

# BahnPraxis B



- Aktuell**    **Unfälle beim Auf- und Absteigen von Triebfahrzeugen**  
**Unfallsteckbrief „Rollwagen im nicht gesperrten Gleis:**  
**Mitarbeiter von Trümmerteilen getroffen und tödlich verletzt“**
- Test**        **Fragen aus der Praxis des Fahrdienstleiters zu GSM-R**

## Liebe Leserinnen und Leser,

Stolpern, Rutschen und Stürzen auf öffentlichen und betriebsinternen Verkehrswegen: Aus dem Alltag kennen wir diese Gefährdungen. Es ist das häufigste „Missgeschick“ oder auch die häufigste Unfallursache. Solange das Stolpern, Rutschen oder Stürzen im Büro geschieht, ist es mitunter schmerzhaft, aber selten lebensbedrohend.

Anders sieht es jedoch aus, wenn sich ein solcher Unfall oder Beinaheunfall im Gleisbereich, innerhalb von Werkstätten oder an Arbeitsplätzen im Freien ereignet. Der Artikel in dieser Ausgabe dazu beschreibt und analysiert insbesondere die Gefahren beim Auf- und Absteigen von Triebfahrzeugen. Sehr gefährlich ist, wenn beim Rangieren vom letzten Tritt „abgesprungen“ wird. Dies kann zu folgenschweren Verletzungen führen. Als Ursache wird vielfach der Wunsch „... nur schnell Weiterkommen“ genannt.

Nicht die festgelegten Verkehrswege benutzen, Zeit gewinnen und den Weg abkürzen, beim Gehen telefonieren, Kurznachrichten lesen oder verfassen, usw. – nur einige Gründe, die als Ursache in Frage kommen. Kommt man beim Stolpern, Rutschen oder Stürzen zwischen sich bewegende Eisenbahnfahrzeuge, so endet dies oft tödlich.

Laufen, insbesondere auf lockerem oder schwierigem Untergrund, ist ein Balanceakt. Kein Roboter und keine Maschine beherrschen dies so gut wie wir Menschen. Wir sollten dem Weg vor uns daher immer genügend Aufmerksamkeit widmen, egal ob im Büro, zu Hause oder in Gleisanlagen.

Allzeit ein sicheres Gehen und Arbeiten wünscht Ihnen

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam



**Unser Titelbild:**

Lokrangierführerin bei der DB Cargo AG am Rangierbahnhof Seddin.

Foto: DB AG/Oliver Lang

## Inhaltsverzeichnis

- 3 Unfälle beim Auf- und Absteigen von Triebfahrzeugen
- 7 Tests: Fragen aus der Praxis des Fahrdienstleiters zu GSM-R
- 10 Lösungen zu den Tests
- 11 Unfallsteckbrief „Rollwagen im nicht gesperrten Gleis: Mitarbeiter von Trümmerteilen getroffen und tödlich verletzt“

### Impressum „*BahnPraxis B*“ Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG

#### Herausgeber

Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe.

#### Redaktion

Dirk Menne (Chefredakteur), Uwe Haas, Anita Hausmann, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Niels Tiessen (Redakteure).

#### Anschrift

Redaktion „*BahnPraxis B*“, DB Netz AG, I.NPB 4, Mainzer Landstraße 185, D-60327 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-20506, E-Mail: [BahnPraxis@deutschebahn.com](mailto:BahnPraxis@deutschebahn.com)

#### Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos.

Für externe Bezieher: Jahresabonnement EUR 15,60 zuzüglich Versandkosten.

#### Verlag

Bahn Fachverlag GmbH, Klosterstraße 44, D-10179 Berlin  
Telefon (030) 200 95 22-0, Telefax (030) 200 95 22-29  
E-Mail: [mail@bahn-fachverlag.de](mailto:mail@bahn-fachverlag.de)  
Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hühlig und Thorsten Breustedt

#### Druck

Laub GmbH & Co KG, Brühlweg 28, D-74834 Elztal-Dallau.

#### Sprache

Für die Inhalte der *BahnPraxis* werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Sicherheit und Gesundheit

# Unfälle beim Auf- und Absteigen von Triebfahrzeugen

Dennis Vetter, Leiter Fachstelle Arbeitsschutz, DB Cargo AG, Mainz

Das Auf- und Absteigen von Triebfahrzeugen gehört zu den Grundlagen der Tätigkeiten im Produktionsbereich der DB Cargo AG. Da innerhalb der Kategorie Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle (SRS-Unfälle) diese Tätigkeit deutlich heraussticht, ist es enorm wichtig, sich vor solchen Unfällen und den daraus resultierenden Verletzungen zu schützen sowie die entsprechenden Regelungen und Verhaltensweisen zu beachten.



Foto: DB AG/Volker Emersleben



Hohe Aufmerksamkeit auch beim Absteigen von Triebfahrzeugen. Ein prüfender Blick auf das Umfeld und den Untergrund sollte selbstverständlich sein.

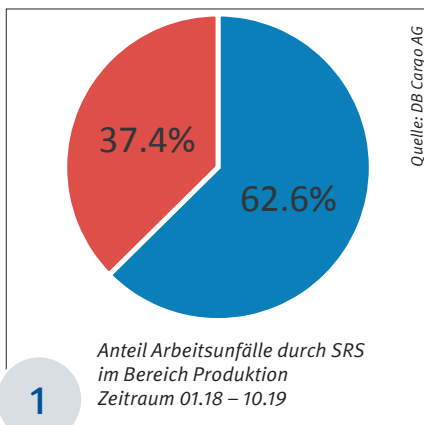


Der prüfende Blick vor dem Absteigen lässt die Hindernisse am Untergrund und auf dem Weg besser erkennen. Bei Dunkelheit empfiehlt sich gegebenenfalls das Benutzen einer zusätzlichen Lichtquelle, zum Beispiel der Handleuchte.

Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle (SRS-Unfälle) bilden branchenübergreifend einen Schwerpunkt am Unfallgeschehen. Auch bei der DB Cargo AG ist im Bereich Produktion eine deutliche Häufung erkennbar (siehe Diagramm 1).

Untersuchungen dieser Unfälle lassen erkennen, dass innerhalb der Kategorie SRS-Unfälle die Tätigkeit „Auf- und Absteigen von Triebfahrzeugen (Tfz)“ deutlich heraussticht. Neben verschiedenen anderen SRS-Unfallursachen beträgt dieser Anteil allein circa 45 Prozent aller Ursachen (siehe Diagramm 2). Basis der aufgeführten Diagramme sind die eingegebenen Daten im Bearbeitungsmodul Safety (BMS), welches bei der DB Cargo AG im Bereich des Arbeitsschutzes angewendet wird. Hierbei wurden die Daten für den Bereich Produktion (operative Mitarbeiter im Bahnbetrieb) ausgewertet.

Der Anteil der Ausfalltage aller SRS-Ereignisse stellt bei der DB Cargo AG für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 31. Oktober 2019 circa 44 Prozent der Gesamtausfalltage dar (siehe Diagramm 3).

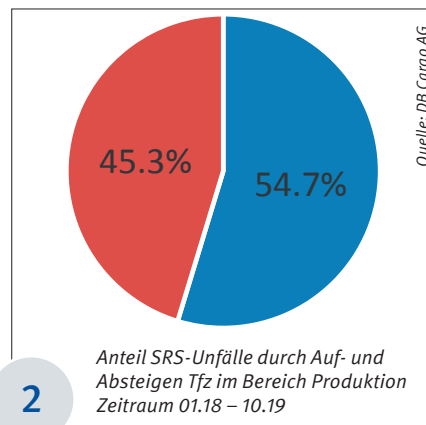


Neben dem für den Mitarbeiter verursachten Leid entstehen für das Unternehmen erhebliche Ausfall- und Folgekosten.

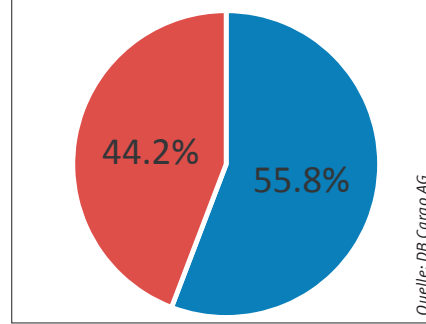
Bei der genauen Betrachtung der Ereignisse sind Unaufmerksamkeit und menschliches Fehlverhalten häufig als Ursache für den Unfall mitverantwortlich.

Hierzu gehören unter anderem folgende Punkte:

- nicht korrektes Anwenden der Dreipunkt-Methode beim Auf- und Absteigen,



Anteil der Ausfalltage SRS zu der Gesamtzahl der Ausfalltage bei der DB Cargo AG Zeitraum 01.18 – 10.19





Das korrekte Anwenden der 3-Punkt-Methode verschafft Ihnen Halt und Sicherheit.



Achten Sie auch beim Schließen der Tür darauf, dass Sie die 3-Punkt-Methode korrekt anwenden. Das Benutzen „beweglicher Festpunkte“ beeinträchtigt Ihren Halt und somit Ihre Sicherheit.



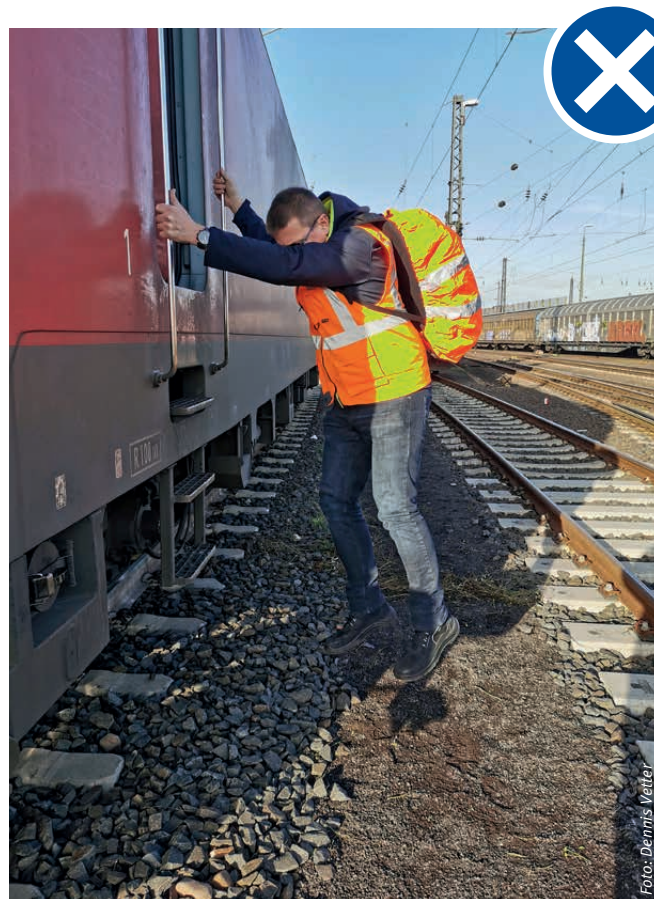
Der Rucksack ist über beide Schultern zu tragen – dies verleiht Ihnen das nötige Gleichgewicht und freie Hände.



Ohne prüfenden Blick können Sie Hindernisse auf dem Untergrund nicht erkennen. Diese stellen eine große Gefahr für Sie dar.



Ein Griff in den Türrahmen ist niemals eine Option zum Festhalten. Zuschlagende Türen führen zu Quetschungen und Brüchen der Finger



„Abspringen“ vom letzten Tritt belastet Ihre Kniegelenke enorm und kann zu schweren und dauerhaften Folgeschäden führen.

- nicht beziehungsweise nicht ausreichendes Beachten von Witterungseinflüssen,
- ungenügende Berücksichtigung von Bodenverhältnissen im Gleisbereich,
- unzureichende Beachtung der örtlichen Umgebungsbedingungen (zum Beispiel Grenzzeichen, Elektranten, Bremsprobenanlagen, Signal- und Beleuchtungsmasten),
- falsches Tragen von mitgeführten Arbeitsmitteln (zum Beispiel einseitiges Tragen von Tf-Rucksack),
- fehlerhaftes Ablegen von Arbeitsmitteln (zum Beispiel Hemmschuhe, Radvorleger),
- Nichtnutzung vorhandener Haltegriffe am Triebfahrzeug und
- „Abspringen“ statt Absteigen vom letzten Tritt in den Gleisbereich.

Das Aufsteigen auf beziehungsweise Absteigen von Triebfahrzeugen gehört ebenso wie das Gehen im Gleisbereich zu den Grundlagen der Tätigkeiten im Produktionsbereich. Aufgrund dieser Selbstverständlichkeit wird dabei oft die nötige Aufmerksamkeit vernachlässigt.

Gerade das Gehen beziehungsweise Laufen stellt für den Körper des Menschen eine große Herausforderung dar. Der Mensch läuft ständig, ohne darüber aktiv nachzudenken. Das Gehirn arbeitet mit dem Körper dabei auf Höchstleistung. Ständig muss das Gleichgewicht ausgeglichen werden, die Muskeln zum Beispiel mit Reflexen und Bewegungen beauftragt werden, und der Körper selbst ist nur zu

kleinen Teilen stabil abgestützt. Kommt es nun zu einer Abweichung, zum Beispiel durch Treten auf einen Schotterstein, reicht dieses aus, um den Prozess des Gehens so zu stören, dass es zu einem SRS-Unfall kommen kann. Es hat sich also schnell ein Unfall ereignet. Aus diesem Grund ist es wichtig, sich vor solchen Unfällen und den daraus resultierenden Verletzungen zu schützen!

Hohe Aufmerksamkeit und die Beachtung der entsprechenden Regelungen und Verhaltensweisen sowie das eigene Verhalten sind Grundvoraussetzung für einen wirksamen Unfall- und Selbstschutz.

Als Mitarbeiter achten Sie in ihrem eigenen Interesse auf den Zustand der Verkehrs- und Dienstwege. Melden Sie Mängel und Schäden Ihrer zuständigen Führungskraft. Konzentrieren Sie sich beim Gehen auf die Situation vor Ort und die beabsichtigte Tätigkeit. Unterbrechen Sie gegebenenfalls das Gehen und führen Sie die beabsichtigte Tätigkeit gezielt aus.

Auch der Zustand Ihrer Persönlichen Schutzausrüstungen (PSA) und die Art der Trageweise kann entscheidend für die Gangsicherheit sowie ein eventuelles Hängenbleiben sein. Benutzen Sie die Ihnen zur Verfügung gestellte PSA und achten Sie auch auf das korrekte Schnüren der Schuhe. Viele Kleinigkeiten können für ein Ereignis, einen SRS-Unfall, ausschlaggebend sein. Wie in vielen Situationen müssen erst mehrere Faktoren zusammenkommen – minimieren Sie deshalb die Anzahl der Einflussfaktoren und reduzieren Sie das Ereignis-Risiko – getreu dem Motto: „Es lohnt sich, gesund zu bleiben“.





Messzug für GSM-R-Empfang mit Diesellok Baureihe 218 des EVU MEG bei Vieselbach

Foto: DB AG/Kai Michael Weizhold

**Aus der Praxis des Fahrdienstleiters**

**GSM-R (Global System for Mobile Communication-Railway)**

Die folgenden Fragen richten sich vor allem an Fahrdienstleiter (Fdl). Gerne dürfen auch alle anderen Leser ihr Fachwissen bei der Beantwortung der Fragen und beim anschließenden Buchstabenrätsel testen. Viel Spaß und viel Erfolg beim Lösen der Aufgaben! (Lösungen auf Seite 10)

Bitte kreuzen Sie die richtigen Antworten an. Es können mehrere Antworten richtig sein.

1. In welcher Unterlage sind für den Fdl die örtlichen Zusätze zur Ril 481.0205 enthalten?
  - a) Betriebs- und Bauanweisung
  - b) Betriebsstellenbuch
  - c) Streckenbuch
  - d) Auftragsbuch
2. Für den Fdl müssen unter anderem auch mobile Teilnehmer erreichbar sein. Welche Aussage(n) hierzu ist (sind) für den Betriebsfunk richtig?
  - a) Mobile Teilnehmer müssen über Handynutzung erreichbar sein.
  - b) Mobile Teilnehmer müssen über ein GSM-R-Gerät erreichbar sein.
  - c) Bei Arbeitsgruppen muss mindestens ein mobiler Teilnehmer über ein GSM-R-Gerät erreichbar sein.
  - d) Bei Arbeitsgruppen müssen alle mobilen Teilnehmer über GSM-R-Geräte erreichbar sein.
3. Was müssen Sie als Fdl bei der funktionalen Anmeldung eines Bahnübergangspostens (BÜP) im GSM-R-Netz durchführen?
  - a) Abfrage der Schichtlänge
  - b) Abfrage der Checkliste
  - c) Probegespräch
4. Welche(r) Begriff(e) bezeichnen unter anderem eine Verbindungsart im GSM-R-Netz?
  - a) Einzelverbindung
  - b) Gruppenrufverbindung
  - c) Einfachverbindung
  - d) Notrufverbindung

... weiter geht es auf der nächsten Seite



Bitte kreuzen Sie die richtigen Antworten an. Es können mehrere Antworten richtig sein.

5. Warum geraten Sie beim Betriebsfunk im GSM-R-Netz gegebenenfalls in die Warteschleife?
- a) Die Verbindung ist gestört.
  - b) Der angerufene Teilnehmer führt ein Gespräch mit höherer Priorität.
  - c) Das GSM-R-Gerät des angerufenen Teilnehmers ist ausgeschaltet.
  - d) Das GSM-R-Gerät des angerufenen Teilnehmers ist besetzt.
6. Welche Aussage(n) zum Thema „Störung des GSM-R-Netzes“ ist (sind) richtig?
- a) Bei Störungen oder Ausfall der GSM-R-Fernsprechverbindungen ist das Funknetz „P-GSM (D)“ als Rückfallebene zu nutzen; bei Triebfahrzeugführern zur Nutzung während der Fahrt nur durch Auftrag.
  - b) Bei Störungen oder Ausfall der GSM-R-Fernsprechverbindungen muss das private Handy benutzt werden.
  - c) Die freigeschalteten Bürotelefone der ortsfesten Teilnehmer können als Rückfalltelefon für „P-GSM (D)“ verwendet werden.
  - d) Mobile Teilnehmer werden aus dem Telekom-Netz über die Vorwahl „01835“ beziehungsweise aus dem Vodafone-Netz über die Vorwahl „901“ und die GSM-R-Rufnummer erreicht.
7. Wenn Sie einen BÜP nicht über eine Zugfahrt benachrichtigen können, müssen Sie dem Triebfahrzeugführer (Tf)
- a) Befehl 2
  - b) Befehl 4
  - c) Befehl 8
  - d) Befehl 12 + 12.1 erteilen.
8. Wie verhalten Sie sich, wenn in Ihrem Zuständigkeitsbereich eine Gefahr droht?
- a) Sie müssen die Rettungsleitstelle über die Gefahr informieren.
  - b) Sie müssen gegebenenfalls einen Nothaltauftrag geben.
  - c) Sie müssen gegebenenfalls Signale auf Halt stellen.
  - d) Sie müssen gegebenenfalls Züge mit Kreissignal anhalten.
9. Welche Notrufberechtigung hat der BÜP im GSM-R-Netz?
- a) Zugfunknotruf
  - b) Notruf-Strecke
10. Wenn Sie einen Nothaltauftrag fernmündlich geben, gelten folgende Wortlaute:
- a) „Betriebsgefahr, alle Züge zwischen .... und .... sofort anhalten! Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen .... und .... sofort anhalten! Hier Fdl ....!“
  - b) „Betriebsgefahr, haltet Züge zurück! Ich wiederhole: Betriebsgefahr, haltet Züge zurück! Hier Fdl ....!“
  - c) „Nothaltauftrag, Zug .... sofort anhalten! Hier Fdl ....!“
  - d) „Betriebsgefahr, Zug .... sofort anhalten! Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug .... sofort anhalten! Hier Fdl ....!“
11. In welchen Fällen müssen Sie als Fdl – nach Regelung im Betriebsstellenbuch – einen Nothaltauftrag zweimal geben?
- a) Bei Dunkelheit
  - b) Bei Nebel
  - c) Bei Funkversorgungslücken
  - d) Nachdem die SIM-Karte gewechselt wurde



Tf bedient Zugfunkgerät im Führerraum

Foto: DB AG/Oliver Lauer



Der Fahrdienstleiter steuert und überwacht von der Betriebszentrale aus die Betriebsabwicklung auf den Bahnhöfen und Streckenabschnitten.

Foto: DB AG/Uwe Mithöfe



### Buchstabenrätsel GSM-R

Markieren Sie Begriffe aus dem Bereich „Bahnbetrieb und GSM-R-Funk“ im Buchstabenrätsel. Tipp: Bei der Suche sind eine gängige Abkürzung sowie ein Begriff ohne Verwendung eines Bindestrichs zu berücksichtigen (Lösungen auf Seite 10).

Waagrecht von links nach rechts: 10 Begriffe  
Senkrecht von oben nach unten: 6 Begriffe

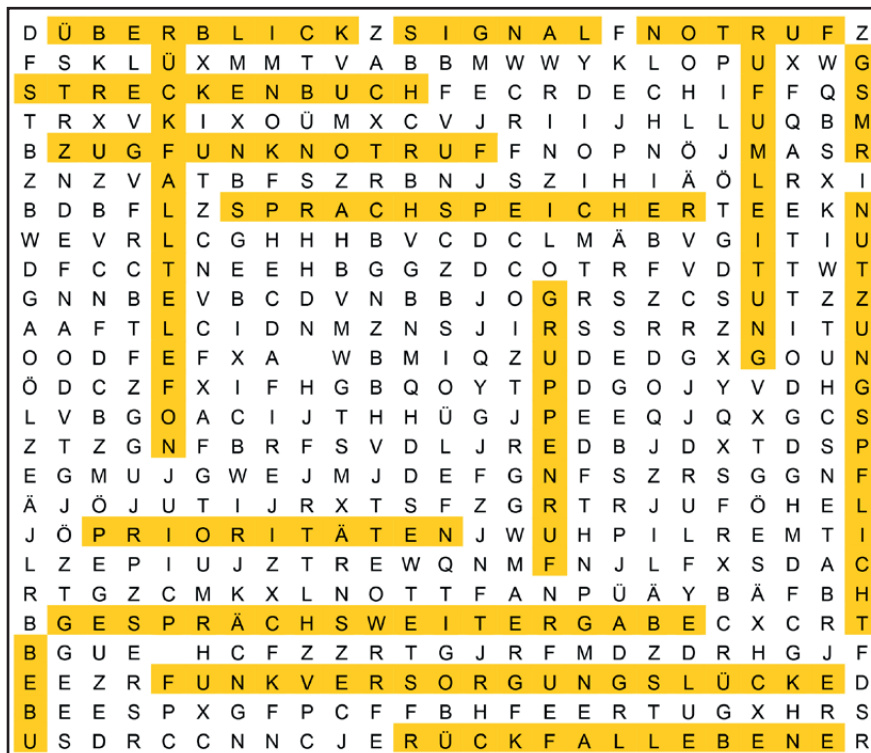
D	Ü	B	E	R	B	L	I	C	K	Z	S	I	G	N	A	L	F	N	O	T	R	U	F	Z
F	S	K	L	Ü	X	M	M	T	V	A	B	B	M	W	W	Y	K	L	O	P	U	X	W	G
S	T	R	E	C	K	E	N	B	U	C	H	F	E	C	R	D	E	C	H	I	F	F	Q	S
T	R	X	V	K	I	X	O	Ü	M	X	C	V	J	R	I	I	J	H	L	L	U	Q	B	M
B	Z	U	G	F	U	N	K	N	O	T	R	U	F	F	N	O	P	N	Ö	J	M	A	S	R
Z	N	Z	V	A	T	B	F	S	Z	R	B	N	J	S	Z	I	H	I	Ä	Ö	L	R	X	I
B	D	B	F	L	Z	S	P	R	A	C	H	S	P	E	I	C	H	E	R	T	E	E	K	N
W	E	V	R	L	C	G	H	H	B	V	C	D	C	L	M	Ä	B	V	G	I	T	I	U	
D	F	C	C	T	N	E	E	H	B	G	G	Z	D	C	O	T	R	F	V	D	T	T	W	T
G	N	N	B	E	V	B	C	D	V	N	B	B	J	O	G	R	S	Z	C	S	U	T	Z	Z
A	A	F	T	L	C	I	D	N	M	Z	N	S	J	I	R	S	S	R	R	Z	N	I	T	U
O	O	D	F	E	F	X	A		W	B	M	I	Q	Z	U	D	E	D	G	X	G	O	U	N
Ö	D	C	Z	F	X	I	F	H	G	B	Q	O	Y	T	P	D	G	O	J	Y	V	D	H	G
L	V	B	G	O	A	C	I	J	T	H	H	Ü	G	J	P	E	E	Q	J	Q	X	G	C	S
Z	T	Z	G	N	F	B	R	F	S	V	D	L	J	R	E	D	B	J	D	X	T	D	S	P
E	G	M	U	J	G	W	E	J	M	J	D	E	F	G	N	F	S	Z	R	S	G	G	N	F
Ä	J	Ö	J	U	T	I	J	R	X	T	S	F	Z	G	R	T	R	J	U	F	Ö	H	E	L
J	Ö	P	R	I	O	R	I	T	Ä	T	E	N	J	W	U	H	P	I	L	R	E	M	T	I
L	Z	E	P	I	U	J	Z	T	R	E	W	Q	N	M	F	N	J	L	F	X	S	D	A	C
R	T	G	Z	C	M	K	X	L	N	O	T	T	F	A	N	P	Ü	Ä	Y	B	Ä	F	B	H
B	G	E	S	P	R	Ä	C	H	S	W	E	I	T	E	R	G	A	B	E	C	X	C	R	T
B	G	U	E		H	C	F	Z	Z	R	T	G	J	R	F	M	D	Z	D	R	H	G	J	F
E	E	Z	R	F	U	N	K	V	E	R	S	O	R	G	U	N	G	S	L	Ü	C	K	E	D
B	E	E	S	P	X	G	F	P	C	F	F	B	H	F	E	E	R	T	U	G	X	H	R	S
U	S	D	R	C	C	N	N	C	J	E	R	Ü	C	K	F	A	L	L	E	B	E	N	E	R

Lösungen  
zu Seiten  
7-8

Lösungen zu Fragen GSM-R

1. b)      ➤ Quelle: Ril 412.0110 und Ril 412.0110A01
2. b), c)    ➤ Quelle: Ril 481.0103 2 (3)
3. c)      ➤ Quelle: Ril 481.0103 8 (3)
4. a), b), d) ➤ Quelle: Ril 481.0103 5
5. b)      ➤ Quelle: Ril 481.0103 5
6. a), c), d) ➤ Quelle: Ril 481.0103 11 (6) und 11 (7)
7. c)      ➤ Quelle: Ril 408.0421 1 (13)
8. b), c), d) ➤ Quelle: 408.0581
9. a)      ➤ Quelle: Ril 481.0103 in Verbindung mit BM 2017-044  
(BM = Betriebliche Mitteilung)
10. a), d)    ➤ Quelle: Ril 408.0581 3
11. c)      ➤ Quelle: Ril 408.1581 21

Lösungen  
zu Seite  
9



Hinweis: gelb = Lösung

- Ril 408.0581: **Überblick, Signal, Notruf**  
Hinweis: Bevor Maßnahmen zur Abwendung der Gefahr durchgeführt werden, muss sich der Mitarbeiter einen „Überblick“ über die Betriebs-situation verschaffen.
- Ril 412.0121: **Streckenbuch** (Regeln Streckenbuch erstellen)
- Ril 412.0110: „**Bebu**“ = Abkürzung für Betriebsstellenbuch (Regeln Betriebs-stellenbuch erstellen)
- Ril 481.0103 und BM 2017-044: **Zug-funknotruf** i. V. m. Ril 456.0020 17 (3)
- Ril 481.0205 6 (3): **Sprachspeicher**
- Ril 481.0103 5 (6), 0205 5 (7): **Prioritäten, Gruppenruf**  
Ril 481.0103 5 (4), 0205 5 (5)
- Ril 481.9020, 9021, 9023: **Gesprächsweitergabe**
- Ril 408.1581 21: **Funkversorgungslücke**
- Ril 481.0103 11: **Rückfallebene, Rückfalltelefon, Rufumleitung**
- Ril 481.0103 2: **GSM-R** (im Rätsel ohne Bindestrich)



## Unfallsteckbrief

# Rollwagen im nicht gesperrten Gleis: Mitarbeiter von Trümmerteilen getroffen und tödlich verletzt

Jeder schwere Arbeitsunfall ist einer zu viel. Die Auswertung der schweren Arbeitsunfälle zeigt, dass bei deren Ursachen oftmals auch das Verhalten von Mitarbeitern eine Rolle spielt. Damit sich gleichgeartete Unfälle möglichst nicht wiederholen, stellt die DB Netz AG in unregelmäßigen Abständen in der BahnPraxis B reale Arbeitsunfälle vor. Hierbei wird bewusst mit kurz gehaltenen Botschaften gearbeitet.



### Unfallbeschreibung

Um Gleisbauarbeiten an einer zweigleisigen Strecke mit beidseitigen Schallschutzwänden durchzuführen, sollten laut Sicherungsplanung beide Gleise gesperrt werden. Das Arbeitsgleis war bereits technisch gesperrt. Für das Nachbargleis war eine Sperrung zur Sicherung von Personen (Uv-Sperrung) vorgesehen. Vermutlich aufgrund einer Verwechslung von Arbeits- und Nachbargleis wurde der Rollwagen in das noch nicht gesperrte Nachbargleis eingesetzt. Ein durchfahrender Zug im Nachbargleis kollidierte mit dem eingesetzten Rollwagen. Herumfliegende Trümmerteile verletzten den Arbeitsverantwortlichen tödlich.



### Unfallfolgen

- Ein Mitarbeiter wurde durch herumfliegende Trümmerteile des Rollwagens tödlich verletzt.
- Eine hohe psychische Belastung aller zum Unfallzeitpunkt Anwesenden ist wahrscheinlich.



### Mögliche Unfallursachen

- Der Rollwagen wurde zu Arbeitsbeginn vermutlich aufgrund einer Verwechslung von Arbeitsgleis und Nachbargleis in das noch nicht gesperrte Nachbargleis eingesetzt.
- Die Verwechslung von Arbeits- und Nachbargleis wurde möglicherweise durch die beidseitig der Gleise vorhandenen Lärmschutzwände begünstigt, da hierdurch eventuell die Orientierung des Arbeitstrupps beeinträchtigt war.



### Wie können derartige Unfälle bei den Arbeiten vermieden werden?

- Der Einsatz von Rollwagen ist nur im technisch gesperrten Gleis erlaubt. Soll die Sperrung eines Gleises aufgehoben werden, hat der Technisch Berechtigte die Befahrbarkeit dieses Gleises zu melden. Hierzu muss er unter anderem augenscheinlich prüfen, ob sich alle Maschinen und Geräte, zum Beispiel Rollwagen, außerhalb des Gleisbereiches befinden.
- Es ist darauf zu achten, dass die Unterweisung in die Örtlichkeiten und die Sicherungsmaßnahmen ausreichend und verständlich durchgeführt werden.
- Vor Arbeitsbeginn ist zu kontrollieren, dass die notwendigen Sicherungsmaßnahmen ordnungsgemäß umgesetzt sind, zum Beispiel durch Sperrung der notwendigen Gleise. Ein nochmaliger Abgleich zwischen Lageplan und den vorgenommenen Sperrungen ist an unübersichtlichen Stellen sinnvoll und hilfreich.



## Weitere Informationen

- DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, § 3 „Pflichten des Unternehmers“
- DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, § 5 „Sicherungsmaßnahmen“
- RRil 132.0118 „Arbeiten im Gleisbereich“
- Ril 406 „Baubetriebsplanung, Beta und La“
- Ril 408 „Fahrdienstvorschrift“
- Ril 824 „Oberbauarbeiten durchführen“
- RRil 161.0003 „Traumatisierende Ereignisse bewältigen“

*Ein Unfall bedeutet für alle Beteiligten viel Leid. Deshalb sind die Unfallsteckbriefe soweit anonymisiert, dass zur Wahrung der Persönlichkeitsrechte keine Rückschlüsse auf den Ort beziehungsweise die beteiligten Personen geschlossen werden können.*



**Ihre Sicherheit.**

**Ihr Arbeitsschutz.**

# NOKS\*

**Kristian Löwer ist beim Skifahren immer mit Helm unterwegs. Er schützt ihn vor Kopfverletzungen.**

Machen Sie es dem Kollegen von I.NGM 2(R) nach und achten Sie auf Ihre Sicherheit. Übrigens entstehen die meisten Arbeitsunfälle durch Stolpern, Rutschen oder Stürzen.

\* Nie ohne Kopfschutz Ski fahren.

Deswegen:

- Achten Sie bei Ihrem Weg von und zur Arbeitsstelle auf rutschige und vereiste Stellen.
- Nutzen Sie beim Treppensteigen das Gelände.
- Tragen Sie geeignetes Schuhwerk bzw. Sicherheitsschuhe.

Wollen Sie mehr wissen:  
**[dbnetze.com/ski](https://dbnetze.com/ski)**

Kontakt: 069 265-31764

