

3 | 2012 ÖPNV/BAHNEN

Themen: Komplexe Regelungen für Gleisanlagen näher erläutert – **Sicherheitsraum, seitlicher Sicherheitsabstand und Verkehrswege** | Branchenforum ÖPNV/Bahnen **Gesundheitsförderung im Fahrdienst und Suchtprävention im Fokus** | Bremsen mit links **Busumrüstung sichert Weiterbeschäftigung** | VBG-Arbeitsschutzpreis 2012 **Bremer Straßenbahn AG und Stadtwerke München ausgezeichnet** | Fachmesse „InnoTrans“ **Sicherheit am Gleis** | DGUV-Fachbereich konstituiert sich **Verkehr und Landschaft** | Aus Unfällen lernen **Crash auf dem Bahnüberweg**





Komplexe Regelungen für Gleisanlagen näher erläutert

Sicherheitsraum, seitlicher Sicherheitsabstand und Verkehrswege

Gleisanlagen müssen auch während des Bahnbetriebs von Betriebsdienstmitarbeitern und anderen Beschäftigten betreten werden. Deshalb sind Sicherheitsräume, seitliche Sicherheitsabstände und Verkehrswege für Personen erforderlich.

■ Die dafür geltenden Bestimmungen regeln ein komplexes Themenfeld. Deren Anwendung und Auslegung haben in der Vergangenheit häufig zu Nachfragen geführt. In diesem Beitrag werden die Schutzziele, die Basis dieser Regelungen sind, näher erläutert.

Im Bahnbetrieb treten systembedingt hohe Gefährdungen auf. Große Massen werden mit hoher Geschwindigkeit und langen Bremswegen bewegt. Gefahrstellen sind schwer zu beseitigen und technische Sicherheitsmaßnahmen wie Umwehungen oder Verkleidungen können in der Regel nicht umgesetzt werden. Dennoch müssen Beschäftigte den Gleisbereich betreten. Einige Betriebsdienstmitarbeiter verrichten ihre Tätigkeiten sogar überwiegend im Gleisbereich – zum Beispiel die Rangierer.

Die Unfallverhütungsvorschrift „Schienenbahnen“ (BGV D30) enthält bauliche Anforderungen, die das Verkehrsrecht (EBO

und BOStrab) ergänzen und ohne deren Umsetzung der Aufenthalt von Beschäftigten im Gleisbereich nicht zu verantworten wäre. Die Regelungen entstanden als Ergebnis von Gefährdungsbeurteilungen für Beschäftigte, die Verkehrswege neben oder zwischen Gleisen nutzen oder im Gleisbereich tätig sind. Dabei wurden auch Erkenntnisse aus Unfalluntersuchungen berücksichtigt.

Wesentliche Anforderungen enthält die BGV D30 in den Paragraphen 5, 6 und 8. Je nach örtlichen Verhältnissen müssen vorhanden sein:

- ▶ **Sicherheitsräume** (Ausweichmöglichkeiten für Versicherte, § 5 BGV D30)
- ▶ **Seitlicher Sicherheitsabstand** (§ 6 BGV D30)
- ▶ **Verkehrswege für Personen** (§ 8 BGV D30)

Welche Anforderungen gelten?

Um zu klären, welche Anforderungen jeweils zu erfüllen sind, muss zunächst festgestellt werden, ob der zu beurteilende Bereich eine Arbeitsstätte ist.

Arbeitsstätten im Sinne der BGV D30 sind Bereiche, in denen sich Beschäftigte häufig und regelmäßig zur Erfüllung ihrer Arbeitsaufgaben aufhalten beziehungsweise bewegen müssen. Dies sind zum Beispiel:

- ▶ Arbeitsräume in Gebäuden (Fahrzeughallen, Werkstätten, Fahrzeugreinigungsanlagen)
- ▶ Arbeitsplätze auf dem Betriebsgelände im Freien (Lagerplätze, Produktionsanlagen, Rangierbahnhöfe von Eisenbahnen, Betriebshöfe bei Straßenbahnen, Ladestellen)
- ▶ Flächen auf Laufstegen in Abstell- und Kehrgleisanlagen von Straßenbahnen, U-Bahnen und Eisenbahnen
- ▶ Baustellen

Anforderungen an Gleisbereiche, die während des Betriebs von Beschäftigten betreten werden

Sicherheitsraum – Ausweichmöglichkeiten für Versicherte (§ 5 BGV D30)

Schutzziel

In Gleisanlagen muss neben jedem Fahrbereich ein so genannter Sicherheitsraum zur Verfügung stehen, in dem sich Beschäftigte während der Vorbeifahrt eines Schienenfahrzeugs aufhalten können.

Wo erforderlich?

Der Sicherheitsraum ist in allen Gleisanlagen erforderlich, die Beschäftigte während des Betriebes betreten dürfen, **in Arbeitsstätten und auf der freien Strecke.**¹

Seitlicher Sicherheitsabstand (§ 6 BGV D30)

Schutzziel

In Gleisanlagen, in denen sich Beschäftigte häufig zur Erledigung ihrer Arbeitsaufgaben aufhalten, ist beiderseits des bewegten Schienenfahrzeugs ein ausreichender seitlicher Sicherheitsabstand zu festen Teilen der Umgebung zur Verringerung der Quetschgefahr erforderlich.

Wo erforderlich?

Der beidseitig erforderliche seitliche Sicherheitsabstand wird nur in Gleisanlagen gefordert, in denen Beschäftigte häufig und regelmäßig Tätigkeiten verrichten, also **(nur) in Arbeitsstätten.**

¹ Randbedingungen: Beschäftigte, die auf der freien Strecke den Gleisbereich betreten, dürfen grundsätzlich nur Arbeiten durchführen, die eine ständige Beobachtung des Bahnbetriebs erlauben oder sie müssen gegen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb speziell gesichert werden.



Verkehrswege für Personen gehören zu den Arbeitsstätten. Sie sind in Gleisanlagen überall dort erforderlich, wo Beschäftigte zum Erreichen oder Verlassen ihres Arbeitsplatzes entlanggehen müssen – etwa Wege zu

- ▶ Abstellplätzen von Schienenfahrzeugen
- ▶ Betriebsdienststellen – zum Beispiel Stellwerke, Leitstellen
- ▶ Werkstätten, Reinigungsstellen, Serviceeinrichtungen – zum Beispiel Tankstellen
- ▶ anderen Arbeitsstätten – zum Beispiel Fertigungslinien, Lagerhallen, Kantinen, Ausbildungsstätten

Rangiererwege (nur bei Eisenbahnen) sind spezielle Verkehrswege, die gleichzeitig als Arbeitsplatz für bestimmte Betriebsdienstmitarbeiter – zum Beispiel Rangierer, Lokrangierführer, Wagenmeister – dienen. Diese Betriebsdienstmitarbeiter müssen zur Erfüllung ihrer Arbeitsaufgaben auch direkt in die Gleise treten. Sie sind diesbezüglich

aber auch speziell geschult und unterwiesen. Rangiererwege sind überall dort erforderlich, wo Fahrzeuge gekuppelt, Hemmschuhe gelegt, Wagenuntersuchungen durchgeführt oder andere mit dem Rangierbetrieb zusammenhängende Tätigkeiten ausgeführt werden.

Mit dem Begriff „freie Strecke“ werden alle Bereiche erfasst, die nicht zu Arbeitsstätten gerechnet werden. Dazu gehören bei Eisenbahnen unter anderem alle Gleisbereiche außerhalb von Rangier- und Personenbahnhöfen, in denen üblicherweise keine Rangierarbeiten durchgeführt und keine Züge abgefertigt werden. Bei Straßenbahnen sind dies die Gleisbereiche außerhalb der Betriebshöfe, Abstellanlagen und Werkstätten, also auch Bereiche von Haltestellen oder Gleise im öffentlichen Straßenraum. Beschäftigte betreten diese Bereiche während des Bahnbetriebs nur unter definierten Randbedingungen mit eindeutiger Aufgabenstellung.

Um zu verstehen, warum zwischen dem Sicherheitsraum und dem seitlichen Sicherheitsabstand unterschieden wird, sollen zunächst die verschiedenen Schutzziele für Gleisbereiche, die während des Betriebes von Beschäftigten betreten werden, betrachtet werden. Die Tabelle stellt diese Schutzziele dar.

In der nächsten Ausgabe wird die Frage aufgegriffen, warum zwischen dem Sicherheitsraum und dem seitlichen Sicherheitsabstand unterschieden wird und wie diese bei Straßenbahnen und Eisenbahnen unter Berücksichtigung des Verkehrsrechtes zu gestalten sind. (Hg)

i Info

www.vbg.de/oepnv-bahnen, Praxishilfen, Suchwörter: „BGV D30“, „BGI 770“, „BGI 5040“

Verkehrswege für Personen (§ 8 BGV D30)

Schutzziel

Über die grundlegenden Anforderungen im Arbeitsstättenrecht hinaus (z. B. ebene und trittsichere Oberflächen, Abmessungen) müssen Verkehrswege in Gleisanlagen so gestaltet sein, dass die Gefährdungen durch Zug- oder Rangierfahrten in danebenliegenden Gleisen minimiert werden. Das erfordert etwa eine gute Erkennbarkeit des Wegeverlaufs sowie besondere Schutzeinrichtungen an unübersichtlichen Stellen.

Wo erforderlich?

Verkehrswege für Personen sind in Gleisanlagen überall dort erforderlich, wo Beschäftigte zum Erreichen ihres Arbeitsplatzes entlanggehen müssen. Verkehrswege gehören zu den **Arbeitsstätten**.

Rangiererwege bei Eisenbahnen – als spezielle Verkehrswege (keine spezielle Regelung in BGV D30, siehe jedoch BGI 770)

Schutzziel

Rangiererwege müssen zunächst alle Anforderungen an Verkehrswege erfüllen. Höhere Anforderungen ergeben sich daraus, dass Rangiererwege gleichzeitig Arbeitsplätze für Betriebsdienstmitarbeiter (z. B. Rangierer, Lokrangierführer, Wagenmeister) sind. Sie müssen ein sicheres Arbeiten auch dann ermöglichen, wenn in danebenliegenden Gleisen Rangierfahrten durchgeführt werden.

Wo erforderlich?

Rangiererwege sind überall dort erforderlich, wo Schienenfahrzeuge rangiert werden. Diese Bereiche gehören zu den **Arbeitsstätten**.



Branchenforum ÖPNV/Bahnen

Gesundheitsförderung im Fahrdienst und Suchtprävention im Fokus

Rund 110 Vertreter aus Unternehmen der Branche ÖPNV/Bahnen und Fachleute trafen sich am 19. Juni 2012 im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg zum zweiten VBG-Branchenforum.

■ Das VBG-Branchenforum bot eine Informationsplattform zu den Themen Gesundheitsförderung im Fahrdienst und Suchtprävention sowie Möglichkeiten zum Meinungsaustausch.

Einführend stellte **Dr. Friedbert Maas**, Betriebsarzt der Bochum Gelsenkirchener Straßenbahnen AG die Ursachen für die



häufigsten Gesundheitsstörungen und ihre speziellen Auswirkungen in Verkehrsunternehmen dar. Sie zu kennen und bei betrieblichen Entscheidungen zu berücksichtigen, fördert die Beschäftigungsfähigkeit und bietet Führungskräften erhebliche Mög-

lichkeiten zur wirksameren Umsetzung ihrer Ziele. Hierzu wurden erprobte Projekte vorgestellt, die das Wissen über die Gesundheitssituation im Unternehmen vertiefen und zu einer gesünderen Belegschaft und effizienteren Betriebsführung beitragen.



Torsten Bökenheide, Personalprokurist der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG, zeigte in seinem Beitrag die positiven Auswirkungen von gelungener Kommunikation im Unternehmen. Geliebte Anerkennung und Wertschätzung sind wichtige Bauste-

ne eines ganzheitlichen Gesundheitsmanagements. Der anerkennende Erfahrungsaustausch als Mittel der Personalführung stellt eine positive Ausgestaltung von Personalführung dar, sozusagen als Ausgleich für die meist problembezogenen Gesprächsanlässe.

In ihrem Vortrag Prev@WORK – Suchtprävention – stellte **Kerstin Jüngling**, Leiterin der Fachstelle für Suchtprävention im Land Berlin, ein spezielles Programm zur Suchtprävention im Ausbildungsbereich vor. Oft sei das „Kind schon in den Brunnen gefallen“, wenn Jugendliche im Betrieb durch



hohe Fehlzeiten, Gefährdung der Arbeitssicherheit, Fehlerquoten und in letzter Konsequenz auch durch Ausbildungsvergessen auf sich aufmerksam machen. Schädigende Konsequenzen können umso besser

reduziert werden, je frühzeitiger junge Menschen über Risiken aufgeklärt und für problematische Verhaltensweisen im Umgang mit Suchtmitteln sensibilisiert werden.

Dr. Reinhard Künzl, Vorsitzender Richter am Landesarbeitsgericht München, ging auf arbeitsrechtliche Fragen bei Drogenkonsum und Suchtmittelmissbrauch ein. Er zeigte die zulässigen Maßnahmen der Verantwortlichen bei vermutetem Suchtmittel einfluss von Beschäftigten auf und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen von Führungs-

kräften. Gerade im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs spielen haftungsrechtliche Fragen eine besondere Rolle. Ob Suchtmittel einfluss auch zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses führen kann, ist eine oft gestellte und nicht leicht zu beantwortende Frage, die nur auf den Einzelfall bezogen, beantwortet werden kann.



Dr. Saskia Nagel vom Institut für Kognitionswissenschaften der Universität Osnabrück referierte abschließend über die Frage: „Was ist eigentlich, wenn gut nicht mehr gut genug ist?“ Neuro-Enhancements, all-



gemein Gehirn-doping genannt, ist in einigen Berufsgruppen ein probates Mittel, um die eigene Leistungsfähigkeit zu steigern. Dabei fördert das vermeintliche Glück aus der Pille-dose alte Menschheits-

wünsche ebenso zu Tage wie schwierige ethische, soziale und gesellschaftliche Fragen. (Gd)

Info

Vortragsfolien unter www.vbg.de/forum-oepnv-bahnen



Bremsen mit Links

Busumrüstung sichert Weiterbeschäftigung

Ein Wegeunfall mit Folgen: Busfahrer Gerd Wehrmeister rutschte 2005 auf dem Weg zur Arbeit aus. Seitdem ist sein rechtes Bein nicht mehr voll belastbar. Technische Umrüstungsmaßnahmen sicherten seinen Arbeitsplatz.

■ Gerd Wehrmeister war auf dem Weg zur Arbeit, als der altgediente Busfahrer bei der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) in Zeven auf eisglattem Untergrund ausrutschte. Er zog sich einen Bänderriss und einen komplizierten Bruch des rechten Sprunggelenks zu. Es folgte eine langwierige Behandlung mit Arbeitsunfähigkeit. Doch trotz umfangreicher Rehabilitationsmaßnahmen in den folgenden Jahren ist sein Sprunggelenk nicht mehr voll beweglich und belastbar.

Seitens der VBG wurde Gerd Wehrmeister vom ersten Tag an durch Jeanette Henschke, Reha-Managerin in der Bezirksverwaltung Hamburg, betreut. Die von ihr eingeleitete Arbeits- und Belastungserprobung ergab, dass unter den gegebenen Umständen ein Verbleib im Fahrdienst nicht möglich sei. Weitere Untersuchungen zeigten, dass Gerd Wehrmeister mit dem rechten Bein nur noch 70 Prozent der mindestens notwendigen Kraft zum Bremsen aufbringen kann. Für den passionierten Busfahrer ein schwer zu akzeptierendes Urteil. Zu den verletzungsbedingten Einschränkungen im privaten Bereich kam nun die Sorge um den Arbeitsplatz. Im Weiteren wurden Umsetzungen oder Umschulungen im Betrieb diskutiert, das kam für den Beschäftigten jedoch nicht in Frage.

evb sichert Fahrdiensttätigkeit

So reifte die Überlegung, ob eine Verlegung

des Bremspedals auf die linke Seite des Fußraumes eine Möglichkeit sein könnte, Gerd Wehrmeister weiterhin im Fahrdienst zu behalten. Technisch gesehen ist dies, trotz der mittigen Lenksäule im Fußraum des Linienbusses, machbar. Für den laufenden Betrieb ist es jedoch mit einigem organisatorischen Aufwand verbunden. Die Disposition muss dafür sorgen, dass der umgerüstete Bus stets für den gehandicapten Mitarbeiter zur Verfügung steht. Auch muss sichergestellt werden, dass er die gesamte Schicht ohne Fahrzeugwechsel mit diesem Bus fährt. Seitens der evb erfolgte dennoch schnell die Zustimmung zur Umbaumaßnahme, um so den Kollegen im Fahrdienst zu behalten.

Praktikable Lösung

In Kooperation mit einer Hamburger Firma, die auf behindertengerechte Umrüstung von Fahrzeugen spezialisiert ist, fand sich eine praktikable Lösung: Im linken Bereich des Fußraums wurde ein zusätzliches Bremspedal installiert. Für die Straßenzulassung wurde festgelegt, dass sobald Gerd Wehrmeister am Steuer sitzt, das vorhandene rechte Bremspedal durch eine Sperre beziehungsweise Abdeckung blockiert wird. Eine falsche Bedienung der Pedale ist so ausgeschlossen. Fährt ein anderer Kollege den Bus, wird entsprechend das neue linke Bremspedal mit der leicht, ohne Werk-

Reha-Managerin Jeanette Henschke (VBG), Busfahrer Gerd Wehrmeister (evb) und Betriebsleiter Dr. Michael Thiesies (evb) präsentieren den umgebauten Bus.



Bus mit zusätzlichem Bremspedal links und Sperre auf dem rechten Bremspedal.

zeug versetzbaren Sperre blockiert. Gemäß Gutachten des TÜV-Nord musste für den Eintrag in den Führerschein das Fahren beziehungsweise Bremsen mit dem linken Fuß bei einer Fahrschule geübt und geprüft werden.

Seit Mitte 2011 fährt der Fahrer nun den umgebauten Bus im regulären Fahrdienst. Der guten Zusammenarbeit zwischen evb, VBG und Gerd Wehrmeister ist es letzten Endes zu verdanken, dass seine Rehabilitation erfolgreich war. (Zs)

Info

Informationen zur beruflichen Rehabilitation unter www.vbg.de, Suchwort: „Zurück in den Beruf“



VBG-Arbeitsschutzpreis 2012

Bremer Straßenbahn AG und Stadtwerke München ausgezeichnet

Gesundheit und Sicherheit zahlen sich aus: Zwei Betriebe aus dem Bereich ÖPNV/Bahnen wurden mit dem Arbeitsschutzpreis 2012 der VBG prämiert – Mitarbeiter profitieren hier von innovativer Sicherheitstechnik und einem Gesundheitsmanagement, an dessen Konzeption sie selbst maßgeblich beteiligt sind.



Kostenfreie Gesundheits- und Sportkurse bieten Bus- und U-Bahnfahrern der Stadtwerke München einen Ausgleich zur sitzenden Tätigkeit. Führungskräfte verstehen sich als Promotoren dieser Angebote und Gestalter der Arbeitsbedingungen.



Die körperliche Belastung und die Unfallgefahr beim Trennschleifen an Straßenbahnfahrzeugen wurde durch eine Aufnahmevorrichtung reduziert.



Kategorie Gesundheitsmanagement und -förderung

Stadtwerke München GmbH

Die Stadtwerke München beschäftigen viele Mitarbeiter in Schichtarbeit, die bewegungsarme Tätigkeiten als Bus-, Straßenbahn- oder U-Bahnfahrer ausführen. Im Jahr 2010 wurde das betriebliche Gesundheitsmanagement auf Grundlage einer Mitarbeiterumfrage neu konzipiert. Eine mit Mitarbeitern besetzte Expertengruppe entwickelte aus den Ergebnissen ein kostenfreies, gesundheitsförderndes Angebot für die 2.400 Angestellten in den Ressorts Bus und Schiene. Neben der verhaltenspräventiven wird von der SWM auch eine verhältnispräventive Wirkung verfolgt. Die Führungskräfte im Unternehmen haben ihre Verantwortung für die Gesundheit der Mitarbeiter und ihre Rolle bei der Gestaltung gesundheitsgerechter Arbeitsbedingungen erkannt und engagieren sich dafür. Eine Evaluation des Gesundheitsprogramms ergab, dass die Mitarbeiter den einzelnen Angeboten einen hohen bis sehr hohen Nutzen bescheinigen, was für einen nachhaltigen Erfolg der Maßnahmen spricht. Das Gesundheitsprogramm VBfit habe zudem die Fehlzeiten reduziert und sei sehr gut auf andere Unternehmen mit Schichtarbeit übertragbar, begründete die Jury die Verleihung des Arbeitsschutzpreises in der Kategorie „Gesundheitsmanagement und -förderung“ an die Stadtwerke München.



Kategorie Betriebliche Sicherheitstechnik

Bremer Straßenbahn AG

Die Bremer Straßenbahn AG hat in der Kategorie „Betriebliche Sicherheitstechnik“ den diesjährigen Arbeitsschutzpreis der VBG gewonnen. Die Jury bewertete eine Aufnahmevorrichtung für einen Trennschleifer als preiswürdig, die Werkstattmitarbeiter der Bremer Straßenbahn AG entwickelt und gebaut hatten. Die Mitarbeiter warten regelmäßig die Gelenklager an den Straßenbahnen, die dafür aus- und eingebaut, bei älteren Modellen mit dem zwölf Kilo schweren Trennschleifer abgetrennt werden müssen. Die Trennarbeiten erforderten bisher einen hohen Kraftaufwand, der zu Belastungen des Muskel- und Skelettsystems führte. Zudem bestand eine große Unfallgefahr, wenn der Trennschleifer abrutschte. Die Aufnahmevorrichtung jedoch reduziert die körperlichen Belastungen deutlich. Der Trennschleifer kann nun sowohl horizontal als auch vertikal verstellt und gedreht werden. Das Arbeitsverfahren sei damit ergonomisch erheblich verbessert und das Unfallrisiko drastisch reduziert worden, begründete die Jury ihre Entscheidung. Außerdem sind saubere Trennschnitte möglich. Die Aufnahmeeinrichtung ist auf vergleichbare Tätigkeiten in anderen Verkehrsunternehmen übertragbar.

Info

Weitere Informationen unter www.vbg.de/arbeitschutzpreis



Fachmesse „InnoTrans“

Sicherheit am Gleis

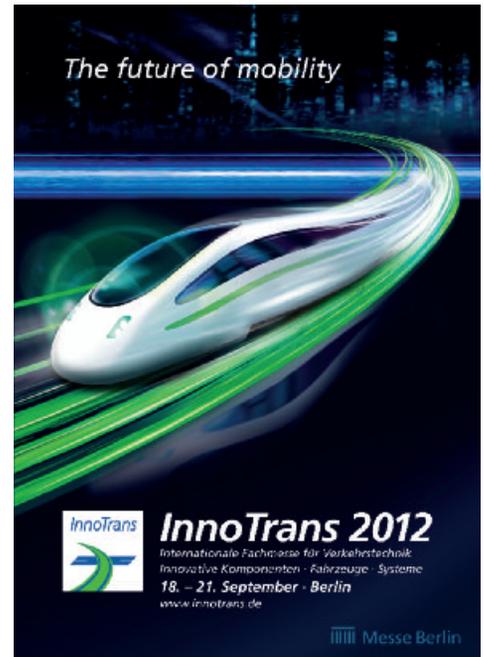
Die VBG ist auf der „InnoTrans“ 2012, der wichtigsten Leitmesse für Schienenverkehrstechnik, gemeinsam mit anderen Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung an einem Stand vertreten.

■ Die „InnoTrans“ findet in diesem Jahr vom 18. bis 21. September in Berlin auf dem Messegelände am Funkturm statt. Wie bereits vor zwei Jahren sind die VBG, die Eisenbahn-Unfallkasse, die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft und die Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse mit einem gemeinsamen Ausstellungsstand in der „Bahnauhalle“ – Halle 23b, Stand 208 – vertreten. Unter dem Motto „Sicherheit am Gleis“ informieren die beteiligten Unfallversicherungsträger über Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Schwerpunkt wird in diesem Jahr das Hören von Signalen sein. Es werden Ergebnisse von

Messungen und Forschungsprojekten zum Thema vorgestellt. Darüber hinaus stehen an allen Messtagen Technische Aufsichtspersonen als kompetente Gesprächspartner zur Verfügung. Auf dem Freigelände wird ein breites Spektrum spurgebundener Fahrzeuge auf der Gleisanlage der Messe Berlin präsentiert. (Mg)

i Info

Weitere Informationen zur „InnoTrans“, einen Übersichtsplan des Messegeländes und Anreisehinweise unter www.innotrans.de.



Das Sachgebiet „Spurgeführte Verkehrssysteme“ entwickelt derzeit eine gleichnamige Unfallverhütungsvorschrift.

DGUV-Fachbereich konstituiert sich

Verkehr und Landschaft

Die bisherigen Fachausschüsse der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sind weitgehend aufgelöst und werden durch neue Fachbereiche und Sachgebiete ersetzt. Am 19. März dieses Jahres hat der Fachbereich „Verkehr und Landschaft“ seine Arbeit aufgenommen.

■ Der Fachbereich „Verkehr und Landschaft“ ist einer von 15 neuen Fachbereichen, die von der DGUV eingerichtet wurden. Ihre Aufgabe ist es, eine für alle Unfallversicherungsträger verbindliche Fachmeinung zu bilden und die fachlichen Interessen aller Unfallversicherungsträger zu vertreten. In dem Fachbereich „Verkehr und Landschaft“ werden dabei folgende Sachgebiete bearbeitet:

- ▶ Abfallwirtschaft
- ▶ Bahnen (Spurgeführte Verkehrssysteme)
- ▶ Binnenschifffahrt, Wasserfahrzeuge, Hafenanlagen
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Luftfahrt und Flugplätze
- ▶ Seeschifffahrt
- ▶ Straße, Gewässer, Forsten, Tierhaltung

Für den Bereich der Bahnen wurde das Sachgebiet „Spurgeführte Verkehrssysteme“ gegründet, das sich im Juni 2012 konstituiert hat. Es übernimmt die Aufgaben des Fachausschusses Bahnen der VBG sowie der Fachgruppe Bundeseisenbahnen der Eisenbahn-Unfallkasse (EUK). Zusammen mit der EUK wird derzeit an einer gemeinsamen Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Spurgeführte Verkehrssysteme“ gearbeitet, die die bisher vorhandenen UVVen „Schienenbahnen“ (BGV D30) und „Eisenbahnen“ (BGV D30.1) zusammenfasst. (Kä)

i Info

www.dguv.de, Webcode: d36139



Am Bahnüberweg ist Aufmerksamkeit von allen Beteiligten gefordert!

Es besteht kein Zusammenhang zwischen dem illustrierenden Bild und dem geschilderten Unfall.



Neu erschienen Aktuell im Netz

Diese und weitere VBG-Informationsangebote stehen unter www.vbg.de/downloads zum Herunterladen und Bestellen zur Verfügung:

- ▶ DVD-ROM 2012 – Sicherheit und Gesundheit – Information und Regelwerke für Verkehrsunternehmen
- ▶ warnkreuz SPEZIAL Nr. 2 „Trauma und Psyche: Betreuung von Beschäftigten in Verkehrsunternehmen nach traumatischen Ereignissen“ – Neuauflage 4/2012
- ▶ warnkreuz SPEZIAL Nr. 3 „Gefahrstoffe am Arbeitsplatz: Schadstoffe beim Schweißen“ – Neuauflage 2/2012
- ▶ warnkreuz SPEZIAL Nr. 41 „Sicherheit und Gesundheit im Eisenbahnverkehr: Züge fahren und begleiten“, aktualisierte Auflage 2/2012

Kontakt

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Präventionsstab ÖPNV/Bahnen
Fontenay 1a, 20354 Hamburg
Tel.: 040 23656-395
Fax: 040 23656-178
E-Mail: stab-oenpv-bahnen@vbg.de
www.vbg.de/oenpv-bahnen

Impressum

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Deelbögenkamp 4, 22297 Hamburg
Produkt-Nr.: 01-05-5136-5

www.vbg.de,
Suchwort „Spezial ÖPNV/Bahnen“.
Anmeldung zur Infomail:
vbg.de/sicherheitsreport

Aus Unfällen lernen

Crash auf dem Bahnüberweg

Bahnüberwege sind Gefahrenpunkte, die besonders beachtet werden müssen. Immer wieder kommt es zu kritischen Situationen und Unfällen durch Fehlverhalten.

■ Arbeitsunfälle passieren nicht, sie werden verursacht. Ob ein technischer Mangel vorlag, die Organisation fehlerhaft war oder sich Beteiligte falsch verhalten haben – fast immer stellt sich hinterher heraus, dass der Unfall durchaus hätte vermieden werden können. So auch im folgenden Fall:

Tödlicher Zusammenstoß

An einem Freitagmorgen, kurz nach Beginn der Frühschicht stieß eine geschobene Rangiereinheit mit Rangierer im Bereich einer Anschlussbahn mit einem Lastzug zusammen. Der Rangierbegleiter geriet mit dem Kopf unter ein Vorderrad des LKW-Anhängers und erlitt tödliche Verletzungen.

Was war geschehen? Die Unfalluntersuchung der Berufsgenossenschaft ergab mehrere Unfallursachen: Die Hauptursache war eindeutig. Der LKW-Fahrer befuhr den nicht technisch gesicherten Überweg, ohne den Vorrang der sich gut sichtbar nähernden Rangiereinheit zu beachten.

Aber auch der Rangierer hat sich falsch verhalten. In der Bedienungsanweisung des Anschlussbahnhalters war für den betreffenden Überweg eine Postensicherung vorgeschrieben. Spuren am Unfallort zeigten, dass der Rangierer dieser Verpflichtung nicht nachgekommen war. Stattdessen verblieb er entweder durchgängig auf dem Rangierertritt oder er ist gleich am Anfang des Überweges wieder aufgestiegen, während die Einheit mit Schrittgeschwindigkeit durchfuhr.

Auffällig ist, dass ein Anhalten der Einheit vor dem Bahnüberweg in der Bedienungsanweisung nicht gefordert war.

Zusammenspiel Beteiligter regeln

Der Unfall zeigt, dass Rangierer – zur eigenen Sicherheit – die Regelungen zur Postensicherung konsequent befolgen müssen. Am Gefahrenpunkt „Bahnüberweg“ ist höchste Konzentration gefordert, denn es ist jederzeit mit dem Fehlverhalten anderer zu rechnen.

Schließlich ist das Zusammenspiel der Beteiligten beim Befahren einer Anschlussbahn durch Dritte zu hinterfragen. Es genügt nicht, dass der Anschlussbahnhalter dem einfahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) seine örtliche Bedienungsanweisung zur Kenntnis gibt. Die Betriebsabteilung des einfahrenden EVU muss prüfen, ob diese ausreichende Sicherheit gewährleistet oder zu ergänzen ist. Weiterhin muss das EVU für die Einweisung des eigenen Personals sorgen. Die in diesem Unglücksfall fehlende Anweisung, vor dem Überweg anzuhalten, wäre so bei einer eingehenden Prüfung aufgefallen. (Ma)

Info

Warnkreuz SPEZIAL Nr. 42 „Kreuzungsbereich Schiene – Straße: Sicherung von Bahnüberwegen bei Werks- und Industriebahnen“ unter www.vbg.de, Suchwort: „Warnkreuz Spezial 42“