



2/2018

# ÖPNV/BAHNEN

**Themen:** Web-Angebot ÖPNV/Bahnen aktualisiert Neue Struktur für neue Inhalte | **Bitte vormerken** Das Branchenforum ÖPNV/Bahnen 2018 | **Neues warnkreuz SPEZIAL Nr. 4** Sicheres Arbeiten an der Infrastruktur von Straßenbahnen | **Aus Unfällen lernen** Kleiner Fehler – schwerer Sturz



Für Arbeiten auf dem Potenzial der Fahrleitung muss jede Hubarbeitsbühne doppelt isoliert sein.

Führungsinstrument zur Prozessoptimierung

## Die Gefährdungsbeurteilung

Seit 1996 wird die Gefährdungsbeurteilung gesetzlich gefordert, und jedes Unternehmen muss sie haben. Wie gelingt die praxistaugliche Umsetzung?

Die Beurteilung der Arbeitsbedingungen (Gefährdungsbeurteilung) ist seit dem Inkrafttreten des Arbeitsschutzgesetzes im August 1996 Pflicht für jedes Unternehmen in Deutschland. Auch in einer Reihe von nachgeordneten Vorschriften und Regeln wie der Betriebssicherheitsverordnung oder

der Gefahrstoffverordnung ist die Gefährdungsbeurteilung gefordert und somit Basis für alle im Arbeitsschutz durchzuführenden Maßnahmen.

Im Rahmen der Verschlanung und Vereinfachung der Vorschriften im Arbeitsschutz

sind zahlreiche Detailregelungen zugunsten einer größeren gestalterischen Freiheit der Unternehmerinnen und Unternehmer und der verantwortlichen Führungskräfte entfallen. Damit einhergehend wuchs aber auch die Verantwortung für das eigene Tun und Handeln – beziehungsweise für das



In der Instandhaltung können die Gefährdungen auf der Basis der Arbeitsprozesse erfasst und Maßnahmen abgeleitet werden.

Unterlassen. Trotz klarer gesetzlicher Verpflichtung wird die Gefährdungsbeurteilung insbesondere in kleineren Betrieben aber leider noch nicht flächendeckend und in der erforderlichen Tiefe durchgeführt.

#### Als zentrales Element im Arbeitsschutz einsetzen

Die systematische Durchführung der Gefährdungsbeurteilung ist die Basis für eine wirksame Prävention arbeitsbedingter Unfall- und Gesundheitsgefahren.

Sie ist vom Ansatz her ein Führungsinstrument, das kurzfristig neuen, veränderten Gegebenheiten angepasst werden kann. Damit ist ein schnelles und flexibles Agieren möglich. Die Gefährdungsbeurteilung legt insbesondere an der Schnittstelle zwischen Mensch und Technik Schwächen offen und setzt einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess in Gang. Auch trägt sie zur besseren Transparenz der betrieblichen Prozesse und Abläufe bei.

Diese Zielsetzung und die Möglichkeiten, die sich dadurch bieten, werden leider häufig nicht erkannt, sodass die Gefährdungs-

beurteilung mehr als Last denn als Chance empfunden wird.

#### Was tun?

Eine Beurteilung der Arbeitsbedingungen und der möglichen Gefährdungen sollte in Verkehrsunternehmen entlang der Arbeitsprozesse im Unternehmen vorgenommen werden. So ist es möglich, die vorhandenen Gefährdungen vollständig zu erfassen. Es reicht aber nicht aus, nur die Arbeitsprozesse selbst zu betrachten, wichtig ist auch die Qualifikation der Beschäftigten, die im jeweiligen Prozess eingebunden sind. So macht es einen Unterschied, ob Personen in ihrem Lehrberuf oder angelerntes Personal eingesetzt werden und welche Sprachkenntnisse vorhanden sind.

Grundsätzlich sind alle vorhersehbaren Tätigkeiten und Arbeitsabläufe im Betrieb zu betrachten – in Verkehrsunternehmen zum Beispiel Inspektion, Wartung und Instandsetzung der Fahrzeuge.

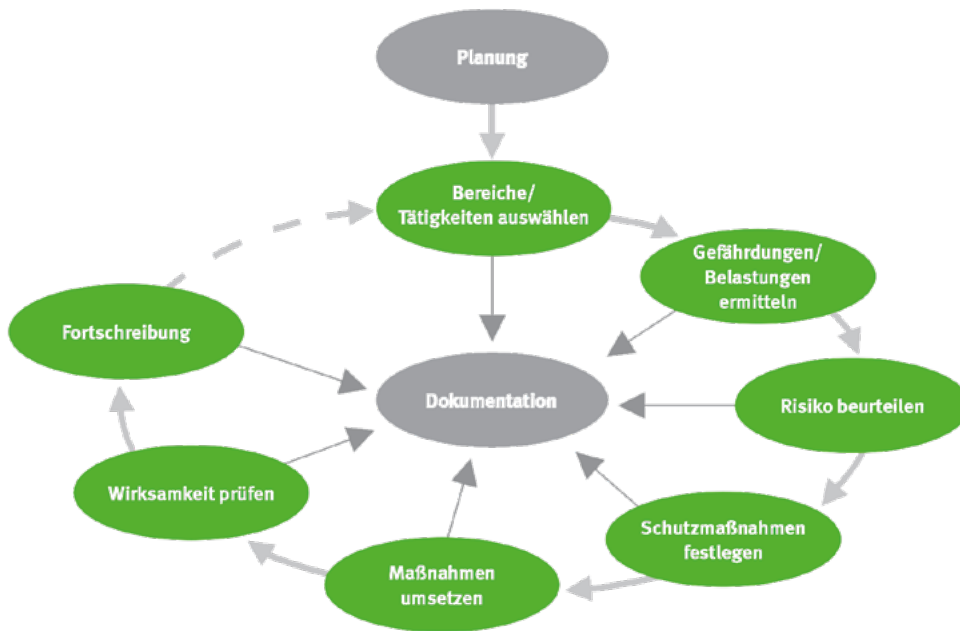
Das Arbeitsschutzgesetz verweist auf mögliche Gefahrenquellen, aus denen sich Gefährdungen ergeben können, etwa:

- die Arbeitsstätte: Verkehrswege, Beleuchtung, allgemeine Sicherheit
- den Arbeitsplatz: Mobiliar, Fläche
- die Arbeitsumgebung: physikalische, chemische und biologische Einwirkungen wie Lärm, Klima, Gefahrstoffe
- die Arbeitsmittel: Maschinen und Geräte, zum Beispiel Bildschirme
- Arbeitsabläufe und Arbeitsverfahren.

Auch die Leitlinie „Gefährdungsbeurteilung und Dokumentation“ der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) bietet eine systematische Übersicht über Faktoren, die Gefährdungen auslösen können und mit deren Hilfe betriebliche Situationen analysiert werden können.

#### Schritt für Schritt durchführen

Bei der Durchführung und genauso bei der Überprüfung von Gefährdungsbeurteilungen müssen die in der oben gezeigten Abbildung veranschaulichten Prozessschritte geplant und ausgeführt werden.



Bei der Durchführung und auch bei der Überprüfung der Gefährdungsbeurteilungen müssen die in der Abbildung veranschaulichten sieben Prozessschritte geplant und ausgeführt werden.

Die Durchführung der Gefährdungsbeurteilung ist gegenüber Behörden und der Berufsgenossenschaft nachzuweisen. Auch Beschäftigte haben das Recht, über die Ergebnisse informiert zu werden. Beides funktioniert nur, wenn die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilung nachvollziehbar und sorgfältig dokumentiert sind. Der Gesetzgeber schreibt für die Durchführung und Dokumentation kein Verfahren vor, nennt aber Anforderungen.

Die Dokumentation soll

- die Ergebnisse der Beurteilung der Arbeitsbedingungen,
- die festgelegten Maßnahmen einschließlich Zuständigkeiten und Terminen sowie
- die Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit der Maßnahmen enthalten.

Die VBG-Broschüre „Gefährdungsbeurteilung – So geht’s“ führt durch den gesamten Prozess der Gefährdungsbeurteilung und unterstützt mit nützlichen Arbeitshilfen, zum Beispiel Formularen zur Dokumentation. Außerdem stehen Module für typische Bereiche und Prozesse mit den dort auftretenden Gefährdungen und beispielhaft aufgeführten Arbeitsschutzmaßnahmen zur Verfügung. Diese müssen aber im Unternehmen an die Situation vor Ort angepasst werden. Auf der Internetseite

[www.vbg.de/gefaehrungsbeurteilung](http://www.vbg.de/gefaehrungsbeurteilung) sind die VBG-Arbeitshilfen zur Gefährdungsbeurteilung zusammengefasst. Neu im Angebot ist das warnkreuz SPEZIAL Nr. 3, welches als VBG-Fachwissen zum Thema „Psychische Belastung in Verkehrsunternehmen ermitteln und beurteilen“ vor Kurzem erschienen ist.

#### Ist die Gefährdungsbeurteilung angemessen durchgeführt?

Der wichtigste Aspekt einer Gefährdungsbeurteilung ist die Ableitung und Durchführung von Maßnahmen sowie deren Wirksamkeitskontrolle.

Nicht selten werden in den Unternehmen Gefährdungsbeurteilungen vorgefunden, die bei der Analyse der Gefährdungen enden. Eine Beurteilung findet nicht statt und erst recht keine Wirksamkeitskontrolle getroffener Maßnahmen. Dann kann das Urteil der Aufsichtsbehörde nur lauten: Die Gefährdungsbeurteilung wurde nicht durchgeführt oder – je nach Ausprägung – nicht angemessen durchgeführt. Auf jeden Fall muss dann nachgebessert werden.

#### Resümee

Die Gefährdungsbeurteilung ist ein effizientes Führungsinstrument, dessen Potenzial von klugen Führungskräften genutzt wird.

#### **i** Info

Weitere ausführliche Informationen zur Gefährdungsbeurteilung: [www.vbg.de/gefaehrungsbeurteilung](http://www.vbg.de/gefaehrungsbeurteilung)

Material zur Gefährdungsbeurteilung: VBG-Fachwissen „Gefährdungsbeurteilung – So geht’s“, VBG-Fachwissen „Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung – Handlungshilfe für die betriebliche Praxis“, VBG-Fachwissen warnkreuz SPEZIAL Nr. 3 „Gefährdungsbeurteilung: Psychische Belastung in Verkehrsunternehmen ermitteln und beurteilen“: [www.vbg.de/medien-center](http://www.vbg.de/medien-center), Suchwort: Gefährdungsbeurteilung

Seminare der VBG: [www.vbg.de/seminare](http://www.vbg.de/seminare)

GDA-Leitlinie „Gefährdungsbeurteilung und Dokumentation“: [www.gda-portal.de](http://www.gda-portal.de) > Aufsichtshandeln > Leitlinie Gefährdungsbeurteilung und Dokumentation

GDA-Portal: [www.gda-portal.de](http://www.gda-portal.de)  
> Über die GDA > Arbeitsprogramme 2013–2018 > Organisation



Web-Angebot ÖPNV/Bahnen aktualisiert

# Neue Struktur für neue Inhalte

Die Internetseiten der VBG für die Branche ÖPNV/Bahnen sind überarbeitet worden. Auch die bewährte DVD „Sicherheit und Gesundheit – Informationen und Regelwerke für Verkehrsunternehmen“ wurde mit der Ausgabe 2017 grundlegend überarbeitet und ist zusätzlich online abrufbar.



Die Startseite der Branche ÖPNV/Bahnen ist in neun Rubriken gegliedert.

Die neue Struktur der Branchenwebsite ÖPNV/Bahnen bietet, wie bisher, sowohl spartenspezifische als auch spartenübergreifende Einstiege in die Inhalte. In den Menüebenen darunter lehnt sich die neu angelegte Struktur an den Aufbau des Branchenleitfadens ÖPNV/Bahnen an. Mittels Links behalten die Besuchenden jederzeit den Überblick.

Die Einstiegsmöglichkeiten auf der Branchenstartseite wurden von bisher sechs auf neun erweitert.

## Bewährtes bleibt

Weiterhin vorhanden sind die Seiten „Aktuelles“, „Beurteilung der Arbeitsbedingungen“ und „Seminare“ sowie die einzelnen Spartenrubriken der Branche ÖPNV/Bahnen:

- Eisenbahnen und Serviceunternehmen,
- Straßenbahnen, Stadtbahnen,
- U-Bahnen,
- Omnibusbetriebe,
- Seilbahnunternehmen.

Jeder Spartenbereich folgt strukturell dem gleichen Muster und ist in „Allgemeine Informationen“ und „Spartenbezogene Themen“, speziell Fahrdienst, Instandhaltung und Verwaltung, aufgeteilt.

Die Rubrik „Beurteilung der Arbeitsbedingungen“ bietet neue Inhalte, da das VBG-Informationsangebot zur Gefährdungsbeurteilung neu ausgerichtet wurde. Beispiele:

- die Schrift „Gefährdungsbeurteilung – So geht’s“,
- spartenübergreifend verwendbare Basis-kataloge,
- allgemeiner Maßnahmen- und Gefährdungskatalog.

Die bekannten Sicherheitchecks für die Branche ergänzen dieses Informationsangebot.

## Neue Bereiche

Neu hinzugekommen sind die Einstiegsrubriken „Grundsätzliche Themen“ und „Kom-

pendium Sicherheit und Gesundheit“. Die Rubrik „Grundsätzliche Themen“ ist für alle Unternehmen der Branche von Interesse und in folgende Themenschwerpunkte unterteilt:

- Gesundheit im Betrieb,
- Arbeitsschutz organisieren,
- Arbeitsstätten planen und einrichten,
- Arbeitsprozesse und Tätigkeiten planen und gestalten,
- Dienstwege- und Wegeunfälle verhüten,
- Prämienverfahren der Branche ÖPNV/Bahnen.

## Kompendium online verfügbar

Die Branchen-DVD „Sicherheit und Gesundheit“ wurde mit der Ausgabe 2017 komplett überarbeitet. Die aktuelle technische Basis schafft die Voraussetzung, die Inhalte nicht nur auf der DVD, sondern permanent auch im Internet anzubieten. Außerdem wurde die Benutzeroberfläche moderner gestaltet.

Von der Startseite der Branchenwebsite ÖPNV/Bahnen ist die Einstiegsrubrik „Kompendium Sicherheit und Gesundheit“ erreichbar ([www.vbg.de/sicherheitundgesundheits-oepnv-bahnen](http://www.vbg.de/sicherheitundgesundheits-oepnv-bahnen)).

Der Vorteil dieser Lösung: Die Inhalte des Online-Nachschlagewerkes werden nicht mehr nur einmal im Jahr mit der Veröffentlichung der DVD-ROM aktualisiert, sondern monatlich. Die Inhalte sind online permanent verfügbar. Die DVD „Sicherheit und Gesundheit – Informationen und Regelwerke für Verkehrsunternehmen“ bleibt als von der Internetverbindung unabhängiges Medium weiterhin im Informationsangebot für die Branche ÖPNV/Bahnen.

## Info

[www.vbg.de/sicherheitundgesundheits-oepnv-bahnen](http://www.vbg.de/sicherheitundgesundheits-oepnv-bahnen)

[www.vbg.de/oepnv-bahnen](http://www.vbg.de/oepnv-bahnen)

[www.vbg.de/gefaehrdungsbeurteilung](http://www.vbg.de/gefaehrdungsbeurteilung)



Barrierefreiheit und Kultur der Prävention sind die Themenschwerpunkte beim diesjährigen Branchenforum.

Bitte vormerken

# Das Branchenforum ÖPNV/Bahnen 2018

Am 18. Juni 2018 lädt die VBG zum achten Branchenforum ÖPNV/Bahnen in Hamburg ein. Am Folgetag treffen sich die Fachkräfte für Arbeitssicherheit in Verkehrsbetrieben zu ihrem Fachgespräch.

Die Themenschwerpunkte des diesjährigen Forums sind: Barrierefreiheit – Anspruch und Wirklichkeit sowie Kultur der Prävention. Zum Auftakt geben der Inklusionsaktivist und Gründer des Vereins Sozialhelden, Raúl Krauthausen, sowie der Architekt und Sachverständige für Barrierefreiheit, André Burkhardt, einen Überblick über die Barrieren des Alltags in Gebäuden, dem öffentlichen Verkehrsraum sowie dem ÖPNV. Sie erläutern, dass Barrierefreiheit nicht nur möglich ist, sondern auch nicht unbedingt teurer sein muss, wenn man sie bereits bei der Planung berücksichtigt.

Nachfolgend wird Dr. Markus Rebstock vom Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt an praktischen Beispielen darlegen, mit welchen baulichen Maßnahmen ÖPNV-Unternehmen die Barrierefreiheit realisieren können und welche Rahmenbedingungen dabei zu beachten sind. Das Spektrum seiner Beispiele umfasst dabei sowohl

die Gestaltung von Bushaltestellen als auch die Planung großer Verkehrseinrichtungen wie Bahnhöfe.

Im zweiten Teil des Branchenforums zur Kultur der Prävention wird Dr. Annette Gebauer von der ICL GmbH, Berlin, in das Thema einführen. Sie wird den Teilnehmern des Forums vermitteln, dass Arbeits- und Gesundheitsschutz integraler Bestandteil der Sicherheitskultur sind, wie diese Sicherheitskultur weiterentwickelt werden kann und welche positiven Effekte sich daraus ergeben. Es wird deutlich werden, dass die Bildung einer Sicherheitskultur im Unternehmen als Prozess verstanden werden muss, der sich langsam entwickelt und von allen Mitarbeitern und Führungskräften getragen und gestaltet werden muss.

Am konkreten Beispiel eines Unternehmens wird zum Abschluss dargestellt werden, wie Arbeits- und Gesundheitsschutz in der

Unternehmenskultur verankert wurden und durch welche, zum Teil alltäglichen Maßnahmen, eine allgemeine Sicherheitskultur geschaffen werden kann.

Attraktiver Tagungsort ist die BallinStadt – das Auswanderermuseum im Hamburger Stadtteil Veddel.

Am Folgetag wird wiederum 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. Geplant ist zudem eine Werksbesichtigung für die Teilnehmer des Branchenforums und die des Fachgesprächs.

## **Info**

Programm und Anmeldung unter: [www.vbg.de/forum.oepnv-bahnen](http://www.vbg.de/forum.oepnv-bahnen)



Sicherungsmaßnahmen, wie zum Beispiel die Gleissperrung, werden im warnkreuz SPEZIAL Nr. 4 erläutert.

Neues warnkreuz SPEZIAL Nr. 4

# Sicheres Arbeiten an der Infrastruktur von Straßenbahnen

Das neu gefasste warnkreuz SPEZIAL Nr. 4 „Arbeiten im Bereich von Gleisen: Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten an der Infrastruktur von Bahnen im Geltungsbereich der BOStrab“ in der Version 1.0/2018 ist ab sofort verfügbar.

Gemeinsam mit dem bereits im Mai 2016 veröffentlichten warnkreuz SPEZIAL Nr. 1 „Arbeiten im Bereich von Gleisen: Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten an der Infrastruktur bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ wird damit das warnkreuz SPEZIAL Nr. 1 aus dem Jahr 2006 vollständig ersetzt.

Bei Straßenbahnen und bei Eisenbahnen sind die betrieblichen Randbedingungen und die darauf basierenden Sicherungsmaßnahmen unterschiedlich. Beispiele dafür sind der Sichtfahrbetrieb nach BOStrab sowie der Individualverkehr im Bereich von Straßenbahnbaustellen. Daher wurden auf Anregung und mit tatkräftiger Mitwirkung der Praktiker aus den Bahnunternehmen zwei getrennte VBG-Fachwissen für Eisenbahnen und für Straßenbahnen erarbeitet.

## An wen wendet sich das warnkreuz SPEZIAL Nr. 4?

Das VBG-Fachwissen wendet sich vor allem an Führungskräfte der Fachabteilungen der Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen im Geltungsbereich der BOStrab sowie an Unternehmen, die bei diesen Bahnen Arbeiten an der Infrastruktur ausführen oder daran beteiligt sind. Darunter fallen Arbeiten zur Errichtung, Instandhaltung, Änderung, Beseitigung von Bahn- und anderen Anlagen im Gleisbereich einschließlich der damit zusammenhängenden Arbeiten wie Vegetationspflege, Winterdienst- und Reinigungsarbeiten sowie Besichtigungs-, Vermessungs- und Kontrolltätigkeiten. Diese Tätigkeiten unterliegen dem Geltungsbereich der DGUV Vorschrift 77 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“. Nicht unter den Geltungsbereich der DGUV Vorschrift 77 fallen alle Tä-

tigkeiten bei der Durchführung von Fahrten sowie bei der Instandhaltung von Fahrzeugen und sind daher auch nicht Gegenstand dieses VBG-Fachwissens.

## Besondere Gefährdungen bei Gleisbaustellen

Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur bedürfen einer sorgfältigen Planung, Abstimmung und Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen, damit die dort tätigen Beschäftigten wirksam vor den Gefährdungen des Bahnbetriebs und der Fahrleitungsanlagen geschützt werden. Zugleich muss der Bahnbetrieb ebenso wirksam gegen Gefährdungen durch die Gleisbaustellen gesichert werden. Bahnen haben aufgrund der geringen Reibung zwischen Rad und Schiene sowie der großen bewegten Massen relativ lange Bremswege. Die gewollte geringe Geräusch-



Bei der Gefährdungsbeurteilung und der Auswahl von Sicherungsmaßnahmen sind auch die Gefährdungen durch bewegte Arbeitsmaschinen zu berücksichtigen.



Der Posten überzeugt sich, dass die Beschäftigten die Arbeitsstelle räumen. Dann darf er durch das Entfernen des Sh-2-Signals dem Fahrzeugführer signalisieren, dass die Baustelle passiert werden darf.

emission erschwert deren Wahrnehmbarkeit, insbesondere bei Rasengleisen oder bei hohem Umgebungslärm. Die Fahrer können wegen der systembedingten Spurführung vor Hindernissen nicht ausweichen.

### Schutzziel

Der Grundsatz ist einfach: Beschäftigte dürfen sich nicht zeitgleich im Gleisbereich aufhalten, während eine Straßen- oder U-Bahn im Bereich der Arbeitsstelle fährt. Sie dürfen auch den Schutzabstand zu Teilen der Fahrleitungsanlage nicht unterschreiten, wenn diese unter Spannung stehen. Dabei ist immer zu beachten, dass ein Fehler allein noch nicht zu einem Unfall führen darf. Die Umsetzung dieser Sicherheitsphilosophie

ist deutlich komplexer. Es bedarf einer zielgerichteten Vorbereitung der Baustellen und der vollständigen und richtigen Umsetzung der festgelegten Sicherungsmaßnahmen.

### Verantwortlichkeiten bei Arbeiten im Bereich von Gleisen

Eine Besonderheit bei Arbeiten im Bereich von Gleisen ist, dass für die Sicherheit an der Arbeitsstelle mehrere Beteiligte Verantwortung tragen:

- das Unternehmen, das im Gleisbereich Arbeiten ausführt,
- das Bahnunternehmen und
- gegebenenfalls das Sicherungsunternehmen.

Je nach Komplexität der Baumaßnahme bedarf es daher vor und während der Bauausführung einer engen Abstimmung zwischen den Beteiligten. Alle Arbeiten an oder in der Nähe der Gleise müssen dem Bahnunternehmen rechtzeitig bekannt gegeben werden (bei Fremdfirmen in Form einer Anzeige), einschließlich detaillierter Angaben zum Bauablauf und zu Bauzuständen. Auf der Basis dieser Informationen obliegt es dann dem Bahnunternehmen – konkret der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) – geeignete und gerechtfertigte Sicherungsmaßnahmen festzulegen. Bei Änderungen im Bauablauf sind diese Sicherungsmaßnahmen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

### Auswahl der Sicherungsmaßnahmen

Die Auswahl der geeigneten und gerechtfertigten Sicherungsmaßnahmen erfolgt im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung und wird durch die BzS festgelegt, zum Beispiel in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) oder in einer Sicherungsanweisung. Wann welche Sicherungsmaßnahmen angewendet werden dürfen und was dabei zu beachten ist, wird im VBG-Fachwissen ausführlich erläutert, insbesondere zu den Sicherungsmaßnahmen:

- Gleisperrung,
- feste Absperrung,
- Schranken bei Bahnen im Sichtfahrbetrieb,
- automatische Warnsysteme,
- Einsatz von Sicherungsposten,
- Langsamfahrstellen und Fahren auf Sicht sowie
- Sicherung als einzelne, besonders unterwiesene Person oder als Kleingruppe.

Die Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem Individualverkehr, beim Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten sowie gegenüber unter Spannung stehenden Fahrleitungsanlagen werden jeweils in separaten Abschnitten erläutert.

### Info

VBG-Fachwissen warnkreuz SPEZIAL Nr. 4 „Arbeiten im Bereich von Gleisen: Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten an der Infrastruktur von Bahnen im Geltungsbereich der BOSTrab“: [www.vbg.de](http://www.vbg.de), Suchbegriff: warnkreuz SPEZIAL Nr. 4

# AUS UNFÄLLEN LERNEN!



Die Diesellok verfügt über Haltestangen beidseitig der Tür.

Aus Unfällen lernen

## Kleiner Fehler – schwerer Sturz

Beim Versagen von Arbeitsmitteln taucht bei der anschließenden Unfalluntersuchung sehr schnell die Frage auf, warum der Mangel nicht rechtzeitig beseitigt wurde.

### Was war geschehen?

Nach seiner mehr als neun Stunden dauernden Schicht hatte der Eisenbahntriebfahrer Christoph R.\* seine Lokomotive auf dem Abstellgleis zum Halten gebracht und wollte Feierabend machen. Beim Absteigen von der Lok wollte er, auf den Trittstufen stehend, die Tür zum Führerraum schließen. Er zog dazu an der Türklinke, die sich allerdings plötzlich und unerwartet aus der Befestigung löste. Er verlor den Halt und stürzte ins benachbarte Gleis in den Schotter. Die Unfallfolgen waren schmerzhafte Prellungen am Bein und am Rücken sowie eine Platzwunde am Kopf.

### Was waren die Unfallursachen?

Auslöser für den Absturzunfall war die sich plötzlich lösende Türklinke, mit der Christoph R. die Tür schließen wollte. Fahrzeuge und somit auch Lokomotiven sind im Sinn der Betriebssicherheitsverordnung Arbeitsmittel, die nach Vorgabe des Unternehmers regelmäßig geprüft werden müssen. Christoph R. und auch seine Kollegen oder Kolleginnen wussten von der

Lockerung der Klinke. Die Beseitigung des erkannten Mangels beziehungsweise die Meldung an die zuständige Stelle im Unternehmen unterblieb allerdings. Dieses ist jedoch eindeutig im § 16 der DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ gefordert.

Grundsätzlich müssen Lokomotiven nicht nur den Forderungen des Eisenbahnrechts genügen, sondern auch dem Arbeitsschutzrecht. Dazu zählen nicht zuletzt regelmäßige Prüfungen mit Fokus auf den arbeitssicheren Zustand der Lok als Arbeitsmittel. Die Fristen hierfür legt der Unternehmer auf Basis der Gefährdungsbeurteilung fest.

Sicheres Arbeiten ist nur mit sicheren Arbeitsmitteln möglich und auch nur dann, wenn diese bestimmungsgemäß benutzt werden.

### Was hat letztlich zum Unfall geführt, und wie hätte er vermieden werden können?

Die Unfallursache ist wie so häufig multikausal:

- Der erkannte mangelhafte Sitz der Klinke wurde weder behoben noch gemeldet.

### KORREKTUR:

In der letzten erschienenen Ausgabe (1/2018) des VBG-Spezials „ÖPNV/Bahnen“ ist im Artikel „Aus Unfällen lernen“ eine missverständliche Formulierung hinsichtlich des Benutzens von Handschuhen bei Arbeiten an Drehmaschinen gewählt worden, die hier richtiggestellt wird.

### RICHTIG IST:

Beim Arbeiten an Drehmaschinen dürfen niemals Handschuhe getragen werden.

Es besteht die Gefahr des Einzugs mit schweren Verletzungen als Folge.

- Der erhöhte Kraftaufwand aus einem unsicheren Stand heraus führte zum Lösen der Türklinke und letztendlich zum Absturz des Versicherten.

\* Der Name wurde von der Redaktion geändert. Zwischen dem Bild und dem geschilderten Unfall besteht kein Zusammenhang.

### Info

DGUV Information 214-085 „Anforderungen des Arbeitsschutzes an Lokomotiven“: [publikationen.dguv.de](http://publikationen.dguv.de), Suchwort: 214-085

„Sicherheit und Gesundheitsschutz im Betrieb bei Eisenbahnen (SIBEV)“: [www.vbg.de/seminare](http://www.vbg.de/seminare), Suchwort: SIBEV

Information zur Gefährdungsbeurteilung: [www.vbg.de/gefaehrungsbeurteilung-eisenbahn.de](http://www.vbg.de/gefaehrungsbeurteilung-eisenbahn.de)

### Kontakt

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung  
Präventionsfeld ÖPNV/Bahnen  
Massaquoiassage 1, 22305 Hamburg  
E-Mail: [oepnv-bahnen@vbg.de](mailto:oepnv-bahnen@vbg.de)  
[www.vbg.de/oepnv-bahnen](http://www.vbg.de/oepnv-bahnen)

### Impressum

VBG, Massaquoiassage 1,  
22305 Hamburg, [www.vbg.de](http://www.vbg.de)  
Verantwortlich für den Inhalt (i.S.d.P.):  
Dr. Andreas Weber  
Produkt-Nr.: 01-05-6057-2  
[www.vbg.de/certo](http://www.vbg.de/certo)