

ÖPNV | BAHNEN

MAGAZIN FÜR ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

AKTUELL

Theraband jetzt mit Trainingskarten

FOKUS

Neue Batteriebusse – Qualifizierung der Beschäftigten

BEST PRACTICE

Prävention zahlt sich aus – auch finanziell

TITELTHEMA

SCHIENENFAHRZEUGWERKSTÄTTEN

Sicher und wirtschaftlich dank guter Planung





Die VBG bietet auf www.vbg.de/ gefaehrungsbeurteilung Arbeitshilfen zur Gefährdungsbeurteilung an.

GEFÄHRDUNGSBEURTEILUNG

VBG-Arbeitshilfen neu ausgerichtet

Die VBG hat ihr Informationsangebot zur Gefährdungsbeurteilung neu ausgerichtet. Es besteht nun aus Basiskatalogen, die für verschiedene Branchen gleichermaßen gelten. Diese behandeln die Themenbereiche:

- Betriebliche Räume und Gebäude
- Bildschirm- und Büroarbeit
- Transport und Verkehr

Ergänzend dazu bietet die VBG neue branchenspezifische Sicherheitschecks an für:

- Straßenbahnen
- Eisenbahnen – Güterverkehr
- Eisenbahnen – Personenverkehr
- Omnibusse

Diese Checks werden aktuell in Branchenkatologe überführt, die auf das neue Informationsangebot ausgerichtet sind. Die Kataloge werden in Kürze verfügbar sein.

Unternehmen, die eine Gefährdungsbeurteilung durchführen, setzen dadurch einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess in Gang, der Störungen durch Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Erkrankungen vorbeugt. Durch mehr Sicherheit und Gesundheit an ihren Arbeitsplätzen fühlen sich Beschäftigte stärker wertgeschätzt und sind letztendlich gesünder und leistungsfähiger.

WEBLINKS

Weitere Informationen unter
www.vbg.de/ gefaehrungsbeurteilung
www.vbg.de/oePNV-bahnen
 → Beurteilung der Arbeitsbedingungen



FIT IM FAHRDIENST

Aktionsmedium Theraband jetzt mit Trainingskarten

Seit vielen Jahren haben dehnbare Fitnessbänder aus Latex ihren festen Platz in der betrieblichen Gesundheitsarbeit. Mit ihnen können Unternehmen mehr Bewegung in den Alltag ihres Fahrpersonals bringen.

Welche Übungen für die Beschäftigten besonders effektiv sind, können VBG-Kunden der Branche ÖPNV/Bahnen jetzt von praktischen Trainingskarten ablesen. Diese sind zusammen mit dem Theraband in einer stabilen Box erhältlich. Gut geschützt gegen Verschmutzung und Beschädigung, kann das Fitness-Set seinen Platz in der Fahrertasche finden. Beziehen können Sie das Aktionsmedium über das Präventionsfeld ÖPNV/Bahnen.

INFO

Bestellungen richten Sie bitte, ergänzt um eine Kurzbeschreibung der geplanten Maßnahme (z. B. Gesundheitstag, Dienstunterricht), per E-Mail an:
oePNV-bahnen@vbg.de



Das Fitness-Set für die Fahrertasche: Theraband mit Trainingskarten

Wussten Sie schon, dass rund

28,5 Millionen

Menschen im Jahr 2018 in Deutschland durchschnittlich pro Tag Busse und Bahnen genutzt haben?



KAMPAGNE KOMMMITMENSCH

Selbstverständlich sicher und gesund führen

Die Unternehmensleitung ist ein wesentlicher Impulsgeber im Betrieb. Wer führt, prägt demnach auch entscheidend den Stellenwert von Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. Viele Führungskräfte engagieren sich über die gesetzlichen Vorgaben hinaus, indem sie Sicherheit und Gesundheit sowohl zu ihrem persönlichen Anliegen als auch zu einem wichtigen Ziel für alle Beschäftigten erklären – und dies auch selbst vorleben. Das zeigt Wirkung, denn die Kultur einer Organisation ist kein starres Gebilde. Auch wird sie nicht allein von äußeren Faktoren bestimmt, sondern lässt sich von innen heraus ganz bewusst gestalten. Oft sind es die kleinen und wenig aufwendigen Dinge, die bereits „ganz nebenbei“ einen großen Effekt erzielen können. Auch für Verkehrsunternehmen wird dies immer wichtiger.

WEBLINK

Weitere Informationen unter
www.vbg.de/kommmitmensch



NEUE VDV-SCHRIFT 801

Fahrzeugreserve in Verkehrsunternehmen

Die Bildung einer angemessenen Fahrzeugreserve ist eine der Entscheidungen, die jedes Verkehrsunternehmen für sich treffen muss. Dabei spielen wirtschaftliche Überlegungen, Qualitätsanforderungen zur Leistungserbringung, aber auch ganz spezifische betriebliche Anforderungen eine wesentliche Rolle. Die neue VDV-Schrift 801 „Fahrzeugreserve in Verkehrsunternehmen“ dient als Hilfestellung, um die Bemessung vorzunehmen, zu beurteilen und an Praxisbeispielen zu verifizieren.

WEBLINK

VDV-Schrift 801 „Fahrzeugreserve in Verkehrsunternehmen“
www.beka-verlag.de/
 Suchwort: VDV-Schrift 801





Elektrobusse erfordern auch Investitionen in eine neue Infrastruktur

ARBEITEN AN HOCHVOLTFAHRZEUGEN

Neue Batteriebusse – Qualifizierung der Beschäftigten

Die Anzahl der alternativ angetriebenen Busse ist mit rund 600 Fahrzeugen – bei einer Gesamtzahl von über 40.000 Bussen in Deutschland – noch sehr übersichtlich. Die meisten dieser Fahrzeuge sind Hybridmodelle.

Die Hamburger Hochbahn hat Ende 2018 nun als erstes ÖPNV-Unternehmen Deutschlands einen vollelektrischen Bus eines großen deutschen Herstellers in Betrieb genommen. Bis 2030 sollen in der Hansestadt alle alten Busse durch umweltfreundliche Modelle ersetzt werden. Die ersten 30 Fahrzeuge wurden bereits 2018 bestellt. Das erfordert unter anderem Investitionen in die Infrastruktur. So wurde kürzlich in der City Nord Deutschlands erster Betriebs Hof für Elektro- und Brennstoffzellenbusse in Betrieb genommen.

Aber auch in anderen Städten sind Elektrobusse auf dem Vormarsch. So haben die Stadtwerke Osnabrück am 30. März 2019 zwischen den Haltestellen Düstrup und Haste die mit 13 Kilometern längste rein elektrisch betriebene Buslinie Deutschlands („M1“) in Betrieb genommen.

Nach ersten Abschätzungen von Verkehrsunternehmen ließ sich über die Hälfte der vorhandenen Linien bereits heute mit den Reichweiten der zur Verfügung stehenden Elektrobusse abdecken.

Mit den Elektrobusen halten auch neue Techniken in Verkehrsunternehmen Einzug, die eine Weiterbildung der Beschäftigten notwendig machen. Neben der Ausbildung von Fahr- und Reinigungspersonal ist der Aufwand zur Qualifizierung der Beschäftigten in der Werkstatt höher, denn hier wird mit Spannung von bis zu 700 Volt umgegangen, für die in der Regel keine entsprechende Qualifikation vorhanden ist. Diese entsprechende Qualifizierung muss individuell anhand der vorhandenen Kenntnisse festgelegt werden. Ein oftmals angebotener ein- oder zweitägiger Kurs reicht

hier nicht aus. In der Regel sind dafür je nach Vorbildung ein bis zwei Wochen nötig. Nur wenn die eigenen Beschäftigten für die neuen Techniken ausreichend ausgebildet sind, können auch Hochvoltfahrzeuge sicher gewartet und instand gesetzt werden. Die VBG stellt zur Unterstützung der Verkehrsunternehmen den Leitfaden „Elektromobilität“ zur Verfügung, der detailliert über Umfang und Inhalt der Qualifizierung informiert.

 **WEBLINKS**

Weitere Informationen zum Thema sowie den Leitfaden „Elektromobilität“ finden Sie unter www.vbg.de/elektromobilitaet



VBG-INFORMATIONSENGANG

Neuer Präventionsleitfaden verfügbar

Die VBG hat die Inhalte zahlreicher Informationen zu Sicherheit und Gesundheit in einem Leitfaden für die Prävention in Verkehrsunternehmen zusammengeführt. Durch diese Integration können eine Reihe von VBG-Schriften entfallen, sodass das Informationsangebot kompakter und übersichtlicher wird.

Der Leitfaden informiert die Verantwortlichen und

- zeigt, wie Arbeitsschutz systematisch in die Prozesse von Verkehrsunternehmen integriert werden kann,
- gibt Hinweise, wie Beschäftigte sicher und gesundheitsbewusst mit den vorhandenen Arbeitsmitteln umgehen und arbeiten können,
- fasst die wesentlichen rechtlichen Arbeitsschutzanforderungen zusammen und
- weist auf weiterführende Informationen hin.



Der neue VBG-Leitfaden für die Prävention in Verkehrsunternehmen

 **WEBLINK**

Weitere Informationen unter www.vbg.de/oepnv-bahnen > Leitfaden





SCHIENENFAHRZEUGWERKSTÄTTEN

Sicher und wirtschaftlich dank guter Planung



Der Bau einer Schienenfahrzeugwerkstatt ist ein überaus komplexes Vorhaben, das eine sorgfältige Planung erfordert. Entscheidend für Wirtschaftlichkeit und Sicherheit sind hierbei unter anderem die Auswahl des Grundstücks, die Organisation der Materialwirtschaft sowie die Gestaltung der Arbeitsstände und Verkehrswege.

Die VBG-Branchenexperten haben im Rahmen ihrer Betriebsbetreuung zahlreiche Neu-, Um- und Ausbauprojekte von Schienenfahrzeugwerkstätten begleitet. Dabei hat sich gezeigt, dass verschiedene Kriterien ausschlaggebend für den Erfolg solcher Anlagen sind. Unerlässlich ist eine sorgfältige Planung, denn sie entscheidet unter anderem über die Folgekosten der Anlagen, die üblicherweise jahrzehntelang betrieben werden sollen. Die Planung muss die technischen Gegebenheiten, Instandhaltungsverfahren und die aktuellen Anforderungen an die Betriebsanlagen berücksichtigen. Gut durchdachte Werkstätten verringern dabei auf längere Sicht die Betriebskosten erheblich. Aber auch Sicherheit und Gesundheitsschutz in einer sich demografisch wandelnden Welt sind dabei zu berücksichtigen und können, wenn sie gut organisiert sind, ein Erfolgsfaktor sein.

AUSWAHL VON GRUNDSTÜCKEN

Insbesondere bei Neubauten ist die Auswahl des Grundstücks von entscheidender Bedeutung. Ist nur eine Werkstatt im Bedingebereich geplant, sollte diese im Schwerpunkt des verkehrlichen Wirkungsbereiches liegen. Sind hier keine geeigneten Neubauf Flächen verfügbar, schlagen sich anschließend Kostenfaktoren wie die Trassenpreise für längere Anfahrten oder erhebliche Leerkilometer bei abgelegenen Werkstätten negativ nieder.

Ferner gilt es zu prüfen, ob neben dem störungsfreien Streckenanschluss auch ein erhöhter Rangieraufwand vermieden werden kann. In das Betriebsgelände sollte direkt ein- und ausgefahren werden können, ein „Hineinsägen“ ist zu vermeiden. Dies führt zu langfristig niedrigere Personalkosten. Häufig zu sehen sind Lösungen, die den gesamten Verkehr zur Werkstatt über eine Weiche führen. Das ist nicht nur im Winter ungünstig, wenn Anlagen einfrieren können. Grundsätzlich sollte wenigstens eine

Not- beziehungsweise Ersatzzufahrt vorhanden sein. Auch der Straßenanschluss ist ein wichtiges Kriterium. Hier sollte für anliefernde Lkw eine Zufahrt zum Lager mit Wendemöglichkeit vorhanden sein.

Nicht zu vernachlässigen sind – neben dem Umweltschutz – das betriebliche Umfeld mit der Nähe zu Wohnbebauungen, denn Emissionen, beispielsweise Lärm bedingt durch enge Gleisradien, sind im Werkstattbetrieb zu erwarten. Ebenso müssen alle Auflagen erfüllt werden, die sich aus Umweltschutzforderungen ergeben, insbesondere nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und den Landeswassergesetzen (LWG). Auch müssen gegebenenfalls Kosten für zusätzliche Baumaßnahmen wie Hallenabstellung und Schallschutz berücksichtigt werden.

MATERIALLAGER

Die notwendige Größe und Anordnung von Lagerflächen wird im Wesentlichen vom vorhandenen Fahrzeugpark, dem Instandhaltungsverfahren und der Lieferfähigkeit des Herstellers der Fahrzeuge bestimmt. An den Arbeitsständen ist Platz für ein Handlager für Normteile wie Schrauben und Muttern einzuplanen, die im Sinne eines geringen Lagerbestandes bei Vertragspartnern vor Ort gekauft und regelmäßig befüllt werden.

Bei der Ersatzteilversorgung (zum Beispiel Baugruppen oder Ventile) sollte frühzeitig geprüft werden, ob eine eigene Bevorratung oder ein Konsignationslager wirtschaftlich günstiger sind. Hier kann keine allgemeine Empfehlung gegeben werden, da häufig bei der Neubeschaffung schon Ersatzteilm Pakete mitgekauft werden. Zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit bei Störfällen können auch weniger häufig benötigte Baugruppen (zum Beispiel Drehgestelle) vor Ort gelagert werden, wobei hier ein Kostenvergleich für die Auswahl des Lagerortes notwendig ist. ➤



In modernen Fahrzeugwerkstätten wird häufig auf drei Ebenen gleichzeitig gearbeitet



Häufig sind individuell angepasste Absturzsicherungen erforderlich



AUF DIE PLANUNG KOMMT ES AN

Wann sollten die Planungen beginnen?

Möglichst frühzeitig, schon während einer Ausschreibung ist das Instandhaltungskonzept mit der Standortwahl entscheidend.

Wen beteilige ich an der Planung?

Neben den Betreibern und sämtlichen Fachplanern sollten auch die Eisenbahnaufsichtsbehörden sowie die Berufsgenossenschaft mit eingebunden werden. Das schafft Planungssicherheit.

Was ist besonders zu beachten?

Fachkräfte werden zukünftig knapp sein. Planen Sie eine ausreichend große und ergonomisch günstige Werkstatt, um gute und wettbewerbsfähige Arbeitsbedingungen zu schaffen.



HOLGER KÄBLER VBG, Präventionsfeldkoordinator ÖPNV/Bahnen

➤ Solche Baugruppen müssen nicht unbedingt in direkter Nähe zum Arbeitsplatz verfügbar sein, sie können beispielsweise in einem sonst nicht genutzten Teil des Geländes gelagert werden.

ARBEITSSTÄTTENREGELN BEACHTEN

Einen weiteren Einfluss auf die Planung haben Tauschteile. Werden diese vor Ort aufgearbeitet, sind entsprechende Nebenwerkstätten einzuplanen, die sinnvollerweise in den Werkstattbereich eingebunden werden. Dadurch lassen sich zusätzliche Kosten, zum Beispiel für Werkstatteinrichtungen und Sozialräume, vermeiden. Durch die obligatorische Berücksichtigung der Arbeitsstättenregeln fallen keine Folgekosten durch Umbauten nach Inbetriebnahme an.

ARBEITSSTÄNDE UND VERKEHRSWEGE

Für die Dimensionierung von Arbeitsständen ist die Art der Fahrzeuge entscheidend, die sehr differenziert betrachtet werden muss. Bei Einzelfahrzeugen ist die Planung einfacher, bei Zugverbänden ergeben sich aufgrund der Länge besondere Herausforderungen. Das Arbeitsstättenrecht sieht beispielsweise eine maximale Fluchtweglänge vor, die eingehalten werden muss. Auch für die Ausgestaltung und die Breite von Verkehrswegen gelten spezielle Anforderungen.

Die Gestaltung der Verkehrswege ist häufig eine Herausforderung für den Planer. Unnötige Wege sollen aus Kostengründen vermieden werden. Die Wege sind aber großzügiger zu dimensionieren, wenn Materialtransporte mit Flurförderzeugen vorgesehen sind. Dabei sollte nicht zu viel umbauter Raum entstehen, aber dennoch sind alle notwendigen Sicherheitsabstände einzuhalten. So müssen be-

wegte Fahrzeuge beispielsweise mindestens einen Abstand von 0,5 Metern gegenüber festen Gegenständen haben. In der Praxis hat es sich bewährt, die Abstände eher großzügig zu planen, anstatt sich an Minimalwerten zu orientieren, denn drangvolle Enge von Arbeitsplätzen führt zu mehr Unfällen und einer geringeren Instandhaltungsqualität. Ein ergonomisch günstiger Arbeitsplatz verbessert hingegen nachweislich die Gesundheitsquote und hilft auch älteren Beschäftigten bei ihrer Tätigkeit. So sollte der Zugang zu einem Dacharbeitsstand immer über eine Treppe führen und nicht über Leitern.

FAZIT

Der Bau einer neuen Schienenfahrzeugwerkstatt ist ein sehr komplexes Vorhaben. Neben den wichtigen und notwendigen fachlichen Aspekten bei der Grundstücksauswahl, der Materiallagerung sowie den Arbeitsständen kann eine auch wirtschaftlich gut funktionierende Werkstatt nur entstehen, wenn vom Planungsbeginn an die Aspekte Sicherheit und Gesundheitsschutz berücksichtigt werden. Eine ergonomisch günstig gestaltete Werkstatt reduziert langfristig Betriebs- und Personalkosten.

WEBLINK

Weitere Informationen finden Sie online:

VDV-Schrift 827

„Empfehlungen für die Gestaltung von Werkstätten für Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)“

› www.beka-verlag.de | Suchwort: VDV-Schrift 827



PRÄMIENVERFAHREN 2018

Prävention zahlt sich aus – auch finanziell

Im Jahr 2018 haben die Unternehmen der Branche ÖPNV/Bahnen wieder vom Prämienverfahren der VBG profitiert.

Die Branche ÖPNV/Bahnen blickt erneut auf ein erfolgreiches Prämienjahr zurück: Die Anzahl der Prämienanträge ist im Jahr 2018 weiter gestiegen, und es konnten mehr Prämienbeträge an die Unternehmen der Branche ausgezahlt werden.

Insgesamt haben 59 Unternehmen aus der Branche eine Prämie für 2018 beantragt, wovon 55 Anträge bewilligt werden konnten. Diese Unternehmen erhielten Prämien in Höhe von insgesamt 702.399 Euro. Die Prämienansprüche verteilen sich fast gleichmäßig auf die drei prämierten Maßnahmen („Spezielle Gesundheitsförderung“, „Stressreduktion“ sowie „Technische Maßnahmen zum stressfreien Fahren“). Der Prämienanspruch für die technischen Maßnahmen hat sich bei gleichbleibenden Antragszahlen mehr als verdoppelt.

SICHERHEIT UND GESUNDHEIT IM FOKUS

Mehr als die Hälfte der Unternehmen hat nur eine einzelne Maßnahme für das Prämienverfahren bei der VBG eingereicht. Nur fünf Unternehmen haben die Möglichkeit genutzt und Prämien für Maßnahmen in allen drei Bereichen beantragt. Zu ihnen gehörte die ÜSTRA Hannoverische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, der der absolute Höchstbetrag von 50.000 Euro ausgezahlt werden konnte. Im Bereich der Maßnahme „Stressreduktion“ war dieses Unternehmen sehr aktiv in der Ausbildung. So wurden Deeskalationstrainings für Omnibusfahrer, Stadtbahnfahrer, Fahrgastbegleiter und

Beschäftigte des Prüfdienstes sowie Seminare zur Suchtprävention durchgeführt.

Als technische Maßnahme wurden die in zwei Stadtbahnfahrzeugen integrierten Prototypen des Fahrerassistenzsystems zur Kollisionsvermeidung eingereicht und prämiert. Dieses System unterstützt den Fahrer dabei, Gefahrensituationen frühzeitig zu erkennen und Unfälle aktiv zu verhindern. Das könnte eine Pilot- beziehungsweise Vorbildfunktion auch für andere Unternehmen darstellen. Während eine Kamera den Schienenverlauf erfasst, werden mit dem Radar Gegenstände und deren Entfernung ermittelt. Aus beidem analysiert das System, ob sich Hindernisse im Schienenbereich befinden, und berechnet nach Entfernung und Geschwindigkeit, ob eine Gefährdung vorliegt. Ist das der Fall, wird ein Signal an den Fahrer gegeben, und dieser kann die Bremsung einleiten oder die Warnung mit dem „Totmannschalter“ aufheben. Erfolgt keine Reaktion, leitet das System automatisch eine Betriebsbremsung ein.

Durch die Prämie der VBG können die durchgeführten Maßnahmen zu einem Teil refinanziert werden.



Weitere Informationen unter www.vbg.de/praeemie



Anordnung der Assistenzsysteme am Fahrzeug



FAHRERASSISTENZSYSTEM

Was waren die Beweggründe für die Entwicklung des Systems?

Durch Unfälle mit anderen Bahnen, mit Lkw oder Kollision mit Prellböcken hatten wir immer wieder hohe Schäden an den Fahrzeugen. Hier wollten wir eine technische Lösung entwickeln, wie sie in Nutzfahrzeugen bereits Standard ist.

Wie startete das Projekt?

Kontakte zur Firma Knorr-Bremse auf der Messe InnoTrans weckten das beiderseitige Interesse, ein Assistenzsystem zu entwickeln. Durch Kontakte zum VDV, Vorträge in verschiedenen Ausschüssen und Verkehrsunternehmen überzeugten wir die Branche. Erste Prototypen wurden unter anderem in Hannover getestet. Inzwischen sind diese Systeme bei der ÜSTRA wie auch in anderen Verkehrsunternehmen Standard bei Ausschreibungen für Schienenfahrzeuge.

Was war die größte Herausforderung?

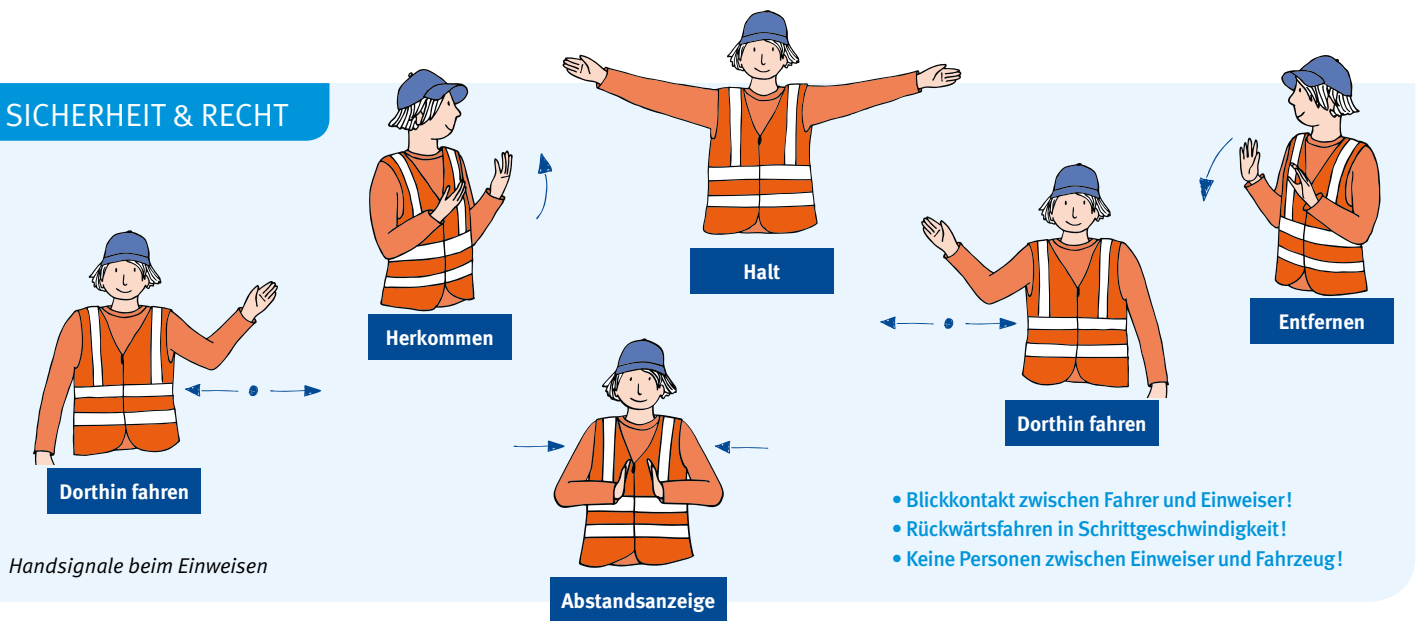
Die Schienenerkennung selbst, aber auch das Reagieren nur auf Gegenstände im Schienenbereich waren schwierig. Es musste vermieden werden, dass eine unebene Trasse, Masten oder sonstige bahntypische Gegenstände zum Auslösen führen.



STEFFEN KÄBLER – Bereichsleiter Stadtbahn Werkstätten, ÜSTRA Hannover

	Spezielle Gesundheitsförderung: Erstbetreuung	Stressreduktion: Deeskalations-/ Stressbewältigungstraining	Stressfreies Fahren: Sitzmemorisierung/ Fahrerassistenzsysteme
Prämie beantragt	41	38	14
Kriterien erfüllt	36	36	13
Errechnete Prämienansprüche	827.609 €		
Gezahlte Prämie (nach Kürzung auf Höchstbetrag)	702.399 €		

Die Tabelle zeigt beantragte Maßnahmen, errechnete Ansprüche und tatsächlich ausgezahlte Prämien.



Handsignale beim Einweisen

HANDSIGNALE RICHTIG SENDEN UND EMPFANGEN

Gefährliche Missverständnisse bei der Kommunikation vermeiden

Bei Arbeiten im Gleisbereich und beim Rückwärtsfahren ist die eindeutige Kommunikation zwischen Beschäftigten unerlässlich. Besonders wichtig ist hierbei, dass Signale per Handzeichen richtig gesendet und verstanden werden. Ein Unfallbeispiel aus der Praxis zeigt, wie schnell Missverständnisse zu lebensbedrohlichen Situationen führen können.

Wenn Beschäftigte Arbeiten im Gleisbereich ausführen, sind besondere Sicherheitsmaßnahmen erforderlich. Dazu gehört unter anderem eine eindeutige Kommunikation, die keine Missverständnisse zulässt. Wie wichtig das ist, zeigt das Beispiel eines Verkehrsunternehmens, bei dem ein Beschäftigter im Gleisbereich Vegetationspflegearbeiten ausführte.

Die Sicherung gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb erfolgte durch einen Sicherungsposten. Bei diesem wollte sich der Mitarbeiter vor Aufnahme der Arbeiten vergewissern, dass sich kein Zug nähert. Der Sicherungsposten gab ein Handzeichen, mit dem er die Annäherung eines Zuges signalisieren wollte. Dieses Signal war jedoch nicht korrekt und wurde deshalb vom Mitarbeiter falsch gedeutet. Ohne sich der Gefahr bewusst zu sein, trat er in den Gleisbereich, um dort seine Arbeiten aufzunehmen. Kurz darauf erfasste der Zug das in das Lichttraumprofil hineinragende Ende der mitgeführten Motorsense. Der Mitarbeiter hatte Glück im Unglück und zog sich „nur“ Prellungen

an den Armen und Beinen zu. Zu diesem Unfall konnte es kommen, weil durch den Sicherungsposten nicht die vom Unternehmen festgelegten Handsignale zum Warnen benutzt wurden.

KLEINE FEHLER – GROSSE GEFAHR

Auch in anderen Arbeitssituationen führt die Kommunikation per Handzeichen nicht selten zu Missverständnissen und dadurch zu gefährlichen Situationen oder sogar zu Unfällen.

Beim Rückwärtsfahren ist die eindeutige Kommunikation per Handzeichen zwischen Einweiser und Fahrzeugführer ebenfalls besonders wichtig. Bei diesem Fahrvorgang wird dem Fahrer die Pflicht auferlegt, alles zu vermeiden, was andere Personen gefährden oder gar schädigen kann. Hierzu macht die DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ in § 46 eindeutige Vorgaben.

RICHTIGE VORGEHENSWEISE

Der Fahrer muss beim Rückwärtsfahren

- Schrittgeschwindigkeit fahren,
- sich einweisen lassen,
- die Handsignale des Einweisers kennen und
- das Fahrzeug sofort anhalten, wenn sich der Einweiser nicht im Sichtfeld aufhält.

Der Einweiser

- gibt dem Fahrer eindeutige Handsignale,
- muss sich im Sichtbereich des Fahrers aufhalten,
- muss die Handsignale beherrschen und
- darf während des Einweisens keine weiteren Tätigkeiten, zum Beispiel Telefonieren mit dem Handy, ausführen.

Die Handzeichen sind in der DIN 33409 definiert. Alle Beteiligten müssen sie kennen. Gefährdungen beim Rückwärtsfahren lassen sich auch durch die Nutzung technischer Einrichtungen wie zum Beispiel Videoüberwachung oder Rückfahreinrichtung deutlich reduzieren. Dann kann auf einen Einweiser verzichtet werden und die Gefahr von Missverständnissen entfällt.

IMPRESSUM

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG),
Massaquoiassage 1,
22305 Hamburg, www.vbg.de
Verantwortlich für den Inhalt (i. S. d. P.):
Dr. Andreas Weber

KONTAKT ZUR REDAKTION

oepnv-bahnen@vbg.de

FOTOS

VBG, VBG/PMP Hamburg, DGUV, Steffen Kähler,
ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft,
Franz Bischof, ITL Eisenbahngesellschaft mbH,
FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH

LAYOUT UND PRODUKTION

mdsCreative GmbH, Alte Jakobstraße 105,
10969 Berlin, www.mdscreative.com

WEBLINKS



• DGUV-Vorschrift 70
„Fahrzeuge“
› www.vbg.de | Suchwort:
DGUV-Vorschrift 70

• Unterweisungskarte G2:
„Rückwärtsfahren und Einweisen“:
› www.bg-verkehr.de | Webcode: 10765029

