



2/2015

ÖPNV/BAHNEN

Themen: Neue Norm beachten Sichtbar sicher mit Warnkleidung | Neues VBG-Projekt gestartet Elektromobilität – Busse mit Hochvoltssystemen | warnkreuz **SPEZIAL** Nr. 44 überarbeitet Weit entfernt vom Dienstort arbeiten | **Low-Cost-Lösung** Arbeiten auf dem Fahrzeugdach | **23. Juni vormerken** Branchenforum ÖPNV/Bahnen 2015 | **Aus Unfällen lernen** Flankenfahrt verhindern





Warnkleidung allein kann die korrekte Sicherung einer Baustelle im Gleisbereich nicht ersetzen. Sie hilft aber dem Fahrpersonal, den Standort der Beschäftigten frühzeitig zu erkennen.

Neue Norm beachten

Sichtbar sicher mit Warnkleidung

Eine wichtige Sicherheitsmaßnahme gegen Gefährdungen durch bewegte Fahrzeuge ist das Tragen normgerechter Warnkleidung. Seit September 2013 gilt hierfür die Produktnorm EN ISO 20471, die die bisherige EN 471 abgelöst hat.

Warnkleidung gehört definitionsgemäß zu den persönlichen Schutzausrüstungen, die den Beschäftigten vom Unternehmer bei entsprechender Gefährdung zur Verfügung zu stellen sind. Sie soll zum Beispiel die Gefährdung verringern helfen, von einem bewegten Straßen- oder Schienenfahrzeug erfasst zu werden. Durch große Flächen in auffälliger Farbgebung (meist signalorange oder neon-gelb) und bei Dunkelheit durch retroreflektierendes Material macht die Warnkleidung demjenigen, der ein Fahrzeug führt, bei unterschiedlichsten Sichtbedingungen die Anwesenheit einer Person besser erkennbar. Ein frühe(re)s Erkennen einer Person, die sich im Fahrbereich befindet oder sich ihm gefährlich nähert, ermöglicht eine schnelle Reaktion: warnen, ausweichen oder bremsen.

Was sich an der Norm geändert hat

Bei den grundsätzlichen Anforderungen, etwa den Kleidungsklassen, den Mindestflächen und den Farben, gibt es keine Ver-

änderung. Stattdessen wurden Änderungen im Detail vorgenommen. So muss Warnkleidung der Klasse 3 nun immer den gesamten Torso bedecken, Ärmel und Hosenbeine müssen retroreflektierende Streifen besitzen. Diese Forderungen haben, ähnlich wie die in der Norm enthaltenen Designempfehlungen, das Ziel, die menschliche Silhouette nachts oder bei schlechter Sicht deutlich zu machen. Nicht vorgeschrieben, aber empfehlenswert sind zum Beispiel Reflexstreifen, die ähnlich wie Hosenträger über die Schultern geführt werden. Sie machen bei Nacht eine Person sichtbarer, die sich gerade zu einem ankommenden Fahrzeug hin vorbeugt. Die Entscheidung, welche Anordnung der Reflexstreifen am geeignetsten ist, sollte aus der Gefährdungsbeurteilung für die entsprechende Tätigkeit oder von der Art des Arbeitsplatzes hergeleitet werden.

Einsatz im Schienenverkehr

Im Anhang zur Norm sind aus der DGUV Information 212-016 „Warnkleidung“ (bis-

her BGI/GUV-I 8591) übernommene Zuordnungen zwischen Bekleidungsklassen und gefahrenen Geschwindigkeiten aufgelistet. Diese gelten jedoch nur für Tätigkeiten, bei denen Gefährdungen überwiegend durch Straßenverkehr bestehen, zum Beispiel im Straßenbetriebsdienst. Für den Anwendungsbereich im Schienenverkehr gelten weiterhin die in den Unfallverhütungsvorschriften „Schienenbahnen“ (DGUV Vorschrift 73, bisher BGV D30) und „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (DGUV Vorschrift 77, bisher BGV D33) getroffenen Regelungen. Grundsätzlich müssen danach Personen, die im Gleisbereich durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können, etwa Triebfahrzeugpersonal auf dem Weg zum Fahrzeug, Verkehrsmeister oder Mitarbeiter auf Gleisbaustellen, Warnkleidung der Klasse 2 mindestens in Form einer Warnweste tragen. Strengere Anforderungen gelten für Lokrangierführer, Rangierer und Wagenmeister bei Eisenbahnen. Hier geht die Berufsgenossenschaft sogar über die Anforderungen der Klasse 3 hinaus



Warnkleidung ist auch Arbeitskleidung. Besonders bei Tätigkeiten, die eine hohe körperliche Aktivität erfordern, zum Beispiel die des Lokrangierführers, ist auch auf gute Trageigenschaften zu achten.



Der Überzug mit Warnwirkung wird bei Bedarf wie eine Regenhaube über den Rucksack gezogen.

und fordert als Warnkleidung langärmelige Jacken und Hosen sowie zusätzlich einen Arbeitsschutzhelm in heller, auffälliger Farbe. Der Grund dafür ist: Diese Beschäftigten sind auch an ungewöhnlichen Stellen tätig – zwischen Fahrzeugen im Berner Raum oder beim Durchtauchen unter Puffern. Das Schutzziel ist, dass sie auch dann noch wahrgenommen werden können, wenn sie von Fahrzeugteilen verdeckt sind und vorübergehend nur ein kleiner Teil von ihnen sichtbar ist.

Eine wichtige Empfehlung aus der Praxis eines großen Verkehrsunternehmens: Es sollten nur Warnwesten mit Klettverschluss beschafft werden, also nicht mit Haken, Reißverschluss oder Doppelringverschluss. Die „Sollbruchstelle“ in der Weste bietet erhöhten Schutz falls die Weste von einem vorbeifahrenden Schienenfahrzeug erfasst werden sollte.

Warnkleidung unter dem Rucksack?

Ein Problem tritt dann auf, wenn – was aus ergonomischer Sicht erwünscht ist – Triebfahrzeugpersonal auf dem Weg zum Fahrzeug einen Rucksack trägt. Der Rucksack verdeckt dann die Warnweste, sodass die Sichtbarkeit von hinten beeinträchtigt ist. Rucksäcke in Warnfarbe wurden aus vielerlei Gründen von den Betroffenen nicht akzeptiert. Bei der Deutschen Bahn wurden

daher Rucksäcke erprobt, die in dunkler Farbe ausgeführt sind, jedoch bei Bedarf mit einem Warnüberzug analog einer Regenhaube ausgestattet sind. Dieser Überzug in Warnfarbe und mit zwei horizontalen Reflexstreifen ergänzt das Signalbild. Bei Nichtgebrauch wird der Überzug zusammengerollt und „unverlierbar“ in einem Taschenfach im oberen Bereich des Rucksacks verstaut. Erste Trageversuche waren erfolgreich.

Was passiert mit Warnkleidung nach der veralteten EN 471?

Warnkleidung muss im Rahmen einer Baumusterprüfung zertifiziert werden. Diese Zertifikate haben mehrere Jahre Gültigkeit. Auch wenn die Hersteller nun zügig ihre Produkte nach der neuen Norm zertifizieren lassen, dürfen sie bzw. der Handel weiter auch nach EN 471 geprüfte Warnkleidung in Verkehr bringen, solange das zugehörige Prüfzertifikat noch gilt – in vielen Fällen also auch noch 2015. Mindestens genauso lange können in den Unternehmen auch noch Bestände aus der Kleiderkammer aufgebraucht werden.

Für in Benutzung befindliche Kleidung gilt ohnehin: Warnkleidung, die ihren Zweck noch erfüllt, darf zeitlich unbegrenzt weiterbenutzt werden. Ihre Nutzungsdauer hängt ausschließlich vom Grad der Abnutzung ab. Dabei sind unbedingt die Herstellerinformationen zu beachten, sowohl hinsichtlich der

Pflege als auch beispielsweise hinsichtlich einer vorgegebenen maximalen Anzahl von Waschvorgängen.

Warnkleidung im nichtgewerblichen Einsatz

Seit 1. Juli 2014 muss auch in Deutschland in Privatfahrzeugen mindestens eine Warnweste nach EN 471 oder ISO 20471 mitgeführt werden. Diese sollte griffbereit im Wageninneren aufbewahrt werden, sodass sie beim Verlassen des Fahrzeugs bei einem Unfall oder einer Panne umgehend angelegt werden kann. Empfehlenswert ist es, Warnwesten, die es auch in Kindergrößen gibt, für alle Insassen mitzuführen. (AM)

Info

DIN EN ISO 20471 „Hochsichtbare Warnkleidung – Prüfverfahren und Anforderungen“; Deutsche Fassung EN ISO 20471:2013, www.beuth.de, Suchwort: DIN EN ISO 20471

DGUV Information 212-016 „Warnkleidung“ (bisher BGI/GUV-I 8591), www.dguv.de › Datenbanken › Publikationen › Rubrik Regelwerk, Suchwort: DGUV Information 212-016

warnkreuz SPEZIAL Nr. 14 „Auswahl und Beschaffung: Persönliche Schutzausrüstung für Rangierer“, www.vbg.de, Suchwort: warnkreuz SPEZIAL Nr. 14

Neues VBG-Projekt gestartet

Elektromobilität – Busse mit Hochvoltssystemen

Der Einsatz von elektrischen Antrieben ist im ÖPNV besonders effizient. Die Verkehrsunternehmen erproben Hybrid- oder Elektrobusse bzw. bereiten deren Einführung im Betrieb vor. Die VBG wird die Unternehmen dabei unterstützen.

Durch den Betrieb von Bussen mit Hochvoltssystemen ergeben sich für die Beschäftigten, insbesondere in der Instandhaltung, neue Gefährdungen. Dies sind in erster Linie elektrische Gefährdungen durch Spannungen von mehreren Hundert Volt, zumal in den Fahrzeugen bei Instandhaltungstätigkeiten kein vollständiger Berühr- und Lichtbogenschutz gegenüber dem elektrischen

Hochvoltssystem gewährleistet werden kann. Zu beachten sind im Havariefall auch Gefährdungen durch Explosion, Brand oder das Freiwerden von Gefahrstoffen aus den Energiespeichern.

Die Abläufe und Einrichtungen im Unternehmen müssen deshalb angepasst werden. Dazu sind technische, organisatorische und personenbezogene Maßnahmen erforderlich.

Qualifizierung von zentraler Bedeutung

Mit den Ergebnissen des Präventionsprojektes „Elektromobilität – Betriebliches Konzept für Verkehrsunternehmen“ wird die VBG den Prozess der Einführung von Bussen mit Hochvoltssystemen, vor allem in kleinen und mittleren Verkehrsunternehmen, begleiten. Ausgehend von der Analyse der Gefährdungen sollen in einem Leitfadens Maßnahmen zu deren Vermeidung bzw. Verminderung dargestellt werden. Von zentraler Bedeutung ist dabei auch die Qualifizierung der Beschäftigten entsprechend der anfallenden Tätigkeiten. Die Empfehlungen zur Qualifikationsstruktur in Abhängigkeit von der Unternehmensgröße werden beinhalten:

- tätigkeitsbezogene Qualifikationsstufen,
- Qualifizierungsziele,
- theoretische und praktische Inhalte unter Berücksichtigung der Vorbildung,
- Qualifikation der Ausbilder,
- regelmäßige Weiterbildung.

Durchgeführt wird das Projekt mit Unterstützung von erfahrenen Experten auf dem Gebiet der Elektromobilität in enger Begleitung durch das VBG-Präventionsfeld ÖPNV/Bahnen. Selbstverständlich werden, wie bei allen bisherigen Projekten der Berufsgenossenschaft, Praxispartner aus Verkehrsunternehmen einbezogen. Die Ergebnisse werden im Jahr 2016 allen interessierten Unternehmen zur Verfügung stehen. (FW)

Info

Basisinformationen in DGUV Information 200-005 „Qualifizierung für Arbeiten an Fahrzeugen mit Hochvoltssystemen“ (bisher BGI/GUV-I 8686), www.dguv.de/publikationen, Suchwort: 200-005



Beim Ladevorgang am Elektrobus muss darauf geachtet werden, dass der Pantograf (Stromabnehmer) nicht unter Spannung angelegt wird, um zu verhindern, dass Lichtbögen entstehen. Beim Fahren von Elektrofahrzeugen kann eine Gefährdung von Personen durch die Geräuschlosigkeit des Antriebs entstehen.



Verantwortliche, die heimatferne Einsätze von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb planen, erhalten eine zusammenfassende Darstellung der besonderen Anforderungen für die Vorschriften und regelkonformen Durchführungen.



Eine detaillierte Unterweisung der Beschäftigten ist auch für vom Dienstort weit entfernt Tätige erforderlich.

warnkreuz SPEZIAL Nr. 44 überarbeitet

Weit entfernt vom Dienstort arbeiten

Infolge der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes müssen Betriebseisenbahner häufiger ihren Dienst weit entfernt von ihrem Wohn- oder Dienstort leisten. Davon betroffen sind zum Beispiel Mitarbeiter im Güterfernverkehr, im Service in Fernzügen, bei Arbeitszugeinsätzen auf Gleisbaustellen oder in der mobilen Instandhaltung von Schienenfahrzeugen.

Für die Durchführung von heimatfernen Arbeiten sind eine Reihe von berufsgenossenschaftlichen und staatlichen Arbeitsschutzvorschriften einzuhalten, die unter anderem die Arbeitsschutzorganisation und Arbeitszeitregelungen betreffen.

Hilfe bei der Planung

Für Unternehmen, die solche Leistungen erbringen, ergeben sich besondere Anforderungen für die Einsatzplanung. Das warnkreuz SPEZIAL Nr. 44 „Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb: Einsatz weit entfernt vom Dienstort – bundesweit oder im Ausland“ enthält eine zusammenfassende Darstellung der besonderen Anforderungen des Arbeitsschutzes an diese Einsatzbedingungen. Verantwortliche in den Unternehmen werden dabei unterstützt, Mitarbeitereinsätze vorschriften- und regelkonform zu planen und durchzuführen.

Mobile Instandhaltung ergänzt

Neben redaktionellen Änderungen wurde auf Anregung von Unternehmen in der ak-

tuellen Fassung der Abschnitt „Besondere Gefährdungen bei mobiler Instandhaltung“ ergänzt. Es gibt viele Fälle, bei denen Instandhaltungsarbeiten an Schienenfahrzeugen von mobilen Instandhaltungs- oder Servicetrupps direkt auf Betriebsgleisen sinnvoll und manchmal sogar unumgänglich sind.

Die Beschäftigten dieser Instandhaltungs- und Servicetrupps sind in der Regel keine Betriebseisenbahner und kennen daher die betrieblichen Abläufe im Eisenbahnbetrieb sowie das dafür geltende Vorschriften- und Regelwerk nicht. Besondere Gefährdungen ergeben sich insbesondere durch

- Zug- und Rangierfahrten in den Betriebsgleisen,
- unter Spannung stehende Fahrleitungsanlagen,
- nicht für Instandhaltungsarbeiten ausgelegte Arbeitsplätze und Zugangswege,
- Beeinträchtigungen durch ungünstige Witterungsbedingungen.

Im Hinblick auf die sichere Abwicklung des Arbeitsauftrags sind die Beschäftigten zu unterweisen, welche Tätigkeiten vor Ort aus-

geführt werden dürfen und welche Sicherungsmaßnahmen zu treffen sind, um unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen sicher arbeiten zu können. Dazu erhalten die Verantwortlichen Hinweise.

Bewährte Informationen

Die Informationen zu weiteren Themenschwerpunkten wie Arbeitsschutzorganisation, Arbeitszeitregelungen, Anforderungen an Arbeitsstätten, Planung und Vorbereitung von Einsätzen, Überwachung der Mitarbeiter sowie Unfallmanagement haben sich bewährt und wurden lediglich redaktionell angepasst. (HM)

I Info

warnkreuz SPEZIAL Nr. 44 „Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb: Einsatz weit entfernt vom Dienstort – bundesweit oder im Ausland“, www.vbg.de, Suchwort: warnkreuz SPEZIAL Nr. 44

**Bitte beachten: Ab 1. Mai 2015 gilt die neue Auslands-Notfallhotline der VBG:
Tel.: +49 40 5146-7171**



Für die Instandsetzung der Aggregate auf dem Fahrzeugdach sind verschiedene Lösungen für Dacharbeitsstände im Einsatz.

Low-Cost-Lösung

Arbeiten auf dem Fahrzeugdach

Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an Klimaanlage und anderen Komponenten auf Fahrzeugdächern können effizient nur mithilfe gut ausgestatteter Arbeitsplätze mit ausreichendem Bewegungsraum durchgeführt werden.

Bei der Einrichtung eines Dacharbeitsplatzes stehen Erreichbarkeit der Arbeitsfläche und Absturzsicherung (BGR 157) im Vordergrund. Der bauliche Aufwand, der zur Umsetzung notwendig ist, sollte aber nicht unterschätzt werden. Von der Planung, Konstruktion bis zur Baugenehmigung und Abnahme kann es ein langer und kostspieliger Weg sein. Es gibt allerdings auch weniger aufwendige und kostengünstige Alternativen.

Anforderung

Es wurde daher erforderlich, Arbeitsplätze zu gestalten, die das Arbeiten an zwei Fahrzeugen gleichzeitig ermöglichen. Geringe Rüstzeiten, Einsatz von Treppen mit Handlauf, Geländer als Absturzsicherung (TRBS 2121) und ein zuverlässiges, leicht bedienbares System zur Reduzierung der Spaltmaße auf unter 0,2 Meter (BGR 157) zwischen Arbeitsplattform und Fahrzeug waren die Ziele. Eine

weitere Aufgabe war das Bereitstellen von Energieanschlüssen und die Möglichkeit, in Schränken Material und Werkzeug direkt auf der Arbeitsebene (Dach) vorzuhalten.

Lösungsansatz

Die vorhandenen Gerüstkomponenten hatten sich als sicher, haltbar, kostengünstig und flexibel bei der Gestaltung erwiesen. Deshalb wurde in Zusammenarbeit mit den

Problemstellung

Um nach Einführung der ersten Dachklimaanlagen mit Aggregaten auf dem Fahrzeugdach Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten durchführen zu können, ist ab dem Jahr 2003 bei der Vestischen Straßenbahnen GmbH in Herten ein mobiles Arbeitsgerüst in Portalbauweise eingesetzt worden. Solange die Anzahl der betroffenen Fahrzeuge nur einen Bruchteil der Flotte ausmachte und daher die Arbeiten nur selten durchzuführen waren, konnte damit eine sichere Möglichkeit, an und auf dem Fahrzeugdach zu arbeiten, geschaffen werden. Da die Fahrzeugausstattung seither dazu geführt hat, dass die gesamte Fahrzeugflotte mit verschiedenen Komponenten auf dem Dach bestückt ist, sind entsprechende Arbeiten nahezu täglich durchzuführen.



Treppen ermöglichen einen sicheren Zugang zur Arbeitsbühne auch mit Material und Werkzeug.



Mitarbeitern der Abteilungen Fahrzeuginstandsetzung und Arbeitsschutz sowie mit dem Gerüsthersteller wieder eine Lösung in Gerüstbauweise entwickelt, die alle gesetzlichen Ziele erfüllt. Aus dem ehemals mobilen Portal entstand eine ortsfeste Arbeitsplattform für zwei Fahrzeuge, ein Solo- und ein Gelenkfahrzeug. Der entstandene Arbeitsraum an den Außenseiten hat eine Tiefe von einem Meter bis zum Geländer. Zwischen den Fahrzeugen gestaltet sich die Fläche so großzügig, dass Material und Werkzeuge gelagert werden können. Die Spaltmaße zwischen Fahrzeug und Arbeitsplattform werden mit Klappriegeln aus dem Gerüstbau auf unter 0,2 Meter reduziert.

Mithilfe einer bei der Vestischen Straßenbahnen GmbH entwickelten pneumatischen Ansteuerung lässt sich die Klappkonsole mit der eigenen Gewichtskraft zwischen Arbeitsplattform und Fahrzeug absenken. Durch einen Bedienhebel im Sichtbereich kann die Konsole unter Beobachtung des Bedieners pneumatisch angehoben werden.

Vorteile

Bei einer relativ geringen Gesamtinvestition von rund 25.000 Euro ergeben sich neben den organisatorischen und sicherheitstechnischen Aspekten weitere Vorteile:

- Es ist vor der Erstellung kein Bauantrag nötig,
- die Abnahme kann durch einen Gerüstbaumeister (BGI 663) erfolgen.

Sollten organisatorische Veränderungen im Betrieb bauliche Anpassungen oder eine Umsetzung des Arbeitsplatzes notwendig machen, ist diese Veränderung jederzeit möglich.

Durch den Einsatz dieser standfesten Arbeitsplattform sind die Voraussetzungen für sicheres und effizientes Arbeiten an Aggregaten auf Fahrzeugdächern geschaffen worden. (Ralf Beuting, Vestische Straßenbahnen GmbH)

Info

DGUV Regel 109-008 „Fahrzeug-Instandhaltung“ (bisher BGR 157), www.dguv.de/publikationen, Suchwort 109-008
DGUV Information 201-011 „Handlungsanleitung für den Umgang mit Arbeits- und Schutzgerüsten“ (bisher BGI/GUV-I 663), www.dguv.de/publikationen, Suchwort: 201-011

23. Juni vormerken

Branchenforum ÖPNV/Bahnen 2015

Bereits zum fünften Mal findet das Branchenforum ÖPNV/Bahnen in Hamburg statt. Am 23. Juni lädt die VBG zu den Themen „Beleuchtung – Arbeitsplätze und Verkehrsanlagen in gutem Licht“ sowie „Psyche und Arbeit – Belastungsfaktoren und Gefährdungsbeurteilungen“ ein.

In zwei Vorträgen wird dargestellt, was gute Beleuchtung ausmacht, welche Effekte mit den unterschiedlichen Leuchtmitteln zu erzielen sind und welche Wirkung sie haben. Konkret werden dabei die Besonderheiten der Beleuchtungsplanung in Verkehrsanlagen betrachtet. Neben Sicherheitsaspekten wird auch der Frage nachgegangen, welche Techniken sinnvollerweise zu welchem Zweck eingesetzt werden sollten.

Im zweiten Themenschwerpunkt wird aus wissenschaftlicher Sicht betrachtet, was unsere psychische Gesundheit bestimmt und inwiefern die berufliche Tätigkeit unser Wohlbefinden positiv oder negativ beeinflusst.

Zudem wird aus betrieblicher Sicht über die Erfahrungen mit der Checkliste aus der VDV-Mitteilung 9045 bei der Beurteilung psychischer Gefährdungen berichtet.

Der Tagungsort befindet sich in diesem Jahr hoch über den Dächern Hamburgs, im 23. Stock des Emporio-Hochhauses.

Am 24. Juni 2015 besteht die Möglichkeit, an der Besichtigung eines Fernsehstudios des Norddeutschen Rundfunks teilzunehmen. Zeitgleich wird erneut ein Fachgespräch für Fachkräfte für Arbeitssicherheit stattfinden. Neben einer Vertiefung der Themen des Branchenforums werden aktuelle Fragen zu Sicherheit und Gesundheit in den Unternehmen der Verkehrsbranche erörtert. (JG)

Info

Programm und Anmeldung unter www.vbg.de/forum.oepnv-bahnen



Leuchtcontainer in der U-Bahn-Haltestelle „HafenCity Universität“ in Hamburg.



Aus Unfällen lernen

Während der Fahrt ist die Weichenlage aufmerksam zu prüfen.

Flankenfahrt verhindern

Flankenfahrt – so nennt man einen Unfall, bei dem zum Beispiel eine Rangiereinheit einer anderen Gruppe von Schienenfahrzeugen in die Seite fährt. Der Sachschaden ist oft erheblich, die Folgen für beteiligte Beschäftigte können dramatisch sein.

Ein Beispiel ist der Unfall von Heinrich S., Lokrangierführer bei einer großen Werkseisenbahn, der mit einer gezogenen Rangiereinheit auf dem Werksgelände unterwegs war. Weil eine Weiche in abweigender Stellung lag, kollidierte die Einheit mit einer auf dem Nachbargleis entgegenkommenden. Heinrich S. wurde im stark beschädigten Führerhaus seiner Lok eingeklemmt und schwer verletzt. Der Kollege auf dem Gegengleis hatte Glück, seine Lok hatte die Kollisionsstelle bereits passiert, sodass nur die angehängten Waggons getroffen wurden – und entgleisten.

Rangieren ist immer Fahren auf Sicht. Mit wenigen Ausnahmen ist deshalb bei Fahrbewegungen eine Besetzung der Spitze einer Rangiereinheit gefordert. Von dort aus ist unter anderem der Fahrweg zu überwachen, die Lage von Weichen zu prüfen und aufmerksam zu beobachten, ob sich Personen oder andere Schienen- oder Straßenfahrzeuge in gefährlicher Weise nähern.

„Achte auf das, was du siehst, ...

... und nicht auf das, was du erwartest zu sehen.“ Wäre dieser Leitsatz aus einem

Schulungsvideo beachtet worden, hätte der geschilderte Unfall vermieden werden können. Die Unfalluntersuchung ergab, dass die betreffende Weiche, eine elektrisch ortsgestellte Weiche (EOW) fast immer im geraden Strang befahren wurde. Dass die Weiche, aus welchen Gründen auch immer, zum Unfallzeitpunkt ausnahmsweise noch in den abzweigenden Strang gestellt war, ist dem Verunglückten nicht aufgefallen. Erschwerend kam hinzu, dass diese Weiche nicht mit einem Weichenlagemelder ausgestattet war, also einem Lichtsignal, das schon auf weite Entfernung anzeigt, ob die Weiche in gerader oder abzweigender Stellung liegt.

Das wurde übrigens nach dem Unfall geändert: Die betroffene und zahlreiche andere EOW auf dem Werksgelände wurden, wo technisch möglich, mit Weichenlagemeldern nachgerüstet. Vorgezogene Bedientaster ermöglichen außerdem bei Bedarf ein Umstellen der Weiche ohne Stolpergefahren durch Ab- und wieder Aufsteigen.

Die entscheidende Botschaft für Rangierfahrten, bei denen es keine signaltechnisch gesicherten Fahrstraßen gibt, lautet daher, sich immer zu vergewissern, ob eine zu befahrende Weiche „richtig“ liegt. (AM)

i Info

VBG-Fachwissen „Rangieren bei Eisenbahnen“ (bisher BGI 529), www.vbg.de,

Suchwort: BGI 529

VBG-Fachinfoblatt „Während des Rangierens: Gleisbereich beobachten“, www.vbg.de,

Suchwort: Gleisbereich beobachten

Kontakt

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Präventionsfeld ÖPNV/Bahnen
Deelbögenkamp 4, 22297 Hamburg
E-Mail: oePNV-bahnen@vbg.de
www.vbg.de/oePNV-bahnen

Impressum

Herausgeber: VBG, Deelbögenkamp 4,
22297 Hamburg, www.vbg.de
Verantwortlich für den Inhalt (i.S.d.P.):
Dr. Andreas Weber
Produkt-Nr.: 01-05-5277-6
www.vbg.de/certo