



Lärmschutzmaßnahmen für Triebfahrzeugführer und Lokrangierführer

VBG-Fachwissen

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung

Von A wie Architekturbüro bis Z wie Zeitarbeitsunternehmen – über 1,8 Millionen Unternehmen aus mehr als 100 Branchen sind Mitglied der gesetzlichen Unfallversicherung VBG. VBG ist die Kurzbezeichnung für die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft. Sie ist eine der neun auf Branchen ausgerichteten gewerblichen Berufsgenossenschaften in Deutschland. Die VBG steht ihren Mitgliedern in zwei wesentlichen Bereichen zur Seite: bei der Prävention von Arbeitsunfällen, Wegeunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie bei der Unterstützung im Schadensfall. Im Jahr 2025 wurden über 132.000 Berufskrankheiten und meldepflichtige Unfälle angezeigt. Die VBG kümmert sich darum, dass Versicherte bestmöglich wieder zurück in den Beruf und ihr soziales Leben finden. Über 2.500 Vollbeschäftigte an elf Standorten arbeiten an dieser Aufgabe mit. Darüber hinaus finden in den sechs Akademien die VBG-Seminare für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit statt. Neben Präsenz-Seminaren bietet die VBG auch verstärkt Online-Seminare für eine ortsunabhängige Weiterbildung an.

Weitere Informationen: www.vbg.de

Inhalt

Vorbemerkung	4
1 An wen wendet sich diese Fachinformation?	6
2 Lärmschutzmaßnahmen aus Arbeitsschutzsicht	8
2.1 Rangfolge der Arbeitsschutzmaßnahmen	8
2.2 Andere Lärmgrenzwerte für Eisenbahnfahrzeuge im Kontext zu den Arbeitsschutzanforderungen	10
3 Wann sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich?	11
3.1 Tätigkeiten der Triebfahrzeugführer bei Zugfahrten	11
3.2 Tätigkeiten der Lokrangierführer im Rangierbetrieb	14
4 Technische Maßnahmen zur Verringerung der Lärmexposition ...	16
4.1 Triebfahrzeugführer bei Zugfahrten	16
4.2 Lokrangierführer im Rangierbetrieb	19
5 Organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Lärmexposition	22
5.1 Triebfahrzeugführer bei Zugfahrten	22
5.2 Lokrangierführer im Rangierbetrieb	23
6 Auswahl und Einsatz von Gehörschutz	25
6.1 Randbedingungen für den Einsatz von Gehörschutz im Eisenbahnbetrieb	25
6.2 Auswahl von geeignetem Gehörschutz	27
6.3 Einsatz von Gehörschutz	37
Anhang 1 Zusammenstellung der geltenden Lärmgrenzwerte aus eisenbahntechnischen Regelwerken	38
Anhang 2 Ermittlung des Tages-Lärmexpositionspegels aus Einzelereignispegeln	42
Anhang 3 Durchführen der individuellen Hörprobe	44
Anhang 4 Nachweis über die Durchführung der individuellen Hörprobe Teil 1 – zum Vergleich der Hörbarkeit von Warnsignalen mit und ohne Gehörschutz	47
Anhang 5 Vorschriften und Regeln	48
Anhang 6 Weitere Informationsquellen	50

Vorbemerkung

Die Fachinformation soll den Eisenbahnverkehrsunternehmen in der betrieblichen Praxis helfen, die Anforderungen der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung (LärmVibrationsArbSchV) umzusetzen. Durch die im März 2007 in Kraft getretene Verordnung wurden die Grenzwerte (Auslösewerte) gegenüber der vorher gültigen Unfallverhütungsvorschrift um 5 dB abgesenkt.

Maßstab für die Lärmgefährdung der Mitarbeiter ist der Tages-Lärmexpositionspegel ($L_{EX,8h}$), das ist der über die Schicht gemittelte auf acht Stunden bezogene Schallpegel. Wenn durch technische und organisatorische Maßnahmen nicht sichergestellt werden kann, dass der Tages-Lärmexpositionspegel den oberen Auslösewert von 85 dB(A) unterschreitet, muss nach LärmVibrationsArbSchV Gehörschutz getragen werden. Bereits beim Überschreiten des unteren Auslösewertes von 80 dB(A) ist den Beschäftigten Gehörschutz zur Verfügung zu stellen.

Bei Triebfahrzeugführern (Tf) und Lokrangierführern (Lrf) ist das Tragen von Gehörschutz problematisch, weil die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes eine zuverlässige Wahrnehmung der sicherheitsrelevanten Signale und Geräusche erfordert. Daher ist der Einsatz von Gehörschutz nur möglich, wenn der Nachweis erbracht wurde, dass der Gehörschutz nicht zu einer Verschlechterung der Wahrnehmung der sicherheitsrelevanten Signale und Geräusche führt.

Messungen haben gezeigt, dass bei Tf in Abhängigkeit von den betrieblichen Randbedingungen der untere Auslösewert zum Teil überschritten wird. Bei den Lrf liegen die Tages-Lärmexpositionspegel sogar häufig über dem oberen Auslösewert.

Um die Eisenbahnunternehmen bei der Umsetzung der LärmVibrations-ArbSchV zu unterstützen, wurden auf Initiative des Sachgebietes Bahnen im Fachbereich Verkehr und Landschaft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) gemeinsam mit dem Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA), der Landeseisenbahnaufsicht des Landes Niedersachsen, dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht des Freistaates Sachsen, dem Eisenbahn-Bundesamt, der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) sowie der VBG, Präventions-

feld ÖPNV/Bahnen, zwei Projekte durchgeführt. In dieser Fachinformation wird auf Basis der Ergebnisse der zwei Projektberichte (siehe IFA-Reports A) zusammenfassend dargestellt, wann Handlungsbedarf besteht und welche Maßnahmen geeignet sind, die Anforderungen der LärmVibrations-ArbSchV in der betrieblichen Praxis von Eisenbahnverkehrsunternehmen umzusetzen.

In einem weiteren DGUV-Projekt wurde ein Prüfverfahren entwickelt, dass die akustische Situation am Gleis beziehungsweise auf der Lok mittels realitätsnah wiedergegebener Warnsignale und Störgeräusche sicher reproduziert und mit verringertem Aufwand in Büroräumen und Arztpraxen durchgeführt werden kann (siehe Abschnitt 6.2.2.1 und Anhang 6).

An dieser Fachinformation haben mitgewirkt:

- Sachgebiet Bahnen im Fachbereich Verkehr und Landschaft der DGUV
- VBG, Präventionsfeld ÖPNV/Bahnen, Hamburg
- Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Wilhelmshaven
- Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Bonn
- LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover
- Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht (LfB) des Freistaates Sachsen, Dresden
- Institut für Arbeitsschutz der DGUV (IFA), Sankt Augustin
- Sachgebiet Gehörschutz im Fachbereich „Persönliche Schutzausrüstungen“ der DGUV

Hinweise und Anregungen zu dieser Schrift sind willkommen.

Bitte leiten Sie diese per E-Mail an:

- VBG Präventionsfeld ÖPNV/Bahnen, E-Mail: oePNV-bahnen@vbg.de
- Unfallversicherung Bund und Bahn, E-Mail: info@uv-bund-bahn.de

1 An wen wendet sich diese Fachinformation?



Die Fachinformation wendet sich in erster Linie an Unternehmen, die Tf und Lrf einsetzen, insbesondere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Anschlussbahnen. Diese müssen prüfen, ob ihre Tf und Lrf einer Lärmgefährdung ausgesetzt und ob Maßnahmen zur Verringerung der Lärmexposition erforderlich sind.

Im Weiteren enthält die Fachinformation eine Zusammenstellung bisher bekannter technischer und organisatorischer Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung sowie ein wissenschaftlich begründetes Auswahl- und Einsatzverfahren für Gehörschutz.

Diese Fachinformation ist auch eine Arbeitshilfe für Unternehmen, die Eisenbahnfahrzeuge herstellen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen. Sie enthält Ansatzpunkte für die konstruktive Gestaltung der Eisenbahnfahrzeuge mit dem Ziel der Verringerung der Lärmexposition für Tf und Lrf.

Darüber hinaus sind die Inhalte auch für Eisenbahnaufsichtsbehörden, staatliche Arbeitsschutzaufsichtsbehörden und Unfallversicherungsträger interessant.

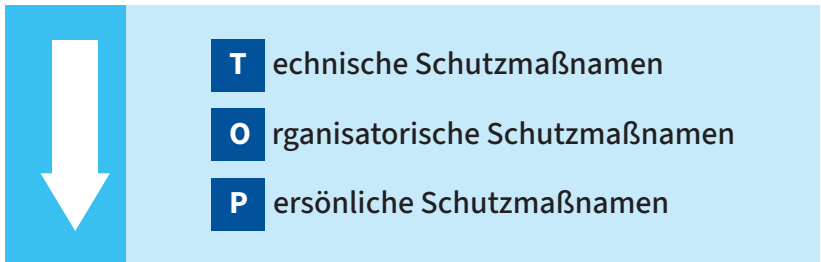
Auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) können einen Beitrag zur Vermeidung und Verringerung der Lärmbelastung leisten, indem zum Beispiel die Anzahl der abzugebenden Typhonsignale auf Strecken mit nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen unter Beachtung der verkehrsrechtlichen Bestimmungen auf das erforderliche Maß reduziert wird.



Abbildung 1: Soweit an Bahnübergängen in abgeschlossenen Werksbereichen zu deren Sicherung Typhon- oder Läutesignale abgegeben werden müssen, führt dies zu erheblichen Lärmbelastungen für den Lrf.

2 Lärmschutzmaßnahmen aus Arbeitsschutzsicht

2.1 Rangfolge der Arbeitsschutzmaßnahmen



Zum Schutz der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb vor Lärmgefährdungen ist vorrangig zu prüfen, ob durch **technische** Maßnahmen an Eisenbahnfahrzeugen, der Infrastruktur oder den Umgebungsbedingungen die Lärmbelastung für die Tf und Lrf verringert werden kann. Im zweiten Schritt muss geklärt werden, ob eine Reduzierung der Lärmbelastung durch **organisatorische** Maßnahmen möglich ist. Da die Lärmbelastung im Eisenbahnbetrieb in vielen Fällen – insbesondere bei den Tätigkeiten des Lrf – nicht ausschließlich durch technische und organisatorische Maßnahmen ausreichend verringert werden kann, lassen sich häufig die Anforderungen der LärmVibrationsArbSchV nur durch das Tragen von Gehörschutz erfüllen (**persönliche** Schutzmaßnahmen).

Konkreter Handlungsbedarf besteht, wenn der Tages-Lärmexpositionspegel die Auslösewerte nach LärmVibrationsArbSchV erreicht oder überschreitet. Die zu treffenden Maßnahmen sind nachfolgend zusammengestellt.

$$L_{EX,8h} \geq 80 \text{ dB(A)}$$

- Information und Unterweisung der Mitarbeiter

$$L_{EX,8h} > 80 \text{ dB(A)}$$

- **Gehörschutz zur Verfügung stellen**
- arbeitsmedizinische Vorsorge **anbieten** (Angebot)

$$L_{EX,8h} \geq 85 \text{ dB(A)}$$

- **Tragepflicht für Gehörschutz**
- arbeitsmedizinische Vorsorge **veranlassen** (Pflicht)

$$L_{EX,8h} > 85 \text{ dB(A)}$$

- Lärmminderungsprogramm aufstellen und durchführen
- Lärmbereiche kennzeichnen; Zugangsbeschränkungen

Abbildung 2: Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen nach LärmVibrationsArbSchV

2.2 Andere Lärmgrenzwerte für Eisenbahnfahrzeuge im Kontext zu den Arbeitsschutzanforderungen

Bei der Inbetriebnahme neuer Eisenbahnfahrzeuge wird von den Eisenbahnaufsichtsbehörden die Einhaltung der im Verkehrsrecht geforderten Lärmgrenzwerte geprüft. Diese sind insbesondere enthalten in der Technischen Spezifikation Interoperabilität (TSI) „Fahrzeuge – Lärm“. Eine Zusammenstellung der geltenden Lärmgrenzwerte aus eisenbahntechnischen Regelwerken enthält Anhang 1.

Die Einhaltung der dort genannten Grenzwerte bedeutet aber nicht automatisch, dass auch die Auslösewerte für den Tages-Lärmexpositionspegel eingehalten werden. Die TSI gibt Grenzwerte für Dauerschallpegel unter definierten Randbedingungen vor. Maßstab für die Lärmgefährdung des Tf oder Lrf ist aber der über die Schicht gemittelte auf acht Stunden bezogene Schallpegel (Tages-Lärmexpositionspegel). Einfluss auf den Tages-Lärmexpositionspegel haben insbesondere die Dauer und die Höhe der Lärmbelastungen – zum Beispiel durch entweichende Druckluft beim Kuppeln, durch Umgebungslärm oder durch Motoren, Aggregate, Fahrgeräusche insbesondere bei der Fahrt auf Mitfahrerständen.

3 Wann sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich?



3.1 Tätigkeiten der Triebfahrzeugführer bei Zugfahrten

3.1.1 Dieseltriebfahrzeuge und -triebwagen

Bei **modernen dieselbetriebenen Eisenbahnfahrzeugen** beträgt der Tages-Lärmexpositionspegel für die Tätigkeiten des Tf in der Regel weniger als 80 dB(A), wenn die Lärmgrenzwerte der TSI „Fahrzeuge – Lärm“ eingehalten werden. Daher sind grundsätzlich keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Bei **älteren dieselbetriebenen Eisenbahnfahrzeugen**, insbesondere wenn diese nicht nach den Bestimmungen der TSI „Fahrzeuge – Lärm“, UIC 651 oder DIN 5566 gebaut sind, können Schallpegel größer 80 dB(A) im Führerraum auftreten. Daher ist keine generelle Aussage zum Tages-Lärmexpositionspegel für die Tätigkeiten des Tf beim Einsatz auf diesen Eisenbahnfahrzeugen möglich. Der Tages-Lärmexpositionspegel ist im Einzelfall unter Berücksichtigung der Einsatzbedingungen (insbesondere des Betriebsprogramms) zu ermitteln (siehe Abbildung 4). Soweit Mess-

werte für vergleichbare Einsatzbedingungen (gleiches Eisenbahnfahrzeug und vergleichbares Betriebsprogramm) vorliegen, darf von einem gleich hohen Tages-Lärmexpositionspegel ausgegangen werden. In allen anderen Fällen sind neue Lärmmessungen durchzuführen.

Besonders zu betrachten sind Strecken mit vielen nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen, bei denen Pfeifsignale zu geben sind. Durch den häufigen **Einsatz des Typhons** kann sich ein Tages-Lärmexpositionspegel von mehr als 80 dB(A) ergeben. Der Tages-Lärmexpositionspegel kann anhand des Dauerschallpegels im Führerraum sowie der Anzahl und Dauer der Pfeifsignale – die Dauer beträgt drei Sekunden nach Eisenbahn-Signalordnung (ESO) – ermittelt werden (siehe Anhang 2). Soweit diese Daten nicht vorliegen, sind Lärmmessungen durchzuführen.

Ausgewählte Messwerte von Dauerschallpegeln für Tf auf verschiedenen Eisenbahnfahrzeugen und unter verschiedenen Betriebsprogrammen

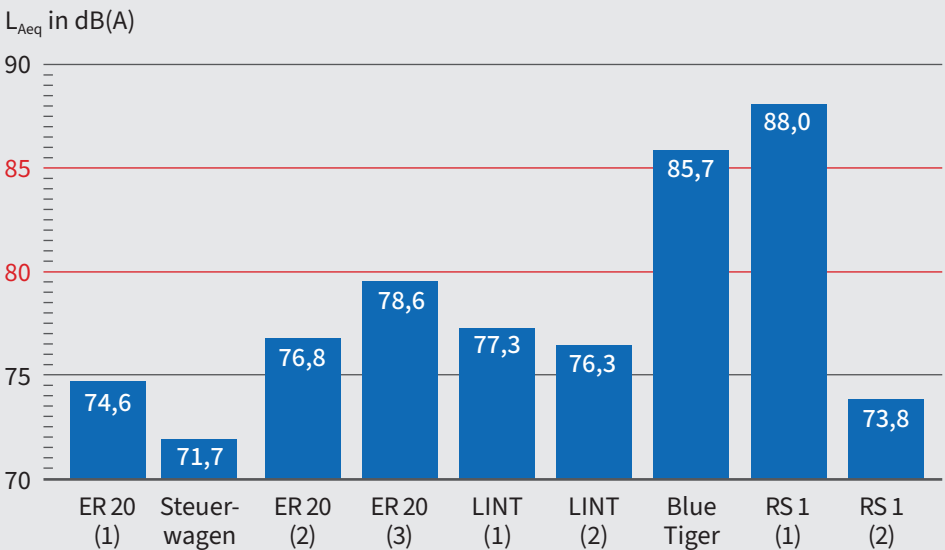


Abbildung 3: Hohe Dauerschallpegel können sich zum Beispiel durch das häufige Geben von Pfeifsignalen ergeben – 88 dB(A) bei der Messung RS 1 (1).

Triebfahrzeuge bei Zugfahrten

- Dieseltriebfahrzeuge und -triebwagen
- elektrische Triebfahrzeuge und Triebwagen
- Steuerwagen

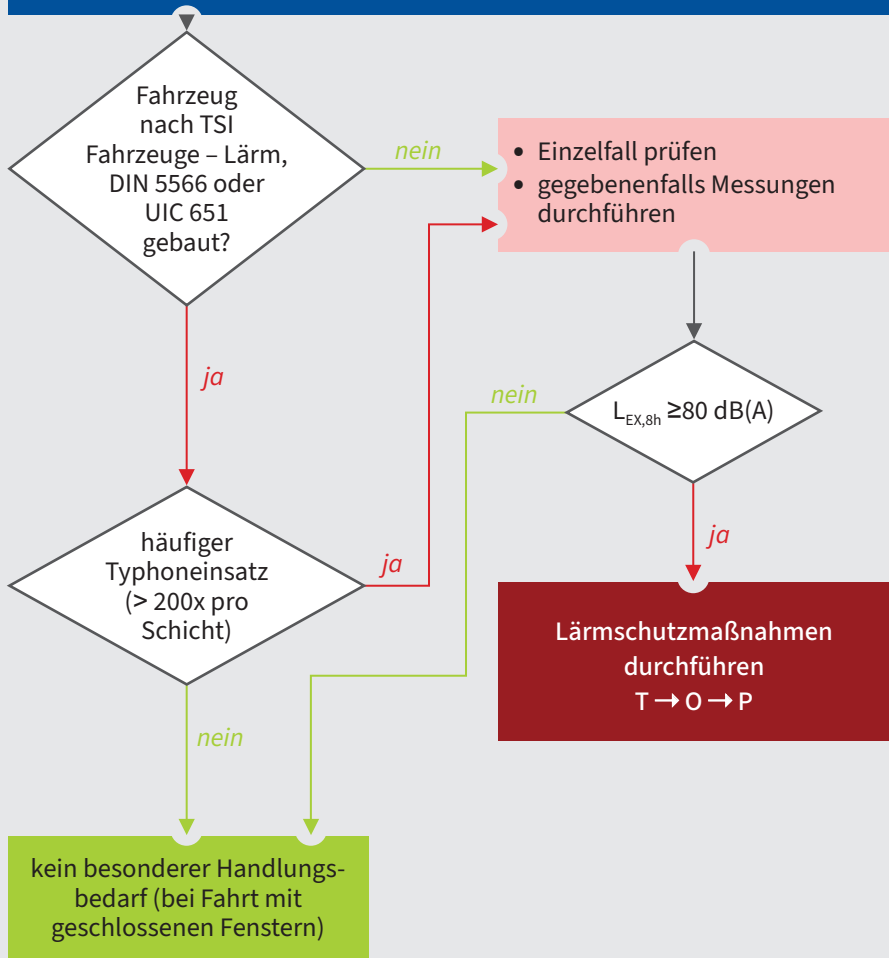


Abbildung 4: Abschätzen der Lärmgefährdung für Triebfahrzeugführer bei Zugfahrten

3.1.2 Elektrische Triebfahrzeuge und Triebwagen

Bei den heute im Einsatz befindlichen elektrischen Triebfahrzeugen und Triebwagen ist der Tages-Lärmexpositionspegel für die Tätigkeiten des Tf kleiner als 80 dB(A). Daher sind grundsätzlich keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Im Einzelfall können Tages-Lärmexpositionspegel größer als 80 dB(A) auftreten, wenn Strecken mit vielen nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen befahren werden (siehe dazu die Erläuterungen in Abschnitt 3.1.1).

3.1.3 Steuerwagen

Bei Steuerwagen liegt der Tages-Lärmexpositionspegel für die Tätigkeiten des Tf unter 80 dB(A). Daher sind keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

3.2 Tätigkeiten der Lokrangierführer im Rangierbetrieb

Gegenüber den Tätigkeiten des Tf bei Zugfahrten ergeben sich für den Lrf im Rangierbetrieb deutlich abweichende Randbedingungen:

- Der Lrf hält sich nicht nur im Führerraum, sondern auch auf Mitfahrständen außen am Triebfahrzeug oder auf Rangierertritten und Endbühnen von Güterwagen auf. Dadurch ist er in stärkerem Maße Lärmbelastungen durch die Motor- und Fahrgeräusche sowie dem Umgebungslärm ausgesetzt.
- Hohe Schallpegel ergeben sich zum Beispiel bei Kuppelvorgängen, insbesondere beim Lösen der Druckluftkupplungen. Der Einfluss auf den Tages-Lärmexpositionspegel ist abhängig von Dauer und Häufigkeit der lärmintensiven Tätigkeiten.

Messwerte bei lärmintensiven Tätigkeiten des Lrf

Kuppelvorgänge, Druckluftkupplung lösen	101 dB(A)
Starkes Quietschen während Bogenfahrt	96 dB(A)
Typhongeräusch außerhalb des Führerraumes	96 dB(A)
Mitfahrt außen auf dem Triebfahrzeug	89 dB(A)
Typhongeräusch im Führerraum	86 dB(A)
Sprechfunk im Führerraum	81 dB(A)

Aufgrund von vorliegenden Messungen ist bekannt, dass der Tages-Lärmexpositionspegel bei den Tätigkeiten als Lrf meist mehr als 80 dB(A), in vielen Fällen sogar mehr als 85 dB(A), beträgt.

Messwerte von Dauerschallpegeln für typische Tätigkeiten des Lrf

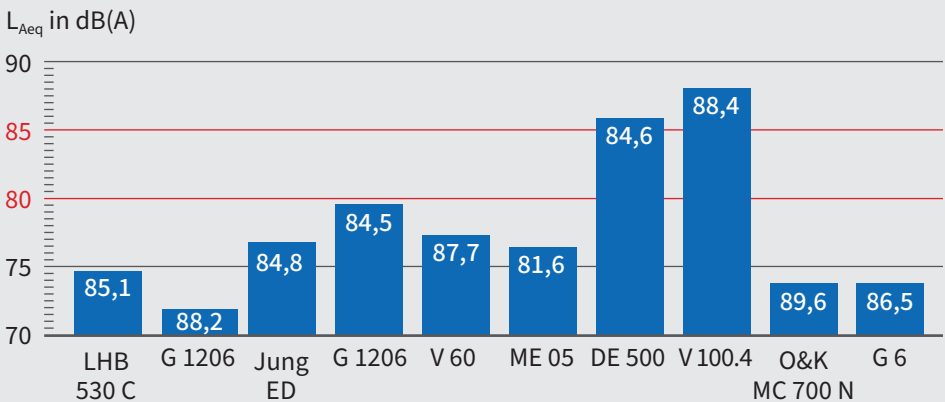


Abbildung 5: Die Messwerte werden nicht vorrangig durch das jeweilige Triebfahrzeug, sondern durch die Zeitanteile der lärmintensiven Teiltätigkeiten bestimmt.

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Randbedingungen im Rangierbetrieb – zum Beispiel durch Häufigkeit und Zeitdauer der einzelnen Teiltätigkeiten – ist eine Abschätzung des Tages-Lärmexpositionspegels mithilfe vorliegender Messwerte in der Regel nicht möglich. Daher wird in vielen Fällen eine neue Lärmmessung für den konkreten Einzelfall unumgänglich sein.

4 Technische Maßnahmen zur Verringerung der Lärmexposition



In diesem Abschnitt werden die derzeit bekannten Maßnahmen zur Verringerung der Lärmexposition vorgestellt. Es dürfte in der Praxis allerdings noch erhebliches Potenzial vorhanden sein, um zukünftig die Lärmbelastung durch weitere technische Maßnahmen zu verringern. Herstellerunternehmen und Betreibende sind gefordert, dieses Potenzial zu erschließen.

4.1 Triebfahrzeugführer bei Zugfahrten

4.1.1 Neue Triebfahrzeuge

Die Lärmbelastung für die Tätigkeit des Tf bei Zugfahrten kann reduziert werden durch:

- **Verringerung des Innengeräusches während der Fahrt**

Die nach TSI „Fahrzeuge – Lärm“ vorgegebenen Grenzwerte des Innengeräusches im Führerraum für die Fahrt bei Höchstgeschwindigkeit sind einzuhalten:

- 78 dB(A) bei Höchstgeschwindigkeit $v_{\max}$, wenn $v_{\max} < 250 \text{ km/h}$
- 80 dB(A) bei Höchstgeschwindigkeit $v_{\max}$,
wenn $250 \text{ km/h} \leq v_{\max} < 350 \text{ km/h}$

Noch besser ist es, die Grenzwerte möglichst weit zu unterschreiten.

- **Klimatisierung des Führerraumes**

Grundsätzlich ist der Einbau von Klimaanlage zu empfehlen, damit bei höheren Außentemperaturen das Fenster nicht zur Temperaturregelung geöffnet werden muss.

- **Verringerung des Innengeräusches bei Betätigung des Signalhorns (Typhon)**

Der nach TSI vorgegebene Grenzwert des Innengeräusches im Führerraum bei stehendem Fahrzeug und betätigtem Signalhorn von $L_{pA\ddot{a}q, T} = 95 \text{ dB(A)}$ soll möglichst weit unterschritten werden. Die sichere Wahrnehmbarkeit durch den Tf muss jedoch bei allen Betriebsbedingungen gewährleistet sein.

Das Herstellerunternehmen ist im Lastenheft zu beauftragen, die Anzahl der Typhonsignale innerhalb einer Arbeitsschicht anzugeben, bei denen der untere Auslösewert von 80 dB(A) für den Tf bei Mitfahrt auf dem Führerraum und bei geschlossenen Fenstern überschritten wird. Die Dauer des Typhonsignals Z_p 1 beziehungsweise Bü 4 beträgt nach ESO drei Sekunden. Damit kann der Betreibende einschätzen, ob mit dem jeweiligen Triebfahrzeug und bei den konkreten Einsatzbedingungen (insbesondere bei der Anzahl der abzugebenden Typhonsignale) der untere Auslösewert für den Tf eingehalten wird.

- **Möglichkeiten zum Optimieren des Anbauortes und der Anbaubedingungen des Typhons:**

Die Schallabstrahlung in Richtung des Führerraumes ist zu minimieren – zum Beispiel durch

- Optimierung des Anbauortes oder durch fahrtrichtungsabhängige Anordnung und Ansteuerung

- Schallisolierte Montage der Typhone
- Vermeiden von Resonanzräumen
- Schalldämmung an den umgebenden Fahrzeugelementen



Abbildung 6: Auch bei modernen Triebwagen können sich erhebliche Lärmbelastungen durch häufige Typhonsignale ergeben.

4.1.2 Ältere Triebfahrzeuge

Bei älteren Triebfahrzeugen können die unter Abschnitt 4.1.1 beschriebenen Lärminderungsmaßnahmen häufig konstruktionsbedingt nicht beziehungsweise nicht mit vertretbarem Aufwand nachträglich realisiert werden. Dennoch ist bei größeren Instandhaltungsmaßnahmen – zum Beispiel anlässlich der Hauptuntersuchungen – zu prüfen, ob durch technische Maßnahmen die Lärmbelastung des Tf verringert werden kann – zum Beispiel durch:

- Verbessern der Schalldämmung in Motor- und Aggregat-Räumen (insbesondere bei den Kolbenkompressoren)
- Schalldämmende Maßnahmen zur Verringerung der Schallausbreitung in Richtung des Führerraumes
- Nachrüsten von Klimaanlage
- Optimieren des Anbauortes und der Anbaubedingungen des Typhons

4.2 Lokrangierführer im Rangierbetrieb

4.2.1 Neue Triebfahrzeuge

Die Lärmbelastung für die Tätigkeit des Lrf im Rangierbetrieb kann reduziert werden durch:

- **Verringerung des Schallpegels für den Lrf, insbesondere auf den Mitfahrerständen**

Bei neuen Triebfahrzeugen ist die Lärmbelastung für den mitfahrenden Lrf soweit als möglich zu verringern – zum Beispiel durch:

- Verbessern der Schalldämmung in Motor- und Aggregat-Räumen (insbesondere bei den Kolbenkompressoren)
- Schalldämmende Maßnahmen zur Verringerung der Schallausbreitung in Richtung der Mitfahrerstände
- Minimieren der Strömungsgeräusche an Kühl- und Lüftungseinrichtungen – zum Beispiel durch Einsatz von Ansaugschalldämpfern oder Absorberjalousien
- Einsatz von Kunststoff-Verbundbremssohlen anstelle von Graugussbremssohlen

Es ist zu empfehlen, vom Herstellerunternehmen die Dauerschallpegel für den Standort des Lrf auf den Mitfahrerständen unter definierten Randbedingungen – zum Beispiel Fahrt mit Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h und maximaler Leistungsstufe – abzufordern. Damit kann der Betreibende die Lärmexposition für den Lrf bei seinen konkreten Einsatzbedingungen für das jeweilige Triebfahrzeug einschätzen.

- **Verringerung des Schallpegels bei der akustischen Warnung (Typhonsignal)**

Die Schallausbreitung in Richtung des mitfahrenden Lrf kann durch folgende Maßnahmen verringert werden:

- Vorrangig ist die Schallabstrahlung in Richtung des Mitfahrerstandes zu verringern – zum Beispiel durch Optimierung des Anbauortes oder durch fahrtrichtungsabhängige Anordnung und Ansteuerung.

- Die Typhone sind schallisoliert zu montieren.
- Auch bei Triebfahrzeugen im Rangierbetrieb ist die Schallabstrahlung in Richtung des Führerraumes in Anlehnung an die unter Abschnitt 4.1.1 genannten Maßnahmen zu verringern.

4.2.2 Ältere Triebfahrzeuge

Bei älteren Triebfahrzeugen können die unter Abschnitt 4.2.1 beschriebenen Lärminderungsmaßnahmen häufig konstruktionsbedingt nicht beziehungsweise nicht mit vertretbarem Aufwand nachträglich realisiert werden. Dennoch ist bei größeren Instandhaltungsmaßnahmen – zum Beispiel anlässlich der Hauptuntersuchungen – zu prüfen, ob durch technische Maßnahmen die Lärmbelastung für den Lrf – insbesondere auf den Mitfahrerständen – verringert werden kann – zum Beispiel durch:

- Verbessern der Schalldämmung in Motor- und Aggregat-Räumen (insbesondere der Kolbenkompressoren)
- Schalldämmende Maßnahmen zur Verringerung der Schallausbreitung in Richtung des Mitfahrerstandes
- Minimieren der Strömungsgeräusche an Kühl- und Lüftungseinrichtungen – zum Beispiel durch Einsatz von Ansaugschalldämpfern oder Absorberjalousien
- Umrüsten der Bremssohlen von Grauguss auf Kunststoff-Verbundwerkstoffe
- Optimieren des Anbauortes und der Anbaubedingungen des Typhons

4.2.3 Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung bei lärmexponierten Teiltätigkeiten im Rangierbetrieb

Die Lärmbelastung für den Lrf kann zum Beispiel durch folgende Maßnahmen verringert werden:

- Für dispositive Zwecke können Mobiltelefone anstelle des Rangierfunks verwendet werden.

Anmerkung: Dadurch wird die Anzahl der Funkgespräche im offenen Rangierfunk verringert. Die Lärmbelastung durch Funkgespräche ist insbesondere deshalb hoch, weil die Funkgeräte häufig auf die höchste Lautstärke eingestellt werden.

- Um die Lärmbelastung durch entweichende Druckluft zu verringern, können tragbare Schalldämpfer bei der Durchgangsprüfung der Hauptluftleitung benutzt werden.
- Zur Verringerung der Quietschgeräusche in engen Gleisbögen können stationäre Schmiereinrichtungen oder Spurkranzschmiereinrichtungen an Triebfahrzeugen eingesetzt werden.



Abbildung 7:
Tragbare Schalldämpfer verringern die Lärmbelastung bei der Durchgangsprüfung der Hauptluftleitung.

5 Organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Lärmexposition



Soweit durch technische Maßnahmen der untere Auslösewert des Tages-Lärmexpositionspegels nicht eingehalten wird, sind im nächsten Schritt organisatorische Maßnahmen zu prüfen – zum Beispiel durch Verringerung der täglichen Expositionszeit für einzelne Beschäftigte.

5.1 Triebfahrzeugführer bei Zugfahrten

Die Lärmbelastung für die Tätigkeit des Tf bei Zugfahrten kann verringert werden:

- Durch Reduzieren der täglichen Expositionszeiten bei lärmintensiven Teiltätigkeiten für die einzelnen Beschäftigten
- Durch konsequentes Umsetzen einer kraftstoffsparenden Fahrweise – zum Beispiel mithilfe eines Fahrerassistenzsystems oder einer Start-Stopp-Automatik
- Bei Mehrfachtraktion oder Triebfahrzeugen mit mehreren Dieselmotoren durch das zeitweise Abschalten des näher am Führerraum gelegenen Dieselmotors

Einer speziellen Betrachtung bedürfen Strecken mit vielen **nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen, bei denen eine häufige Abgabe von Typhonsignalen erforderlich ist**. Der Tages-Lärmexpositionspegel für den einzelnen Tf kann durch die Verringerung der täglichen Einsatzzeit auf solchen Strecken reduziert werden. Als weitere Möglichkeit zur Verringerung der Lärmbelastung des Tf durch Typhonsignale kommt in Betracht, die Anzahl der abzugebenden Typhonsignale unter Beachtung der verkehrsrechtlichen Bestimmungen zu reduzieren. Dazu kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen – zum Beispiel im Rahmen der Bahnübergangsschau – prüfen, ob die Sicherung durch hörbare Signale im vorhandenen Umfang tatsächlich erforderlich ist oder ob andere Sicherungsarten möglich sind.

5.2 Lokrangierführer im Rangierbetrieb

Auch bei den Lrf kann die Lärmbelastung für den einzelnen Beschäftigten durch Verringern der täglichen Expositionszeiten bei lärmintensiven Teiltätigkeiten reduziert werden. Das kann zum Beispiel erreicht werden, wenn der einzelne Lokrangierführer nur zeitlich begrenzt innerhalb einer Arbeitsschicht im Rangierbetrieb eingesetzt wird.



Abbildung 8:
Durch die technische Sicherung dieses Bahnüberganges kann auf das Abgeben von Typhonsignalen zur Warnung anderer Verkehrsteilnehmenden verzichtet werden.

Einer speziellen Betrachtung bedarf das Abgeben **hörbarer Signale** (Typhonsignale, Läutesignale) **zur Sicherung an Bahnübergängen und Bahnüberwegen in abgeschlossenen Werksbereichen**. Es ist zu prüfen, ob die Sicherung durch hörbare Signale tatsächlich erforderlich ist oder ob die Übergänge und Überwege technisch gesichert werden können – zum Beispiel durch Lichtzeichen.

Um die erheblichen **Lärmbelastungen des Lrf durch ausströmende Druckluft aus Hauptluftleitungen und Hauptluftbehälterleitungen** zu verringern, ist zu prüfen, wie die Lärmexposition beim Kuppeln/ Entkuppeln sowie bei der Durchgangsprüfung reduziert werden kann. Mögliche Maßnahmen sind zum Beispiel die Verringerung der Zeitdauer der ausströmenden Druckluft oder die Vergrößerung des Abstandes zur Lärmquelle. Letzteres bedarf allerdings einer Änderung der derzeit vorgeschriebenen Arbeitsverfahren.



Abbildung 9: Beim Entkuppeln ist der Lrf erheblichen Lärmbelastungen durch ausströmende Druckluft ausgesetzt.

6 Auswahl und Einsatz von Gehörschutz



Da die Lärmbelastung in vielen Fällen – insbesondere bei den Tätigkeiten des Lrf – nicht ausschließlich durch technische und organisatorische Maßnahmen ausreichend verringert werden kann, können in diesen Fällen die Anforderungen der LärmVibrationsArbSchV nur durch das Tragen von Gehörschutz erfüllt werden. Im Ablaufschema (siehe Abbildung 10) ist dargestellt, wann der Einsatz von Gehörschutz sowie die arbeitsmedizinische Vorsorge erforderlich sind.

6.1 Randbedingungen für den Einsatz von Gehörschutz im Eisenbahnbetrieb

Gehörschutz wurde in der Vergangenheit durch die Eisenbahnaufsichtsbehörden grundsätzlich nicht zugelassen, da das Wahrnehmen von sicherheitsrelevanten Signalen und Geräuschen eine Voraussetzung für den sicheren Eisenbahnbetrieb ist. Die Wahrnehmung dieser Signale und Geräusche wurde im Rahmen des Projektes 4154 „Gehörschutz für Eisen-

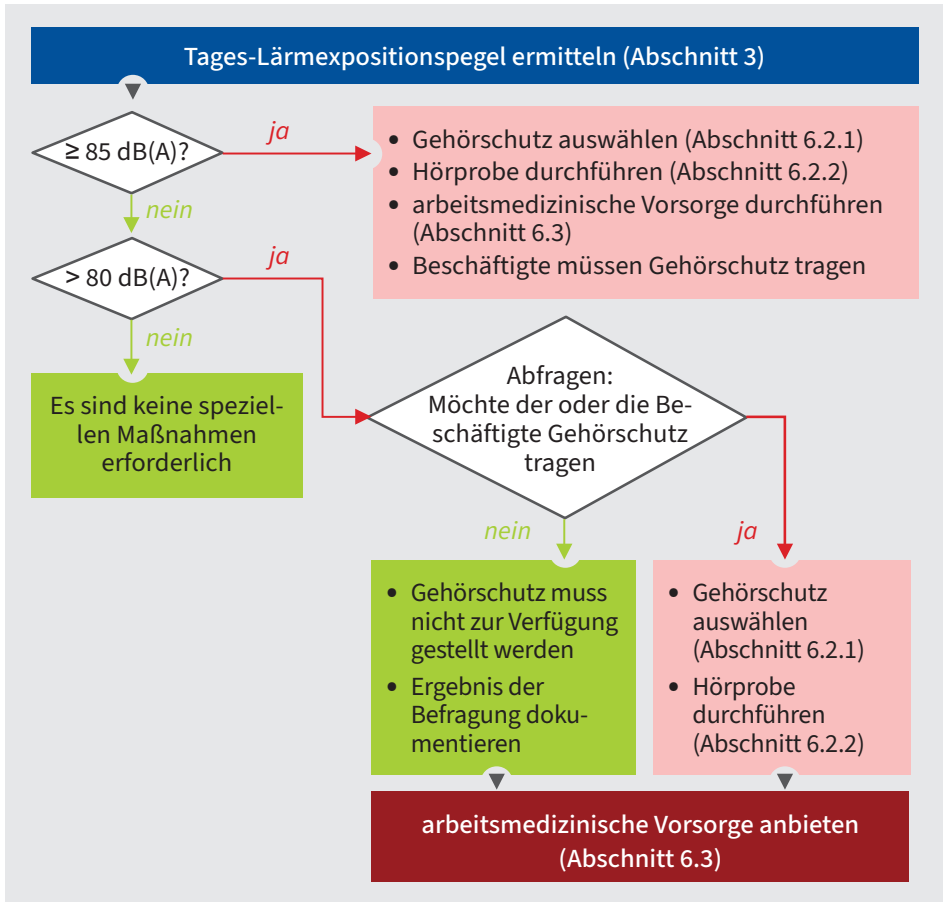


Abbildung 10: Auswahl und Einsatz von Gehörschutz

bahnfahrzeugführer und Lokrangierführer“ des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) näher untersucht. Dabei konnte der Nachweis erbracht werden, dass bei Anwendung des dort näher beschriebenen Auswahl- und Einsatzverfahrens die Wahrnehmung der sicherheitsrelevanten Signale und Geräusche im Eisenbahnbetrieb unter Gehörschutz nicht beeinträchtigt wird.

Das Verfahren wurde dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und den Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder (Länderausschuss Eisenbahnen

und Bergbahnen – LAEB) vorgestellt. Das EBA und die im LAEB vertretenen Eisenbahnaufsichtsbehörden tragen den Einsatz von Gehörschutz im Eisenbahnbetrieb nach dem im IFA-Report 8/2011 (siehe Anhang 6) beschriebenen Auswahl- und Einsatzverfahren aus fachlicher Sicht mit.

6.2 Auswahl von geeignetem Gehörschutz

Die Auswahl von geeignetem Gehörschutz für den Eisenbahnbetrieb erfolgt in zwei Schritten:

1. Auswahl des Gehörschutzes aus der Liste der für den Eisenbahnbetrieb geeigneten Gehörschützer
2. Durchführen der individuellen Hörprobe

6.2.1 Auswahl von geeignetem Gehörschutz für den Eisenbahnbetrieb

Grundsätze für die Auswahl von Gehörschutz enthält die DGUV Regel 112-194 „Benutzung von Gehörschutz“.

Für Tf und Lrf dürfen nur Gehörschützer ausgewählt und zur Verfügung gestellt werden, die in der IFA-Positivliste unter Bemerkungen „E1“, „E2“ oder „E3“ aufgelistet sind. Dabei bedeutet „E“, dass das Signalhören für Triebfahrzeugführer und Lokrangierführer im Eisenbahnbetrieb möglich ist. Die Ziffer unterscheidet zwischen sehr gut, gut beziehungsweise bedingt geeigneten Gehörschützern. Diese Gehörschützer sind mittels eines Berechnungsverfahrens zur Abschätzung der akustischen Verdeckung der Warnsignale durch die Störgeräusche vom Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) ermittelt worden.

Eine aktuelle Liste aller dem IFA gemeldeten und für den Einsatz im Eisenbahnbetrieb geeigneten Gehörschützer ist im Internet unter www.dguv.de, Webcode: d117401 veröffentlicht.

Die DGUV Regel 112-194 enthält im Anhang 3 ebenfalls eine Liste mit dem IFA gemeldeten Gehörschützern, die eine EG-Baumusterprüfbescheinigung besitzen und für den Einsatz im Eisenbahnbetrieb geeignet sind. Dort findet sich unter Bemerkung nur das Kennzeichen „E“.

Im Internet stellt das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) ein Gehörschutz-Auswahlprogramm zur Verfügung. Fundstelle: www.dguv.de, Webcode: d4785.

Für Tf und Lrf, die auf Gleisbaustellen eingesetzt werden, dürfen nur Gehörschützer ausgewählt und zur Verfügung gestellt werden, die beide Kennzeichen „E1/2/3“ und „S“ besitzen („S“ bedeutet: Signalthören im Gleisoberbau möglich).

Es wird empfohlen, im Rahmen des Auswahlverfahrens einen Trageversuch mit dem ausgewählten Gehörschutz unter Beteiligung der betroffenen Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb durchzuführen. Dies führt in der Regel zu einer höheren Tragebereitschaft.

6.2.2 Durchführen der individuellen Hörprobe

Die individuelle Hörprobe mit dem nach 6.2.1 ausgewählten Gehörschutz ist erforderlich, weil mit dem Berechnungsverfahren das Hören der einzelnen Beschäftigten nicht hinreichend genau simuliert werden kann. Ziel der individuellen Hörprobe ist es, in einer nachgestellten Arbeitssituation zu überprüfen, ob der oder die einzelne Beschäftigte die sicherheitsrelevanten Signale und Geräusche mit dem ausgewählten Gehörschutz genau so gut hören kann, wie ohne Gehörschutz.

Die individuelle Hörprobe besteht aus zwei Teilen:

- Hörprobe Teil 1: Vergleich der Hörbarkeit von Warnsignalen mit und ohne Gehörschutz (mindestens alle drei Jahre durchzuführen)
- Hörprobe Teil 2: Prüfen der Verständlichkeit eines Funkgespräches (täglich durchzuführen)

Es wird empfohlen, den Verantwortlichen für die Durchführung der Hörprobe unter Beteiligung des Eisenbahnbetriebsleiters¹ beziehungsweise des Anschlussbahnleiters zu benennen.

1 Wenn im Unternehmen andere Organisationseinheiten im Rahmen eines Sicherheits-Management-Systems gemäß § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die Sicherheitsverantwortung wahrnehmen, sind die dem Eisenbahnbetriebsleiter zugeordneten Aufgaben und Verantwortlichkeiten von der jeweiligen Organisationseinheit wahrzunehmen.



Abbildung 11: Bei der Hörprobe des Lrf hat sich bewährt, das Wahrnehmen der Signale durch das Heben der Hand zu bestätigen.

6.2.2.1 Hörprobe Teil 1: Vergleich der Hörbarkeit von Warnsignalen mit und ohne Gehörschutz

Die Hörprobe Teil 1 ist mindestens alle drei Jahre zu wiederholen beziehungsweise bei wesentlicher Änderung der Betriebsverhältnisse erneut durchzuführen.

Derzeit stehen zwei erprobte und von den Eisenbahnaufsichtsbehörden akzeptierte Verfahren zur Verfügung, von denen mindestens eins durchzuführen ist:

- a) im Gleisbereich mit realen Warnsignalen und Störgeräuschen oder
- b) in Büroräumen oder Arztpraxen mit realitätsnah wiedergegebenen Warnsignalen und Störgeräuschen.

Das Verfahren a) im Gleisbereich beziehungsweise im Freien ist zeitlich und organisatorisch sehr aufwändig und mit erheblichen Lärmbelastungen für die Umgebung verbunden.

Aufgrund dieser Nachteile wurde in den Jahren 2014/2015 im Rahmen eines Folgeprojektes der Unfallversicherungsträger ein softwarebasiertes Prüfverfahren entwickelt, bei dem mit Hilfe eines Computerprogrammes die Warnsignale und Störgeräusche realitätsnah wiedergegeben und die Prüfergebnisse automatisch ausgewertet und archiviert werden.

Beide Verfahren liefern gleichwertige Ergebnisse.

Verfahren a)

Hörprobe Teil 1: Durchführung im Gleis mit realen Warnsignalen und Störgeräuschen

Die Hörprobe ist durchzuführen:

- Für **Tf** auf dem Führerraum bei geschlossenen Fenstern und Türen
- Für **Lrf** auf einem Mitfahrerstand außen am Triebfahrzeug
- Für Beschäftigte, die als **Tf und Lrf** tätig sind, sowohl auf dem Führerraum als auch auf einem Mitfahrerstand

Zur Durchführung werden benötigt:

- Ein Triebfahrzeug der Baureihe, auf welcher der Lrf beziehungsweise Tf üblicherweise fährt
- Ein zweites Triebfahrzeug zur Abgabe der Typhonsignale oder alternativ ein Kfz zur Abgabe der Hupsignale
- Ein ausreichend langes Gleis, das für die Dauer der Hörprobe zur Verfügung steht

Anmerkung: Bei den Tests im Rahmen des IFA-Projektes wurden Gleislängen von 150 m bis 550 m benötigt.

- Geeigneter Gehörschutz für alle Beschäftigten, für die die Hörprobe durchgeführt werden soll (siehe Abschnitt 6.2.1)

Randbedingungen bei der Durchführung

Die Randbedingungen müssen bei allen Tests mit und ohne Gehörschutz gleich sein, insbesondere:

- Die oder der Beschäftigte muss bei allen Tests denselben Standort auf dem Mitfahrerstand des Triebfahrzeuges beziehungsweise im Führerraum einnehmen.
- Die Tests sollen möglichst bei windstillem Wetter durchgeführt werden.

Anmerkung: Die Windverhältnisse beeinflussen massiv die Hörweite.

- Der Dieselmotor ist auf eine definierte Drehzahl (circa 2/3 der Nenn-drehzahl) einzustellen.

- Der Lüfter muss bei allen Tests entweder laufen oder nicht laufen.
- Die Lärmbelastung aus der Umgebung muss bei allen Tests gleich sein
– zum Beispiel keine Fahrzeugbewegungen auf daneben liegenden Gleisen, gleichbleibender Industrielärm.
- Die Beschäftigten sind vorher über das richtige Tragen des Gehörschutzes detailliert zu unterweisen, da ein nicht korrekter Sitz des Gehörschutzes die Wahrnehmung der Signale verändern kann. Dies gilt insbesondere für Gehörschutzstöpsel.
- Die Tests sollen zur Vermeidung von Sekundärbelastungen möglichst außerhalb von Arbeitsplätzen und Verkehrswegen durchgeführt werden.

Durchführung der individuellen Hörprobe

- **Ohne Gehörschutz – Ermitteln der Hörweite:** „Hörweite“ ist die Entfernung, bei der der oder die Beschäftigte ohne Gehörschutz das Typhon- oder Hupsignal unter den vorliegenden Umgebungsbedingungen gerade noch hört. Dazu ist ein Signal mit einer Mindestdauer von 1 s bei der jeweiligen Entfernung abzugeben.

Anmerkung: Es hat sich bewährt, mit folgenden Entfernungen zu beginnen und diese stufenweise in Abhängigkeit des Höreindrucks und örtlicher Fixpunkte – zum Beispiel Maste – zu erhöhen:

- Bei der Hörprobe für Lrf mit Typhonsignal: 150 m ... 200 m
 - Bei der Hörprobe für Lrf mit Hupsignal: 75 m ... 80 m
 - Bei der Hörprobe für Tf mit Typhonsignal: 100 m ... 150 m
 - Bei der Hörprobe für Tf mit Hupsignal: 50 m ... 60 m
- **Festlegen der Hörprobenentfernung**

Hörprobenentfernung = $0,9 \times \text{Hörweite [m]}$

Anmerkung: Die Hörprobe muss bei einer Entfernung erfolgen, bei der die Signale sicher wahrgenommen werden können. Bei den Tests in Hörweite hat sich herausgestellt, dass viele Signale auch ohne Gehörschutz nicht wahrgenommen wurden. Das bedeutet, dass bei der ermittelten Hörweite keine reproduzierbaren Testbedingungen vorliegen. Aus diesen Gründen ist die Hörprobe in Hörprobenentfernung, die nach der oben genannten Formel zu ermitteln ist, durchzuführen.

- **Ohne Gehörschutz: Prüfen, ob drei Signale** mit einer Mindestdauer von 1 s, die mit unterschiedlichen Zeitabständen abzugeben sind, ohne Gehörschutz sicher aufgenommen werden.

Anmerkung: Es hat sich bewährt, die Wahrnehmung der Signale durch Heben der Hand (beim Lrf), durch Betätigen des Spitzensignals (beim Tf) oder durch Funk zu bestätigen.

- **Mit Gehörschutz: Prüfen, ob drei Signale** mit einer Mindestdauer von 1 s, die mit unterschiedlichen Zeitabständen abzugeben sind, mit Gehörschutz sicher aufgenommen werden.

Die Durchführung der individuellen Hörprobe ist zusammenfassend in einer Tabelle im Anhang 3 dargestellt.

Bewertung der Hörprobe

Dieser Teil der individuellen Hörprobe gilt als bestanden, wenn der oder die Beschäftigte die drei Signale unter Gehörschutz bei Hörprobenentfernung wahrgenommen hat.

Wurde die Hörprobe nicht bestanden, kann diese mit einem anderen geeigneten Gehörschutz erneut durchgeführt werden.

Dokumentation der Hörprobe

Die Durchführung dieses Teils der individuellen Hörprobe ist zu dokumentieren. Der Nachweis ist mindestens bis zur Durchführung der nächsten Hörprobe aufzubewahren. Zur Dokumentation der Hörprobe kann der Vordruck im Anhang 4 verwendet werden.

Ermitteln der individuellen Hörweite

(das ist die Entfernung, bei der Beschäftigte ohne Gehörschutz das Typhon- oder Hupsignal gerade noch hören)

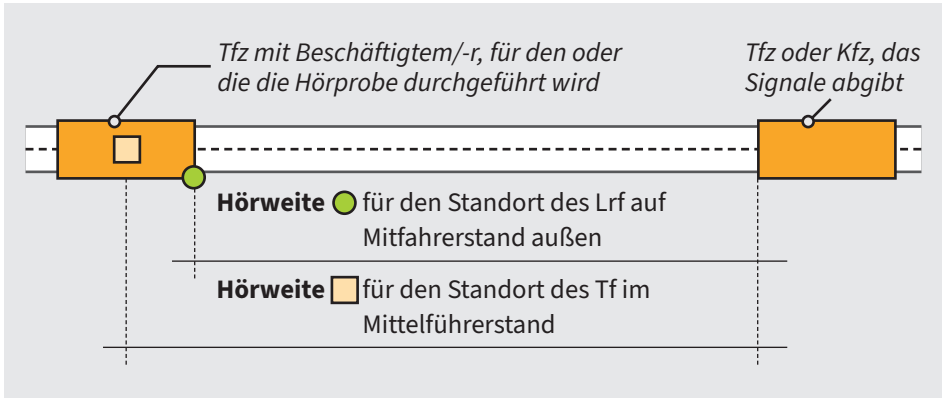


Abbildung 12: Ermitteln der individuellen Hörweite

Festlegen der Hörprobenentfernung

(das ist die Entfernung, bei der die Hörprobe für Beschäftigte ohne und mit Gehörschutz durchzuführen ist)

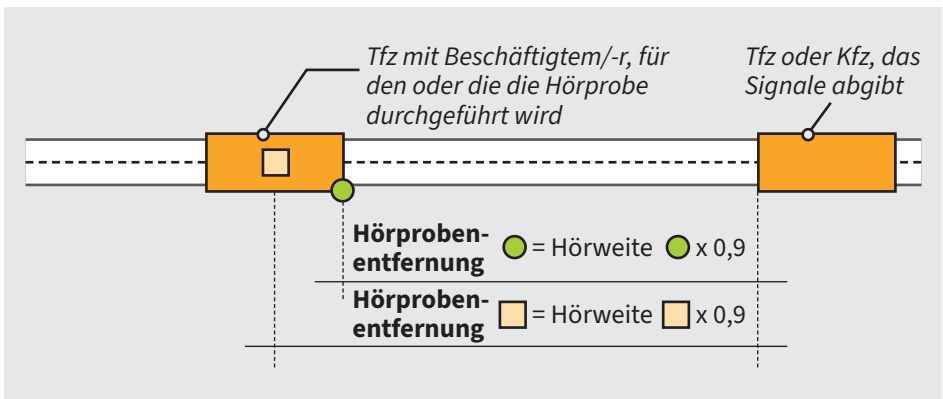


Abbildung 13: Festlegen der Hörprobenentfernung

Verfahren b)

Hörprobe Teil 1: Durchführung in Büroräumen und Arztpraxen mit realitätsnah wiedergegebenen Warnsignalen und Störgeräuschen

Diese Hörprobe kann mit dem Prüfsystem RaLa-GS (**R**angier**l**aerm-**G**ehörschutz-Test) der Müller-BBM Rail Technologies GmbH (Kontaktaten siehe Anhang 6) durchgeführt werden, das auf Initiative und unter Beteiligung der VBG und UVB im Rahmen eines von der DGUV durchgeführten Projektes entwickelt wurde. Im Rahmen der projektseitigen Validierung wurde nachgewiesen, dass die Ergebnisse der Hörprobe mit dem Prüfsystem RaLa-GS mit denen der bereits seit 2011 zugelassenen Hörprobe nach Verfahren a) vergleichbar sind.

Auch das Verfahren b) wurde den Eisenbahnaufsichtsbehörden im Jahr 2014 vorgestellt. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) **und** die im Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen (LAEB) vertretenen Eisenbahnaufsichtsbehörden stimmten der Anwendung dieses Verfahrens zu.

Andere Prüfsysteme dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn für diese der Nachweis erbracht wurde, dass sie vergleichbare Ergebnisse liefern und die Eisenbahnaufsichtsbehörden deren Anwendung zugestimmt haben.

Die Hörprobe ist durchzuführen:

- Für **Tf** mit dem Tf-Standardtest
- Für **Lrf** mit dem Lrf-Standardtest
- Für Beschäftigte, die als **Tf** und **Lrf** tätig sind, sowohl mit dem Tf- als auch mit dem Lrf-Standardtest

Zur Durchführung werden benötigt:

- Prüfsystem RaLa-GS (Hard- und Software),
- Prüfraum ohne erhebliche Fremdgeräusche (mittlerer Dauerschallpegel ≤ 45 dB(A)) und mit einem Hallradius $r_H \geq 0,6$ m;
 $r_H \geq 0,6$ m wird bei Prüfräumen mit einer Mindestgrundfläche von
 - 12 m² mit Teppichboden und/oder mit schallabsorbierender Decke (eine Möblierung mit Bücherregalen und gepolsterten Stühlen sowie eine Ausstattung mit Fenstervorhängen sind vorteilhaft),
oder
 - 25 m² mit nicht zu spärlicher Möblierung (dann sind Teppichboden/schallabsorbierende Decke nicht erforderlich) erreicht.

- Prüfperson, die die Technik bedient und das Prüfprogramm und die Durchführung überwacht.

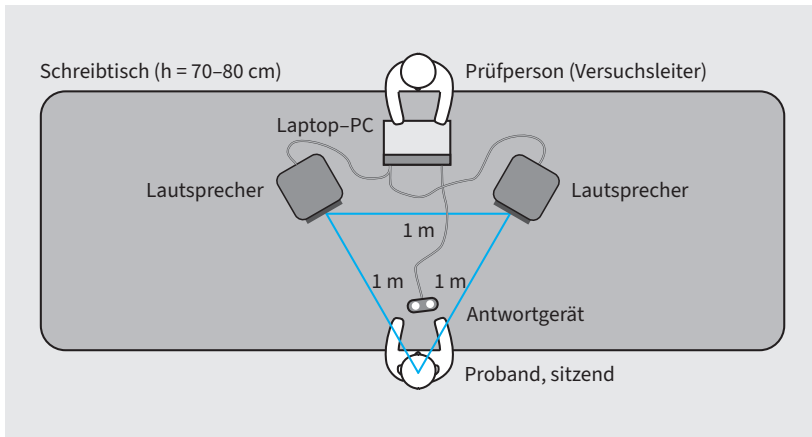


Abbildung 14: Aufbau des Prüfplatzes

Randbedingungen bei der Durchführung

- Sicherstellen eines störungsfreien Ablaufs während der Hörprobe.
- Bei einzelnen Beschäftigten kann eine ergänzende Einweisung durch die Prüfperson erforderlich sein.
- Weitere Hinweise enthält die Aufbau- und Betriebsanleitung für das Prüfsystem RaLa-GS.

Bewertung der Hörprobe

Mit dem Prüfsystem wird die Hörprobe automatisch bewertet. Wurde die Hörprobe nicht bestanden, kann diese nach einer angemessenen Pause (mindestens 15 Minuten) wiederholt oder mit einem anderen geeigneten Gehörschutz erneut durchgeführt werden.

Dokumentation der Hörprobe

Die Dokumentation erfolgt mit dem programmseitig zu erstellenden Protokoll. Der Nachweis ist mindestens bis zur Durchführung der nächsten Hörprobe aufzubewahren.

6.2.2.2 Hörprobe Teil 2: Prüfen der Verständlichkeit eines Funkgespräches

Dieser Test ist vom Tf oder Lrf täglich vor dem ersten Benutzen des Gehörschutzes im Führerraum durchzuführen. Es hat sich bewährt, dazu ein Funkgespräch – zum Beispiel mit der Leitstelle – unter Gehörschutz zu führen. Dieses kann sowohl mit dem im Führerraum eingebauten Funkgerät als auch mit dem Handfunkgerät erfolgen.

Zur Durchführung werden benötigt:

- Triebfahrzeug mit eingebautem Funkgerät oder Handfunkgerät
- Geeigneter Gehörschutz für den oder die Beschäftigte (Abschnitt 6.2.1)

Randbedingungen bei der Durchführung:

- Der Dieselmotor läuft in Leerlaufdrehzahl.
- Der oder die Beschäftigte ist vorher über das richtige Tragen des Gehörschutzes detailliert zu unterweisen, da ein nicht korrekter Sitz des Gehörschutzes die Wahrnehmung der Signale verschlechtern kann.

Durchführung der Hörprobe

Ein Funkgespräch ist unter Gehörschutz zu führen.

Bewertung der Hörprobe

Dieser Teil der individuellen Hörprobe gilt als bestanden, wenn die oder der Beschäftigte den Inhalt des Funkgespräches vollständig und richtig wahrgenommen hat.

Kann der oder die Beschäftigte den Inhalt des Funkgespräches nicht vollständig und richtig wahrnehmen, soll er oder sie zunächst prüfen, ob der Gehörschutz sorgfältig im Gehörgang eingesetzt wurde und anschließend die Hörprobe wiederholen. Ist diese auch nicht erfolgreich, darf er oder sie den Gehörschutz an diesem Tag nicht tragen. Gegebenenfalls ist eine Vorstellung beim Betriebsarzt oder bei der Betriebsärztin sinnvoll – zum Beispiel bei Hörverschlechterung infolge einer Erkältung.

Dokumentation der Hörprobe

Eine Dokumentation dieser täglich durchzuführenden Hörprobe ist nicht erforderlich.

6.3 Einsatz von Gehörschutz

Die Beschäftigten sind im Rahmen der Hörprobe über das richtige Tragen des Gehörschutzes detailliert zu unterweisen. Diese Unterweisung ist mindestens jährlich zu wiederholen. Weitere Hinweise zum Einsatz von Gehörschutz enthalten insbesondere:

- DGUV Regel 112-194 „Benutzung von Gehörschutz“
- Präventionsleitlinien des Sachgebietes „Gehörschutz“ im Fachbereich „Persönliche Schutzausrüstungen“ bei der DGUV
 - Präventionsleitlinie „Einsatz von Gehörschutzstöpseln“
 - Präventionsleitlinie „Einsatz von Gehörschutz-Otoplastiken“

Für Beschäftigte, die einem Tages-Lärmexpositionspegel von ≥ 85 dB(A) ausgesetzt sind, ist vor Aufnahme der Tätigkeit und danach wiederkehrend die arbeitsmedizinische Vorsorge nach der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV) zu veranlassen. Beschäftigte, die einem Tages-Lärmexpositionspegel von > 80 dB(A) ausgesetzt sind, muss die arbeitsmedizinische Vorsorge angeboten werden.

Weitere Hinweise enthalten insbesondere:

- DGUV Information 212-024 „Gehörschutz“
- DGUV „Empfehlungen für arbeitsmedizinische Beratungen und Untersuchungen“ (ISBN 978-3-87247-788-0)

Anhang 1

Zusammenstellung der geltenden Lärmgrenzwerte aus eisenbahn- technischen Regelwerken

Nachfolgend sind Lärmgrenzwerte aus bestehenden eisenbahntechnischen Regelwerken zusammengestellt, die im Kontext zu den Arbeitsschutzanforderungen stehen.

1. TSI „Fahrzeuge – Lärm“

Geltungsbereich:

- (Neu-)Fahrzeuge des europäischen Eisenbahnsystems im Geltungsbereich der TSI „Fahrzeuge-Lärm“

Grenzwerte für das Standgeräusch

Für die nachstehend genannten Schalldruckpegel sind in nachfolgender Tabelle die Grenzwerte angegeben, die unter normalen Fahrzeugbedingungen für das Standgeräusch der einzelnen Kategorien des Fahrzeug-Teilsystems gelten:

- a) A-bewerteter, äquivalenter Dauerschallpegel der Einheit ($L_{pA\ddot{a}q,T[Einheit]}$),
- b) A-bewerteter, äquivalenter Dauerschallpegel des Hauptkompressors am nächstgelegenen Messpunkt i ($L_{pA\ddot{a}q,T}^i$) und
- c) AF-bewerteter Schalldruckpegel impulsförmiger Geräusche des Auslassventils des Lufttrockners am nächstgelegenen Messpunkt i (L_{pAFmax}^i).

Die Grenzwerte sind in einem Abstand von 7,5 m von der Gleismitte und in 1,2 m Höhe über Schienenoberkante definiert.

Grenzwerte für das Standgeräusch			
Kategorie des Teilsystems „Fahrzeuge“	$L_{pA\ddot{a}q,T}$ [Einheit] [dB]	$L^i_{pA\ddot{a}q,T}$ [dB]	L^i_{pAFmax} [dB]
Elektrolokomotiven und Gleisbaumaschinen mit elektrischem Antrieb	70	75	85
Diesellokomotiven und Gleisbaumaschinen mit Dieselantrieb	71	78	85
Elektrische Triebzüge (ETZ)	65	68	
Dieseltriebzüge (DTZ)	72	76	
Reisezugwagen	64	68	
Güterzugwagen	65	entfällt	entfällt

Grenzwerte für das Anfahrgeräusch

Für den AF-bewerteten maximalen Schalldruckpegel ($L_{pAF,max}$) des Anfahrgeräusches sind in nachfolgender Tabelle die für die einzelnen Kategorien des Fahrzeug-Teilsystems geltenden Grenzwerte angegeben. Die Grenzwerte sind in einem Abstand von 7,5 m von der Gleismitte und in 1,2 m Höhe über Schienenoberkante definiert.

Grenzwerte für das Anfahrgeräusch	
Kategorie des Teilsystems „Fahrzeuge“	L_{pAFmax} [dB]
Elektrolokomotiven mit einer Gesamttraktionsleistung $P < 4\,500$ kW	81
Elektrolokomotiven mit einer Gesamttraktionsleistung $P \geq 4\,500$ kW Gleisbaumaschinen mit elektrischem Antrieb	84
Diesellokomotiven $P < 2\,000$ kW an der Antriebswelle	85
Diesellokomotiven $P \geq 2\,000$ kW an der Antriebswelle Gleisbaumaschinen mit Dieselantrieb	87
ETZ mit einer Höchstgeschwindigkeit $v_{max} < 250$ km/h	80
ETZ mit einer Höchstgeschwindigkeit $v_{max} \geq 250$ km/h	83
DTZ mit $P < 560$ kW an der Antriebswelle	82
DTZ mit $P \geq 560$ kW an der Antriebswelle	83

Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch

Für den A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel des Vorbeifahrgeräusches bei 80 km/h ($L_{pA\ddot{a}q, Tp, (80 \text{ km/h})}$) und gegebenenfalls bei 250 km/h ($L_{pA\ddot{a}q, Tp, (250 \text{ km/h})}$) sind in nachfolgender Tabelle die für die einzelnen Kategorien des Fahrzeug-Teilsystems geltenden Grenzwerte angegeben. Die Grenzwerte sind in einem Abstand von 7,5 m von der Gleismitte und in 1,2 m Höhe über Schienenoberkante definiert.

Bei Geschwindigkeiten $\geq 250 \text{ km/h}$ sind auch am „zusätzlichen Messpunkt“ 3,5 m über der Schienenoberkante gemäß EN ISO 3095, Kapitel 6, Messungen durchzuführen und anhand der geltenden Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch zu bewerten.

Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch		
Kategorie des Teilsystems „Fahrzeuge“	$L_{pA\ddot{a}q, Tp (80 \text{ km/h})}$ [dB]	$L_{pA\ddot{a}q, Tp (250 \text{ km/h})}$ [dB]
Elektrolokomotiven und Gleisbaumaschinen mit elektrischem Antrieb	84	99
Diesellokomotiven und Gleisbaumaschinen mit Dieselantrieb	85	entf.
ETZ	80	95
DTZ	81	96
Reisezugwagen	79	entf.
Güterwagen (umgerechnet auf APL = 0,225)*	83	entf.

* APL ist die Anzahl der Radsätze geteilt durch die Länge über Puffer [m^{-1}].

Grenzwerte für das Innengeräusch im Führerraum

Die Grenzwerte für den A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel ($L_{pA\ddot{a}q, T}$) des Innengeräusches im Führerraum von Elektro- und Diesel-Lokomotiven, Gleisbaumaschinen, ETZ, DTZ sowie mit einem Führerraum ausgestatteten Reisezugwagen sind in nachfolgender Tabelle angegeben. Die Grenzwerte sind in Nähe des Ohres des Triebfahrzeugführers definiert.

Grenzwerte für das Innengeräusch im Führerraum	
Innengeräusch im Führerraum	$L_{pA\ddot{a}q, T}$ [dB]
Bei stehendem Fahrzeug und betätigtem Signalhorn	95
Bei Höchstgeschwindigkeit $v_{\max}$, wenn $v_{\max} < 250 \text{ km/h}$	78
Bei Höchstgeschwindigkeit $v_{\max}$, wenn $250 \text{ km/h} \leq v_{\max} < 350 \text{ km/h}$	80

2. UIC 651 „Gestaltung der Führerräume von Lokomotiven, Triebwagen, Triebwagenzügen und Steuerwagen“

Geltungsbereich:

- Fahrzeuge im internationalen Verkehr
- Mitglieder im Internationalen Eisenbahnverband (UIC)

Ausgewählte Grenzwerte nach UIC 651				
Grenzwert für	Fundstelle	Messbedingung	Fahrzeug	Grenzwert [dB(A)]
Standgeräusch im Führerraum	Abschnitt 2.10.2	Im Stand bei laufenden Hilfsaggregaten und geschlossenem Fenster	E-Lok/V-Lok E-Triebzug V-Triebzug Steuerwagen	$L_{Aeq} = 68$
Fahrgeräusch im Führerraum	Abschnitt 2.10.1	Bei $v \leq 160$ km/h Messzeit 30 min Geschlossene Türen und Fenster	E-Lok/V-Lok E-Triebzug V-Triebzug Steuerwagen	$L_{Aeq} = 78$

3. DIN 5566-1 „Schienenfahrzeuge – Führerräume – Teil 1: Allgemeine Anforderungen“

Geltungsbereich:

- Führerräume in allen deutschen Schienenfahrzeugen, die EBO, ESBO, BOA/EBOA unterliegen
- Ausgenommen sind unter anderem Dampflokomotiven, Zweigegefahrzeuge, Hilfsführerstände

Ausgewählte Grenzwerte nach DIN 5566 Teil 1				
Grenzwert für	Fundstelle	Messbedingung	Fahrzeug	Grenzwert [dB(A)]
Geräuschpegel im Führerraum	Abschnitt 5.1	Auf freier Strecke bei betriebsüblichen Bedingungen, Messdauer 30 min	Alle Führerräume	$L_{Aeq} = 78$ Empfehlung: $L_{Aeq} \leq 70$, bzw. bei Dieseltriebfahrzeugen $L_{Aeq} \leq 75$

Anhang 2

Ermittlung des Tages-Lärm-expositionspegels aus Einzelereignispegeln

Wird die mittlere Schallenergie in einem zu beurteilenden Zeitraum durch Einzelereignisse, wie Betätigen eines Typhons, bestimmt, lässt sich die Lärmexposition durch die Verwendung von Einzelereignispegeln berechnen.

Mit den nachfolgend dargestellten Rechenvorschriften kann man die Belastung durch verschiedene Ereignisse (Lärmquelle $i = 1 \dots k$) mit unterschiedlicher Häufigkeit n_i ermitteln.

Der Einzelereignispegel L_{AE} gibt die Schallenergie eines Ereignisses bezogen auf 1 s an.

Manche Messgeräte geben den L_{AE} aus, er lässt sich aber auch einfach aus einer Messung des L_{Aeq} bestimmen, die das Einzelereignis einschließt:

$$L_{AE} = L_{Aeq} + 10 \times \log(t) \quad (1)$$

mit:

t = Messdauer in Sekunden

Aus dem Einzelereignispegel und der Anzahl der Ereignisse in einem Zeitabschnitt lässt sich jetzt die mittlere Lärmbelastung für einen beliebigen Zeitraum T (Expositionszeit) bestimmen:

$$L_{Aeq,T} = 10 \times \log\left(\sum_{i=1}^k 10^{0,1 \times (L_{AE\ i} + 10 \times \log(n_i))}\right) - 10 \times \log(T) \quad (2)$$

mit:

$L_{AE\ i} = L_{AE}$ für ein Ereignis der Lärmquelle i

n_i = Anzahl der Ereignisse der Lärmquelle i im betrachteten Zeitraum

T = Zeitraum in Sekunden (Expositionszeit)

Beispiel: Typhonsignal im Führerraum

Situation: Fahrt mit einem Triebfahrzeug an einem Arbeitstag von 8 h.
Dabei muss zweihundertmal das Typhon für je 3 s betätigt werden.

Mittelungspegel während der Signaldauer: $L_{Aeq} = 95 \text{ dB}$

Signaldauer: $t = 3 \text{ s}$

Expositionszeit: $T = 8 \text{ h}$

Daraus ergibt sich nach Gleichung (1) für das Typhonsignal ein Einzelereignispegel von $L_{AE} = 99,8 \text{ dB}$.

Nach Gleichung (2) erhält man für das Typhonsignal als einzige Lärmquelle einen Tages-Lärmexpositionspegel von $L_{EX,8h} = 78,2 \text{ dB}$.

Bei Berücksichtigung eines Hintergrundpegels von 75 dB(A) ergibt sich durch energetische Summation der beiden L_{Aeq} ein Tages-Lärmexpositionspegel von $L_{EX,8h} = 79,9 \text{ dB}$.

Ein Hilfsmittel zur Bestimmung der Lärmbelastung aus Einzelereignispegeln ist der Lärmexpositionsrechner, der vom Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) auf seiner Homepage zum Download angeboten wird: www.dguv.de/ifa (Webcode d10635).

Anhang 3

Durchführen der individuellen Hörprobe

Dieser Anhang enthält in tabellarischer Form die Festlegungen zur Durchführung der individuellen Hörprobe für Lrf und Tf (siehe Abschnitt 6.2.2 ff). Sie besteht aus zwei Teilen.

Hörprobe für Lokrangierführer:

Standort des Lrf	Signal
Außen auf dem Mitfahrerstand des Tfz	3 Typhonsignale mit einer Dauer von mindestens 1 s in unterschiedlichen Zeitabständen durch ein zweites Tfz oder ersatzweise 3 Hupsignale mit einer Dauer von mindestens 1 s in unterschiedlichen Zeitabständen durch ein Kfz

Hörprobe für Triebfahrzeugführer (bei Zugfahrten):

Standort des Tf	Signal
Im Führerraum	3 Typhonsignale mit einer Dauer von mindestens 1 s in unterschiedlichen Zeitabständen durch ein zweites Tfz oder ersatzweise 3 Hupsignale mit einer Dauer von mindestens 1 s in unterschiedlichen Zeitabständen durch ein Kfz

Hörprobe Teil 1: Vergleich der Hörbarkeit von Warnsignalen mit und ohne Gehörschutz (mindestens alle drei Jahre durchführen) (siehe Abschnitt 6.2.2.1)

Verfahren a) Durchführung im Gleisbereich mit realen Warnsignalen und Störgeräuschen: Zur Durchführung der Hörproben mit Typhonsignalen eines zweiten Triebfahrzeuges (Tfz) oder alternativ mit Hupsignalen eines Kfz ist zuerst die Hörweite zu ermitteln. Die Hörweite ist die Entfernung zwischen Signalgeber und Lrf beziehungsweise Tf, bei der die oder der Beschäftigte ohne Gehörschutz unter den vorliegenden Umgebungsbedingungen das Typhon- oder Hupsignal gerade noch hört. Die eigentliche Hörprobe ist dann bei der Hörprobenentfernung (Hörweite x 0,9) durchzuführen.

Randbedingungen	Wiederholung	Empfehlung für die Startentfernung zwischen Signalgeber und Lrf
Die Randbedingungen bei der Hörprobe mit und ohne Gehörschutz müssen gleich sein, insbesondere: • Der Dieselmotor läuft mit einer definierten Drehzahl (circa 2/3 der Nenndrehzahl) • Der Lüfter muss in beiden Fällen entweder laufen oder nicht laufen • Umgebungszustand ist in beiden Fällen gleich – zum Beispiel auf dem daneben liegenden Gleis abgestellte Fahrzeuge, Benutzen desselben Mitfahrerstands • Korrektes Tragen des Gehörschutzes	Nach 3 Jahren oder wenn sich die Betriebsverhältnisse wesentlich geändert haben.	Bei Typhonsignal durch ein zweites Tfz: 150 m bis 200 m Bei Hupe durch ein Kraftfahrzeug: 75 m bis 80 m
Randbedingungen	Wiederholung	Empfehlung für die Startentfernung zwischen Signalgeber und Tf
Die Randbedingungen bei der Hörprobe mit und ohne Gehörschutz müssen gleich sein, insbesondere: • Der Dieselmotor läuft mit einer definierten Drehzahl (circa 2/3 der Nenndrehzahl) • Türen und Fenster sind geschlossen • Umgebungszustand ist in beiden Fällen gleich – zum Beispiel auf dem daneben liegenden Gleis abgestellte Fahrzeuge • Korrektes Tragen des Gehörschutzes	Nach 3 Jahren oder wenn sich die Betriebsverhältnisse wesentlich geändert haben.	Bei Typhonsignal durch ein zweites Tfz: 100 m bis 150 m Bei Hupe durch ein Kraftfahrzeug: 50 m bis 60 m

Verfahren b) Durchführung in Büro- oder Arztpraxisräumen mit realitätsnah wiedergegebenen Warnsignalen und Störgeräuschen: Diese Hörprobe kann mit dem Prüfsystem RaLa-GS (Rangierlaerm-Gehörschutz-Test) der Müller-BBM Rail Technologies GmbH durchgeführt werden (Bezugsquelle siehe Anhang 6). Die Durchführung erfolgt nach der Aufbau- und Betriebsanleitung für das Prüfsystem RaLa-GS sowie nach den Anweisungen im Programmablauf.

Andere Prüfsysteme dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn für diese der Nachweis erbracht wurde, dass sie vergleichbare Ergebnisse liefern **und** die Eisenbahnaufsichtsbehörden deren Anwendung zugestimmt haben.

Hörprobe Teil 2: Prüfen der Verständlichkeit eines Funkgespräches (täglich vor dem ersten Benutzen des Gehörschutzes durchführen) (siehe Abschnitt 6.2.2.2)

Hörprobe für Lokrangierführer und Triebfahrzeugführer:

Standort des Lrf/Tf	Signal	Randbedingungen	Wiederholung
Im Führerraum	Funkgespräch über Zug- oder Rangierfunk	• Dieselmotor läuft mit Leerlaufdrehzahl • Korrektes Tragen des Gehörschutzes	Täglich vor dem ersten Benutzen des Gehörschutzes

Anhang 5

Vorschriften und Regeln

Gesetze und Verordnungen

Bezugsquelle

Internet: www.gesetze-im-internet.de

- Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung (LärmVibrationsArbSchV)
- Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV)
- Technische Regeln zur Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung (TRLV Lärm)

Bezugsquelle

Eisenbahn-Bundesamt

Internet: www.eba.bund.de

- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (TSI NOI)

Bezugsquelle

UIC-Generalsekretariat

Internet: shop.uic.org/en/601-irs-leaflets/s-3/categories_2-irs_leaflets/language-german

- UIC 651/D/4 „Gestaltung der Führerräume von Lokomotiven, Triebwagen, Triebwagenzügen und Steuerwagen“

Normen

Bezugsquelle

Internet: www.beuth.de

- DIN 5566-1 „Schienenfahrzeuge – Führerräume – Teil 1: Allgemeine Anforderungen“
- DIN 5566-2 „Schienenfahrzeuge – Führerräume – Teil 2: Zusatzanforderungen an Eisenbahnfahrzeuge“
- EN ISO 3095 „Akustik – Bahnanwendungen – Messung der Geräuschemission von spurgebundenen Fahrzeugen“

DGUV Regeln und DGUV Informationen

Bezugsquelle

VBG

Internet: www.vbg.de

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V. (DGUV)

Internet: www.dguv.de

- DGUV Regel 112-194 „Benutzung von Gehörschutz“
- DGUV Empfehlungen für arbeitsmedizinische Beratungen und Untersuchungen
- DGUV Information 212-024 „Gehörschutz“

Präventionsleitlinien

des Sachgebietes „Gehörschutz“ im Fachbereich „Persönliche Schutzausrüstungen“ bei der DGUV

Bezugsquelle

Internet: www.dguv.de

Webcode: d995911

- Präventionsleitlinie „Einsatz von Gehörschutzstöpseln“
- Präventionsleitlinie „Einsatz von Gehörschutz-Otoplastiken“

Anhang 6

Weitere Informationsquellen

IFA-Reports

Internet: www.dguv.de

Webcode: d112718

- IFA-Report 7/2011: „Lärmschutz für Eisenbahnfahrzeugführer und Lokrangierführer“ (Bericht zum Projekt 4152 des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA))
- IFA-Report 8/2011: „Gehörschutz für Eisenbahnfahrzeugführer und Lokrangierführer“ (Bericht zum Projekt 4154 des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA))

Bericht

Internet: www.dguv.de

Webcode: dp66439

- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V.
„Entwicklung eines Prüfverfahrens für das Hören von Warnsignalen mit Gehörschutz für Lokrangierführer und Triebfahrzeugführer
Bericht Nr. M102291/01“

Bezugsquelle für das Prüfsystem RaLa-GS (Rangierlaerm-Gehörschutz-Test) zur Durchführung der Hörprobe Teil 1 in Büro- oder Arztpraxisräumen

Müller-BBM

Rail Technologies GmbH

Helmut-A.-Müller-Straße 1–5

D-82152 Planegg/München

Internet: www.mbbm-rail.com

Impressum

Herausgeber



Massaquoipassage 1
22305 Hamburg
Postanschrift: 22281 Hamburg
www.vbg.de

Realisation

Jedermann-Verlag GmbH
www.jedermann.de

Artikelnummer 48-05-0049-8

Fotos

VBG, UVB, ThyssenKrupp Steel
Europe AG

Nachdruck nur mit schriftlicher
Genehmigung der VBG

Version 2.1

Stand Februar 2026

Wir sind für Sie da!

www.vbg.de

Kundendialog der VBG: 040 5146-2940

Notfall-Hotline für Beschäftigte im Auslandseinsatz:

+49 (40) 5146-7171 | www.vbg.de/Notfall-im-Ausland

Sichere Nachrichtenverbindung: www.vbg.de/kontakt



Für Sie vor Ort – die VBG-Bezirksverwaltungen:

Bergisch Gladbach

Kölner Straße 20
51429 Bergisch Gladbach
Tel.: 02204 407-0 · Fax: 02204 1639
E-Mail: BV.BergischGladbach@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 02204 407-165

Berlin

Markgrafenstraße 18
10969 Berlin
Tel.: 030 77003-0 · Fax: 030 7741319
E-Mail: BV.Berlin@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 030 77003-128

Bielefeld

Nikolaus-Dürkopp-Str. 8
33602 Bielefeld
Tel.: 0521 5801-0 · Fax: 0521 61284
E-Mail: BV.Bielefeld@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0521 5801-165

Dresden

Wiener Platz 6
01069 Dresden
Tel.: 0351 8145-0 · Fax: 0351 8145-109
E-Mail: BV.Dresden@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0351 8145-167

Duisburg

Düsseldorfer Straße 15
47051 Duisburg
Tel.: 0203 3487-0 · Fax: 0203 3487-210
E-Mail: BV.Duisburg@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0203 3487-106

Erfurt

Koenbergstraße 1
99084 Erfurt
Tel.: 0361 2236-0 · Fax: 0361 2253466
E-Mail: BV.Erfurt@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0361 2236-439

Hamburg

Sachsenstraße 18
20097 Hamburg
Tel.: 040 23656-0 · Fax: 040 2369439
E-Mail: BV.Hamburg@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 040 23656-165

Ludwigsburg

Martin-Luther-Str. 79
171636 Ludwigsburg
Tel.: 07141 919-0 · Fax: 07141 902319
E-Mail: BV.Ludwigsburg@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 07141 919-354

Mainz

Isaac-Fulda-Allee 22
55124 Mainz
Tel.: 06131 389-0 · Fax: 06131 389-116
E-Mail: BV.Mainz@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 06131 389-180

München

Barthstraße 20
80339 München
Tel.: 089 50095-0 · Fax: 089 50095-111
E-Mail: BV.Muenchen@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 089 50095-165

Würzburg

Riemenschneiderstraße 2
97072 Würzburg
Tel.: 0931 7943-0 · Fax: 0931 7943-800
E-Mail: BV.Wuerzburg@vbg.de
Seminarbuchung unter
Tel.: 0931 7943-412



VBG-Akademien für Arbeitssicherheit und Gesund- heitsschutz:

Akademie Dresden

Königsbrücker Landstraße 4C
01109 Dresden
Tel.: 0351 88923-0 · Fax: 0351 88923-34
E-Mail: Akademie.Dresden@vbg.de
Hotel-Tel.: 030 13001-29500

Akademie Gevelinghausen

Schlossstraße 1
59939 Olsberg
Tel.: 02904 9716-0 · Fax: 02904 9716-30
E-Mail: Akademie.Olsberg@vbg.de
Hotel-Tel.: 02904 803-0

Akademie Ludwigsburg

Martin-Luther-Straße 79
171636 Ludwigsburg
Tel.: 07141 919-181 · Fax: 07141 919-182
E-Mail: Akademie.Ludwigsburg@vbg.de

Akademie Mainz

Isaac-Fulda-Allee 20
55124 Mainz
Tel.: 06131 389-380 · Fax: 06131 389-389
E-Mail: Akademie.Mainz@vbg.de

Akademie Storkau

Im Park 1
39590 Tangermünde
Tel.: 039321 531-0 · Fax: 039321 531-23
E-Mail: Akademie.Storkau@vbg.de
Hotel-Tel.: 039321 521-0

Akademie Untermerzbach

Schlossweg 2
96190 Untermerzbach
Tel.: 09533 7194-0 · Fax: 09533 7194-499
E-Mail: Akademie.Untermerzbach@vbg.de
Hotel-Tel.: 09533 7194-100



Seminarbuchungen:

www.vbg.de/seminare

telefonisch in Ihrer
VBG-Bezirksverwaltung



Beitragsfragen:

www.vbg.de/kontakt

telefonisch unter
040 5146-2940