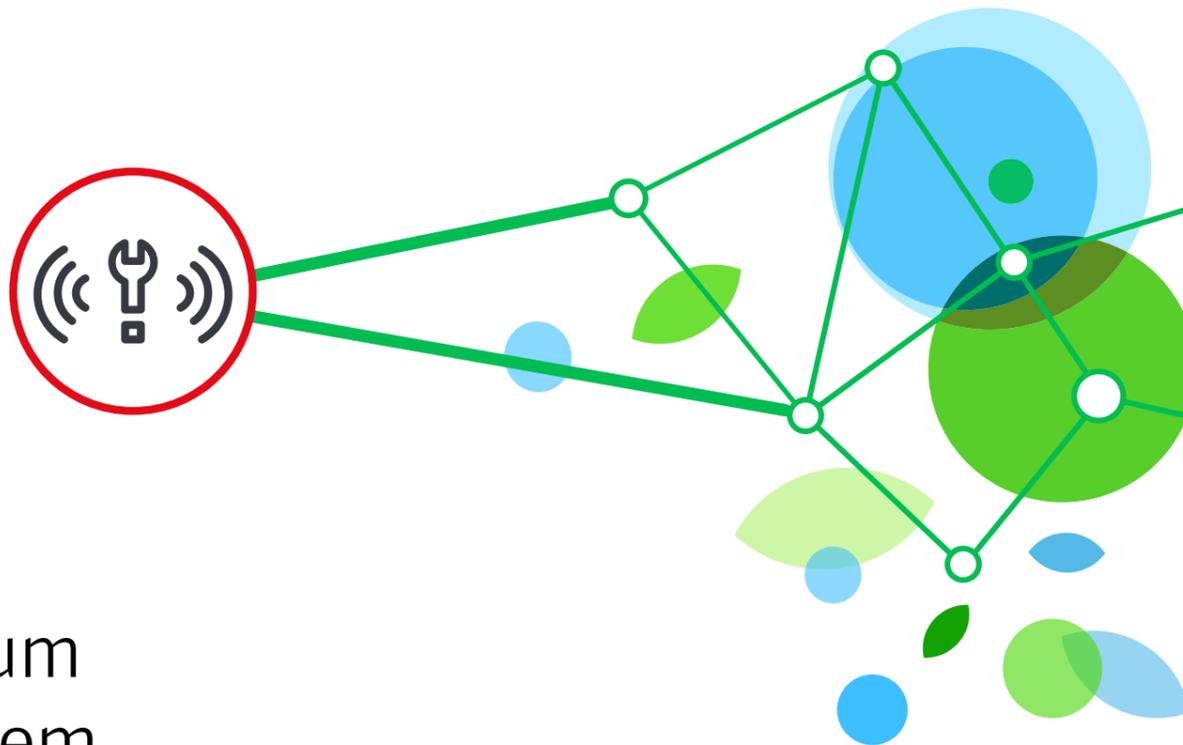


Wenn wir arbeiten, wird es manchmal nicht nur durch Maschinen laut.



Fragen und Antworten zum Automatischen Warnsystem

Im Auftrag des Bundes sorgt die Deutsche Bahn für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur. Bei allen Bauarbeiten hat die Sicherheit der Mitarbeitenden höchste Priorität. Bei Arbeiten im Gleisbereich bei laufendem Bahnbetrieb muss ein gut hörbares Signal die im Gleis Arbeitenden vor herannahenden Zügen warnen.

1. Warum kommt es zu den starken Lärmbeeinträchtigungen?

Die hohe Lärmbelastung wird durch ein Automatisches Warnsystem (ATWS), umgangssprachlich auch Rottenwarnanlage genannt, verursacht.

Während der Bauarbeiten läuft der Eisenbahnbetrieb auf dem Nachbargleis weiter. Um die in den Gleisen Arbeitenden vor herannahenden Zügen zu warnen, wird ein ATWS eingesetzt. Diese Warnanlagen sind bis zu 800 Meter lang und haben alle 30 Meter ein Signalhorn, welches das akustische Warnsignal abgibt. Dieses muss lauter als die Geräusche der Baumaschinen sein, damit es während der Arbeiten für alle Beschäftigten gut hörbar ist. Die Sicherheit der Bauarbeiter:innen steht an erster Stelle und basiert auf strengen gesetzlichen Vorgaben des Bundes und der Berufsgenossenschaften.

2. Werden die Lärm-Grenzwerte beim Automatischen Warnsystem eingehalten?

Das Warnsystem verfügt über eine automatische Pegelanpassung. Das heißt, es wird kontinuierlich der Umgebungslärmpegel gemessen und die Lautstärke des Signaltons automatisch angepasst.

Die Immissionsrichtwerte der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) werden dabei nicht zu jeder Zeit eingehalten. Sie dürfen beim genehmigten, notwendigen Einsatz des ATWS temporär überschritten werden, da die Baumaßnahme im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können (siehe dazu Punkt 5.2.2 in der „AVV Baulärm“).

3. Könnten die Arbeitenden, wie teilweise an anderen Bahn-Baustellen, über Kopfhörer gewarnt werden?

Diese Art des Warnsystems ist nicht für Arbeiten mit Baumaschinen erlaubt. Ein System, bei dem das Signal direkt auf die Helme der Arbeitenden gegeben wird, ist nur in einem kleinen, punktuellen Bereich, z.B. für Vegetationsarbeiten, zugelassen.

4. Das Automatische Warnsystem geht über einen weiten Bereich, obwohl nur in einem kleinen Gebiet gearbeitet wird. Warum werden die anderen Bereiche nicht von der Warnung ausgenommen, wenn dort nicht gearbeitet wird?

Die Arbeiten werden oft nicht punktuell ausgeführt. Einzelne Bau-Trupps sind auch in anderen Gleisabschnitten tätig, um beispielsweise Vorarbeiten auszuführen. Diese Abschnitte sind eventuell weniger gut einsehbar und müssen daher selbstverständlich ebenfalls gesichert werden.

Grundsätzlich wird die Anlage nur in den Streckenabschnitten eingeschaltet, in denen auch gearbeitet wird. Gleiches gilt für den Nachtzeitraum. Ansonsten ist die Anlage ausgeschaltet, dann reagiert sie nicht auf herannahende Züge und gibt kein Warnsignal ab.

5. Wie funktioniert das Automatische Warnsystem?

siehe dazu auch oben unter Punkt 1

Die Automatische Warnanlage wird im Bereich des Baugleises eingerichtet. Wenn sich ein Zug nähert, wird der Signalton durch Schienenkontakte ausgelöst, über die der Zug fährt.