

BahnPraxis W



Aktuell Neue UVB-Fachinformation: „Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen“

Spezial DVR/UK-BG-Schwerpunktaktion 2021 zur Verkehrssicherheit

Test Ein Sicherheitstest

Liebe Leserinnen und Leser,

leider ist die Corona-Pandemie immer noch nicht überstanden. Darum ist es wichtig, dass Sie sowohl im beruflichen als auch im privaten Umfeld die Coronaregeln AHA+L (Abstand einhalten, Hygieneregeln beachten, Alltagsmasken tragen, regelmäßig Lüften) weiterhin strikt einhalten. Und bitte, lassen Sie sich, sofern noch nicht geschehen, impfen.

Neben Corona bleibt das Thema Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit wichtig. Daher wollen wir Sie über zwei arbeitsschutzrelevante Themen in dieser Ausgabe informieren: Ein Beitrag beschäftigt sich mit der Verkehrssicherheit. Jedes Jahr werden in Deutschland immer noch Hunderttausende von Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr verletzt. Deshalb gibt es auch 2021 eine Schwerpunktaktion des Deutschen Verkehrssicherheitsrats gemeinsam mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften. Diese verweist unter anderem auf Schulungsfilme, die in entsprechenden Situationen helfen können, auch unter Stress mögliche Gefahren zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Der zweite Artikel informiert Sie über eine neue UVB-Fachinformation, in der die notwendigen Voraussetzungen und Anforderungen des Arbeitsschutzes für die mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen dargestellt werden. Wann und in welchen Fällen Arbeiten an Fahrzeugen im Gleisbereich notwendig werden, ist kein Bestandteil der Fachinformation. Gerade vor dem Hintergrund der bestehenden Gefahren bei Arbeiten im Gleisbereich sollten diese Arbeiten auf das Nötigste begrenzt werden.

Und wie in jeder Ausgabe können Sie auch dieses Mal wieder in unserem Sicherheitstest Ihr Wissen rund um die Themen dieses Heftes prüfen.

Viel Spaß beim Lesen und bis zur nächsten Ausgabe der *BahnPraxis W*. Und bleiben Sie gesund!

Ihr BahnPraxis W-Redaktionsteam

Impressum

„BahnPraxis W“ Zeitschrift zur Förderung der Arbeitssicherheit in den Werkstätten der Deutschen Bahn AG

Herausgeber

Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG.

Redaktion

Helge Kummer (Chefredakteur), Rudi Ludwig, Vlatko Stark, Silke Achatz (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis W“, Salvador-Allende-Straße 9, 60487 Frankfurt am Main, Telefon (0 69) 4 78 63-0, Fax (0 69) 4 78 63-29 03.

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint jährlich zweimal. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift

kostenlos. Für externe Bezieher: Pro Ausgabe 2,50 Euro zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH, Lottumstraße 1 B, D-10119 Berlin
Telefon (030) 200 95 22-0, Telefax (030) 200 95 22-29
E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de
Geschäftsführer: Sebastian Hüthig, Thorsten Breustedt

Druck

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

Sprache

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

Unser Titelbild



Ein PesaLINK-Triebwagen der Baureihe VT 633 der DB Regio ist am frühen Morgen als RE 75 in winterlicher Landschaft bei eisigen Temperaturen von Oberstdorf nach Ulm Hbf unterwegs.

Foto: DBAG/Uwe Miethe

Inhaltsverzeichnis

- 3 DVR/UK-BG-Schwerpunktaktion 2021 zur Verkehrssicherheit
- 7 Neue UVB-Fachinformation: „Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen“
- 12 Ein Sicherheitstest

Lösungen zu „Ein Sicherheitstest“ auf Seite 12

- 1. c), 2. b), 3. c), 4. b), 5. a), 6. c), 7. b), 8. b), 9. a), 10. c), 11. b), 12. a)



DVR/UK-BG-Schwerpunktaktion 2021 zur Verkehrssicherheit

Es kann so einfach sein!

Dipl.-Ing. (FH) Bodo Plechata, Region Ost, Standort Berlin und Dipl.-Ing. Gerhard Heres, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main, beide Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention

„Rücksicht ist so einfach“, wenn man es auch will. Unter diesem verkehrsrechtlichen Motto läuft die Schwerpunktaktion 2021 des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, der Unfallkassen und der Berufsgenossenschaften. Die Unfallversicherung Bund und Bahn nimmt sich diesem wichtigen Thema an und möchte in Beratungen und Gesprächen mit den Verantwortlichen in den Unternehmen und Betrieben darüber informieren.

Wie in jedem Jahr unterstützt die UVB die Aktion des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR), um den Grundsatz der Straßenverkehrsordnung (StVO) nach § 1 „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“ zu fördern und zu festigen. Diese Grundregel richtet sich an alle verkehrsteilnehmenden Personen, die sich im öffentlichen Straßenverkehr oder auf dem Betriebsgelände eines Unternehmens bewegen. Dabei geht es um Umsicht, Fehlertoleranz, Respekt und Weitblick untereinander, egal mit welchem Fahrzeug oder ob man zu Fuß unterwegs ist. Das Thema betrifft uns alle – während der Arbeits- und Dienstzeit oder im Privat- und Freizeitbereich.

Alltägliche Situationen

Inhaltlich geht es bei der Schwerpunktaktion 2021 um verkehrsrechtliche Situationen aus dem komplexen Alltag, die wir alle kennen, die uns sicherlich schon genervt haben oder wo wir „sauer“ gegenüber anderen reagiert haben. Die Forderung nach Rücksicht hat durch ihre Formulierung und ihre Stellung zu Beginn der StVO eine besondere Bedeutung. Klar ist: Andere Verkehrsteilnehmer dürfen nicht geschädigt, gefährdet – oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar – behindert oder belästigt werden. Jedoch lediglich 20 Prozent der Verkehrsteilnehmer sind der Meinung, dass das Verkehrsgeschehen in ihrer Umgebung derzeit von gegenseitiger Rücksicht geprägt ist. Gibt es hier ein Missverhältnis zwischen dem idealen, gewünschten und dem wahrgenommenen Verhalten? Woran kann das liegen? Und was bedeutet eigentlich Rücksicht?

Das Gebot, Rücksicht zu nehmen, gründet auf gegenseitigem Respekt und wendet sich bewusst gegen ein Verhalten, das vom „Recht des Stärkeren“ geleitet ist. Dem Gedanken der Rücksichtnahme liegt zugrunde, dass alle Verkehrsteilnehmer gleiche Rechte haben und dass Menschen Fehler machen können. Dies gilt ausnahmslos für alle am Verkehr beteiligten Personen. Es hat also nicht nur Bedeutung für Autofahrer, sondern auch für Radfahrer und Fußgänger. Keine Gruppe von Verkehrsteilnehmern darf zulasten einer anderen Gruppe begünstigt werden.

Man muss lernen mit den Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer besonnen umzugehen und dabei Ruhe zu bewahren – auch wenn man das Recht auf seiner Seite sieht.

Klingt eigentlich relativ einfach, ist aber im komplexen Alltag des Verkehrs oft schwierig. Im Mittelpunkt der Schwerpunktaktion 2021 stehen fünf kurze Filme, in denen alltagstaugliche Situationen und kleine „Aha-Momente“ dargestellt sowie praktische, niederschwellige Verhaltenstipps gegeben werden. Die Devise heißt: „Miteinander statt gegeneinander – denn gelassen läuft's besser“.

► www.ruecksicht-ist-einfach.de/blockiert

Im ersten Film „Die Einfahrt und das Taxi“ biegt ein Taxifahrer in eine Toreinfahrt ein. Dort bleibt er stehen, stellt den Motor aus und wartet auf seine Kunden. Dabei bemerkt er nicht, dass er mit seinem Fahrzeug andere Verkehrsteilnehmer in ihrem Fortkommen auf dem Fuß- und Radweg blockiert (Abbildung 1). Wollen diese weiterkommen, müssen sie das stehende Fahrzeug umgehen und dabei auf die Fahrbahn ausweichen. Das erzeugt Ärger und Stress sowie zusätzliche Gefährdungen durch den fließenden Verkehr.

Fragen kommen auf: Warum parkt der Taxifahrer dort und behindert somit andere Verkehrsteilnehmer? Was hat ihn dazu bewogen? Nur Gedankenlosigkeit? Oder: Dauert ja nur kurz! – Ich störe ja keinen! – Ich bin gleich wieder weg!

► www.ruecksicht-ist-einfach.de/uebergang

Der Film „Abgesenkt“ zeigt, wie ein Autofahrer eine Kollegin an ihrer Wohnung abholen will und dabei nach einem freien Parkplatz am Straßenrand sucht. Als er endlich einen Parkplatz gefunden hat, dirigiert er sein Auto schnell in die Lücke. Was er jedoch dabei nicht gesehen hat: Die Lücke ist mit weißen Balken

Abbildung 1: Blockiert – Wo darf ich stehen?



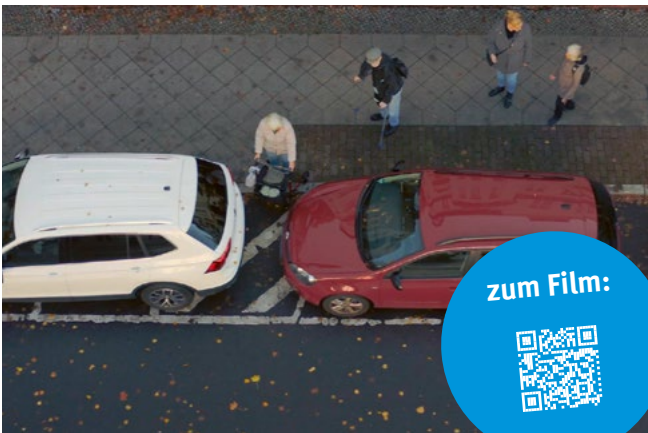


Abbildung 2: Übergang – Die Wege der Anderen?

schraffiert, denn genau hier ist eine Querungshilfe für Fußgänger angeordnet (Abbildung 2).

Abgesenkte Bordsteine und Querungshilfen sind wichtige Elemente der Verkehrsinfrastruktur, die z.B. Rollstuhlfahrern, Rollatornutzenden oder Personen mit Kinderwagen die Teilnahme am Verkehr erleichtern sollen. Wer an solchen Stellen hält oder sogar parkt, gefährdet diese Personengruppe, schränkt zumindest ihre Bewegungsfreiheit ein und kann somit nicht nur auf „liebe Worte“ hoffen.

🔗 www.ruecksicht-ist-einfach.de/hier-komme-ich

Der dritte Film „Enge Straße“, ein Film im Sinne von „Hier komme ich – Wer gibt nach?“, schildert sehr ansprechend eine Verkehrssituation bei engen Straßenverhältnissen. Wer gibt nach, wenn die Fahrspuren zu eng sind, um aneinander vorbei zu fahren (Abbildung 3). Das Vorrangrecht auf Straßennutzung aufgrund von Größe und Stärke des Fahrzeuges gehört – zum Glück – der Vergangenheit an.

Abbildung 3: Hier komm ich – Wer gibt nach?



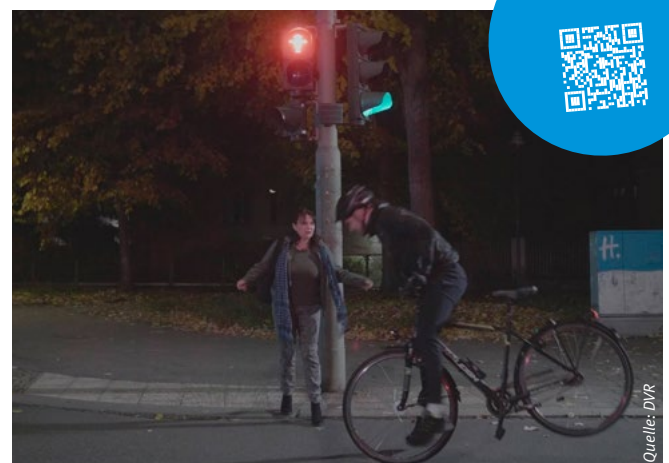
Steht man sich erst mal gegenüber, ist eine sachliche und freundliche Verständigung erforderlich. Den Weg freimachen sollte der Verkehrsteilnehmer, für den es einfacher zu bewerkstelligen ist. Diese Überlegungen sollten bereits angestellt werden, bevor man in eine Engstelle hineinfährt: Wie leicht oder schwer hat es der Fahrer des entgegenkommenden Fahrzeuges abzubremsen oder anzuhalten? Wie schwer ist es, wieder anzufahren sowie gegebenenfalls rückwärts aus der Engstelle zu manövrieren? Habe ich Platz zum Ausweichen? Kann ich andere durch eine vorausschauende und rücksichtsvolle Fahrweise passieren lassen? Wie heißt die Devise: „Miteinander statt gegeneinander – denn gelassen läuft’s besser“.

🔗 www.ruecksicht-ist-einfach.de/die-ampel

In dem Film „Die rote Ampel“ steht eine Fußgängerin in der Dämmerung an einer roten Ampel. Weit und breit ist niemand zu sehen. Sie sieht kurz zur Seite, dann nach vorn und macht einen Schritt auf die Fahrbahn. Plötzlich kommt – wie aus dem Nichts – ein Radfahrer angesaust. Er muss scharf bremsen (Abbildung 4). Beide schauen sich erschrocken an. Gerade noch mal gut gegangen.

Was waren die Gründe für diese Handlung? Dachte die Fußgängerin, dass sie jeden Tag zu lange an der Ampel warten muss, obwohl niemand kommt? Oder hatte sie es heute besonders eilig nach Hause zu kommen? Warum hat sie den Radfahrer nicht wahrgenommen? Hatte es der Radfahrer ebenfalls eilig? Trug er eine Warnweste? Was kann man tun, um solche Situation zu entschärfen? Warten ist Pflicht! Auch ein paar Meter weiter gehen, um dann die Straße – ohne Ampel – zu überqueren, ist keine Option. Die Gefahren sind gleich und verändern sich nicht.

Abbildung 4: Die Ampel – Stehen oder Gehen?



🔗 www.ruecksicht-ist-einfach.de/kinderleicht

Im fünften und somit letzten Film „Reißverschluss“ ist ein Autofahrer auf einer zweispurigen Fahrbahn unterwegs. Ein Hinweisschild kündigt ihm an, dass sein Fahrstreifen wegen einer Baustelle bald endet. Um keinen Stau zu verursachen, vermeidet er es, frühzeitig auf den anderen Fahrstreifen zu wechseln. Als er immer näher an den Beginn der Baustelle kommt, fahren die anderen Autofahrer neben ihm dicht an dicht, es gibt keine passende Lücke (Abbildung 5). Der Fahrstreifen ist gleich zu Ende, jetzt muss er abbremsen und stehenbleiben. Sitzt er jetzt fest?

Das Reißverschlussprinzip ist grundsätzlich eine optimale Lösung für die beschriebene Situation. In der Praxis ist es jedoch oftmals schwierig: Gleichzeitig muss man den Verkehr nach vorne, zur Seite und nach hinten beobachten. Weiterhin muss man rechtzeitig die Absicht der anderen erkennen. Im dichten Verkehr bedeuten solche Situationen für viele Verkehrsteilnehmer „Stress pur“. Manchmal kommt es auch zu Missverständnissen: Wann wechsele ich die Fahrspur? Werde ich reingelassen? Reihe ich mich besser dahinter ein?

Fazit

Schlussfolgernd sei gesagt: Wer sich im Straßenverkehr rücksichtsvoll und umsichtig verhält, macht allen das

zum Film:



Abbildung 5: Kinderleicht – Wie war das mit dem Reißverschluss?

Leben leichter – auch sich selbst. Wer Respekt, Rücksicht und Umsicht sowie Gelassenheit zum Grundprinzip seines eigenen Verhaltens macht, übernimmt Verantwortung für das Gelingen des Straßenverkehrs und wird somit auch zu einem Vorbild für andere.

Dieser Verhaltensgrundsatz bedeutet nicht nur für uns selbst weniger Stress. Es schadet auch nicht, wenn Sie sich bei anderen für deren rücksichtsvolles Verhalten bedanken „durch ein Lächeln oder eine freundliche Geste“.

Gemeinsam, sicher, gesund und entspannt unterwegs auf Arbeits- und Dienstwegen, aber auch in der Freizeit, durch defensives sowie kooperatives Fahren oder Gehen. Das ist das Ziel der Schwerpunktaktion 2021 – gegen Egoismus, Stress und Aggressionen im Straßenverkehr.

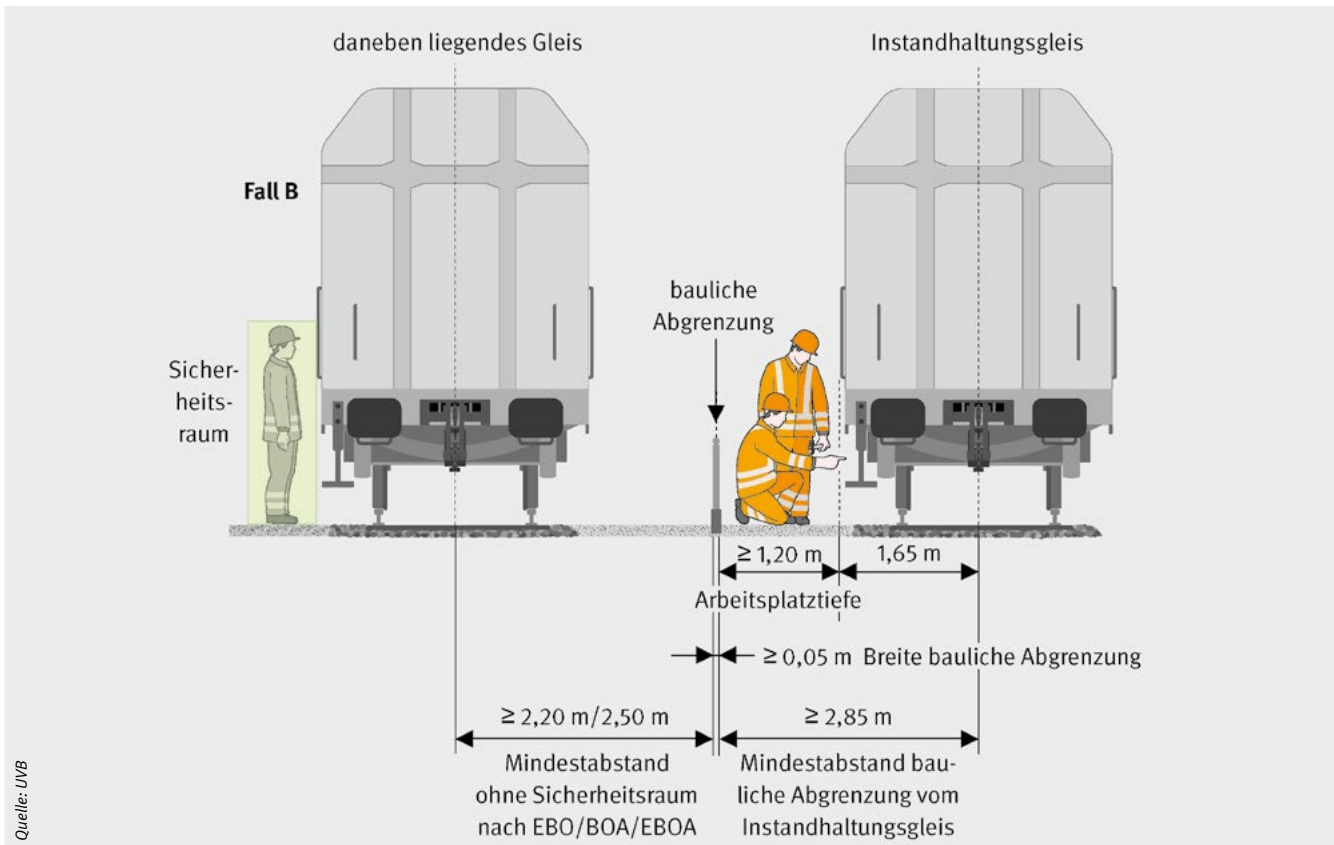
Beratung und Unterstützung, Seminarmedien

Die Aufsichtspersonen der UVB bieten im Rahmen von Besichtigungen in Betrieben und Dienststellen entsprechende Beratungen an und bringen gerne Informationsmaterial mit. DIN A 2-Plakate, Faltblätter und Aktionsbroschüren sind zudem an den Standorten erhältlich und im Mediencenter der UVB verfügbar. Die Aktionsbroschüre erläutert den rechtlichen Rahmen zu den Themen der fünf Aktionsfilme und bietet zugleich umfangreiche Hilfestellungen bei Alltagsfragen. Weitere Infos sowie Seminarmedien (Präsentationen, Leitfäden und Arbeitsblätter) erhalten Sie unter: www.ruecksicht-ist-einfach.de



Mitmachen und Gewinnen

Gerne können Sie an einem Gewinnspiel zur DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion 2021 teilnehmen und einen von 100 tollen Sachpreisen gewinnen (Einsendeschluss: 28.02.2022). Auch hierzu Informationen unter www.ruecksicht-ist-einfach.de. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg.



Neue UVB-Fachinformation

„Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen“

Dipl.-Ing. Gerhard Heres, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main

Immer häufiger wird die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen außerhalb von Werkstätten und Werkstattgleisen – direkt in den Gleisanlagen – ausgeführt. Um jedoch sicher arbeiten zu können, müssen zuvor geeignete Örtlichkeiten ausgewählt sowie die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen festgelegt und durchgeführt werden. Beschäftigte sind über die getroffenen Maßnahmen zu unterweisen. Die neue UVB-Fachinformation wendet sich insbesondere an die verantwortlichen Vorgesetzten/Führungskräfte, deren Unternehmen „mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen“ ausführen oder ausführen lassen. Es werden Bedingungen genannt und erforderliche Sicherheitsmaßnahmen beschrieben, mit denen die grundlegenden Anforderungen für die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten beim Ausführen solcher Tätigkeiten erfüllt werden können.

Zum Verkürzen von Standzeiten und Ausfällen der Eisenbahnfahrzeuge sowie zum Erhöhen der Verfügbarkeit wird die Instandhaltung an Eisenbahnfahrzeugen immer häufiger außerhalb von Werkstätten und Werkstattgleisen ausgeführt. In der Praxis hat sich für diese Tätigkeiten der Begriff „mobile Instandhaltung“ durchgesetzt.

Welche Tätigkeiten gehören dazu?

Die UVB-Fachinformation „Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen“, die gemeinsam mit der Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG) sowie Fachexperten erarbeitet wurde und inhaltsgleich mit der VBG-Fachinformation ist, umfasst die

geplante und planmäßige Instandhaltung gemäß DIN EN 13306:2018-02 „Instandhaltung – Begriffe der Instandhaltung“. Die Tätigkeiten werden direkt am oder im Eisenbahnfahrzeug ausgeführt, um dieses zu erhalten oder so aufzuarbeiten, dass die geforderten Funktionen erfüllt werden können. Hierzu gehören z.B. folgende Tätigkeiten:

- Herstellen der Transportfähigkeit
- Bedarfsreparaturen an Eisenbahnfahrzeugen in Endbahnhöfen und Abstellgruppen
- Austausch von Verschleißteilen oder defekten Baugruppen
- Diagnose/Schadensaufnahme/Befundung

Nicht zur mobilen Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne der UVB-Fachinformation gehören

regelmäßig durchzuführende Prüftätigkeiten im Bahnbereich, z.B. Prüfungen von Wagen im Eisenbahnbetrieb, Bremsproben oder Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten.

Ebenfalls nicht zur mobilen Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen gehören alle Maßnahmen des Notfallmanagements, beispielsweise das Herstellen der Lauffähigkeit zum Räumen der Ereignisstelle oder das Aufgleisen von Eisenbahnfahrzeugen.

Welche Beschäftigten sind beteiligt?

Durchgeführt werden die Tätigkeiten von „mobilen Trupps“ aus den Werkstätten der Instandhaltung sowie von Dritten, z.B. von Fahrzeughaltenden, beauftragten Firmen für die Instandhaltung oder von Fahrzeugherstellern. Beschäftigte dieser Unternehmen sind in der Regel keine Betriebseisenbahner und deshalb nicht oder nur unzureichend mit den betrieblichen Abläufen im Eisenbahnbetrieb sowie dem dafür geltenden Regelwerk vertraut.

Die zum Einsatzort werdenden Gleise sind für die Beschäftigten Arbeitsstätten im Sinne der Arbeitsstättenverordnung. Analog zu anderen Arbeitsstätten sind die Beschäftigten vor Beginn der Arbeiten zu den detaillierten Örtlichkeiten sowie zu den betriebsspezifischen Besonderheiten einzuweisen bzw. zu unterweisen.

Abbildung 1: Arbeitsplatztiefe bei Tätigkeiten in stehender, nicht aufrechter Körperhaltung

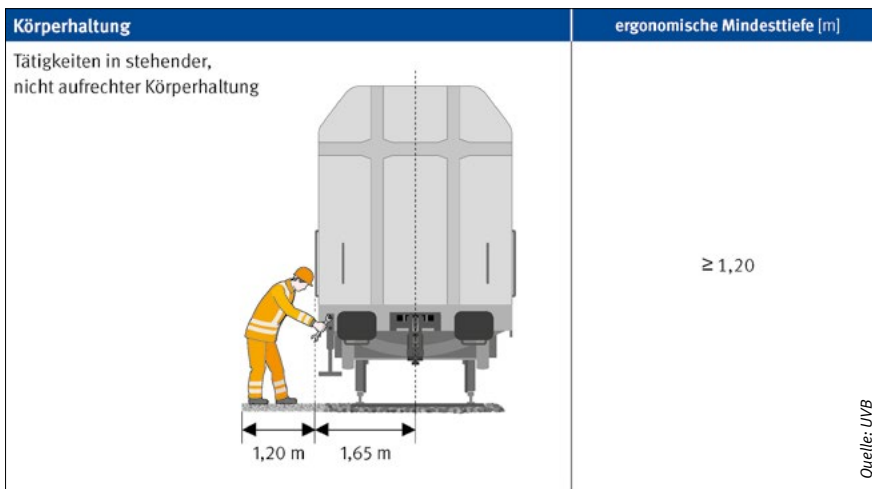
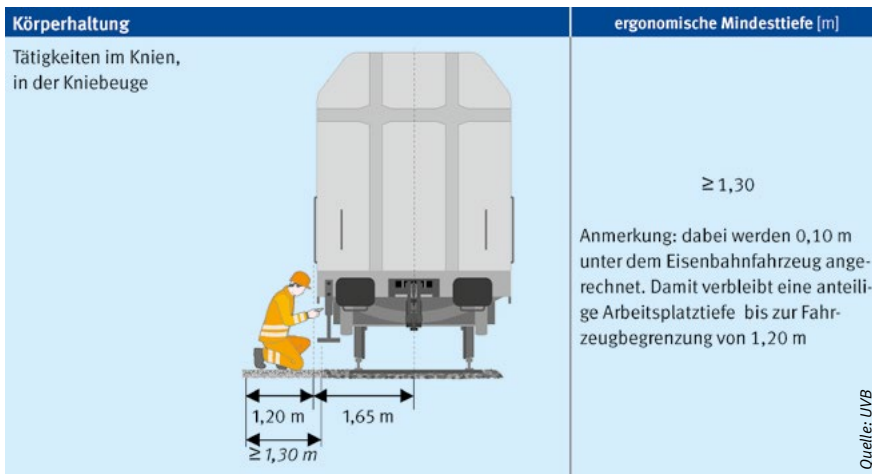


Abbildung 2: Arbeitsplatztiefe bei Tätigkeiten im Knien, in der Kniebeuge



Anforderungen an die Arbeitsorganisation

Vergleichbar mit den Tätigkeiten in anderen Bereichen ist auch bei der mobilen Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen seitens des Unternehmers bzw. dessen Beauftragten eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen. Dabei sind insbesondere die Veränderungen gegenüber den üblichen Werkstattbedingungen zu betrachten, zu bewerten

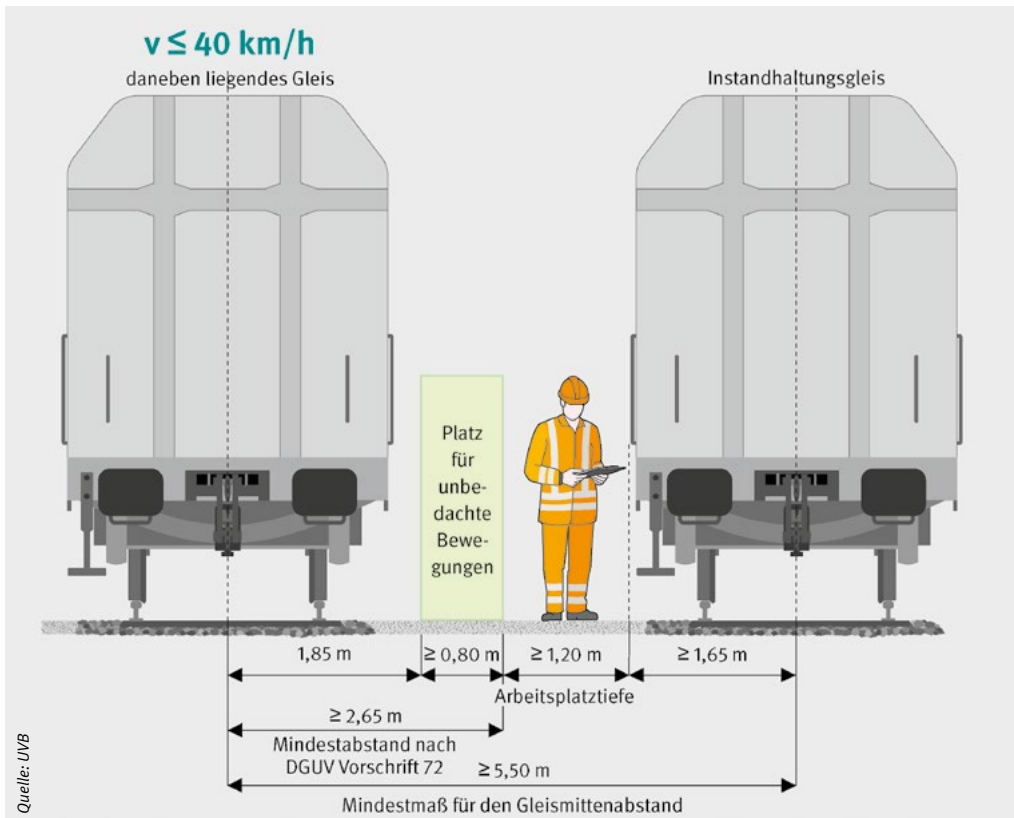


Abbildung 3: Mindestmaß für den Gleismittenabstand bei $v \leq 40$ km/h im daneben liegenden Gleis – Arbeitsplatztiefe $\geq 1,20$ m

und Maßnahmen zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten festzulegen. Besondere Gefährdungen können sich z.B. ergeben aus:

- Gefährdungen aus der Arbeitsumgebung (insbesondere Eisenbahnbetrieb)
- Arbeitsmittel und geänderte Arbeitstechniken
- Erhöhte Anforderungen an Mobilität und Flexibilität
- Witterungsbedingungen

Durch das Einhalten der Arbeitszeitregelungen, das Berücksichtigen der Fahr-/Wegezeiten aufgrund wechselnder Einsatzorte, das Anpassen des Aus- und Fortbildungsmanagements zur Befähigung der Beschäftigten sowie des betriebsinternen Regelwerksmanagements, das Herstellen der Kommunikation mit betrieblichen Stellen sowie dem Koordinieren von Arbeiten mit anderen Beteiligten ergibt sich ein erhöhter personeller und planerischer Aufwand. Ein bewährtes Mittel zum sicheren Durchführen solcher Tätigkeiten sind im Planungsstadium durchgeführte

Besichtigungen an den künftigen Einsatzorten, um örtliche und betriebliche Besonderheiten frühzeitig zu erkennen und angemessen zu berücksichtigen.

Weitere Anforderungen an die Arbeitsorganisation sind u.a. das Sicherstellen der notwendigen Ersten Hilfe, das Berücksichtigen bekannter gesundheitlicher Einschränkungen, das Qualifizieren und Unterweisen der Beschäftigten, das Zurverfügungstellen geeigneter Persönlicher Schutzausrüstungen (PSA) sowie das Vermitteln detaillierter Vorgaben zur Beauftragung von Arbeiten.

Gefährdungen aus dem Eisenbahnbetrieb

Aufgrund der hohen Gefährdungen durch den Eisenbahnbetrieb dürfen planbare und planmäßige Tätigkeiten in Gleisanlagen nur durchgeführt werden, wenn vor Beginn und während dem Ausführen der Tätigkeiten geeignete Sicherheitsmaßnahmen

durchgeführt werden. Hinsichtlich der Gefährdungen ist zu unterscheiden zwischen:

- Arbeiten innerhalb eines stillstehenden Eisenbahnfahrzeuges
- Arbeiten außen am stillstehenden Eisenbahnfahrzeug
- Arbeiten innerhalb der Eisenbahnfahrzeuge während Zug- oder Rangierfahrten sowie Werkstatt- und Probefahrten

Geeignete Örtlichkeiten für planbare und planmäßige mobile Instandhaltung sind so auszuwählen, dass keine oder nur sehr geringe Gefährdungen durch Umgebungsbedingungen auftreten können, insbesondere durch Fahrten in daneben liegenden Gleisen. Da die Nutzung der Gleise jedoch nicht deren ursprünglicher Zweckbestimmung entspricht (in der Regel für Rangier- und Zugfahrten), muss immer der Eisenbahninfrastrukturbetreiber beteiligt werden. Er muss der Nutzung der Gleise zum Zweck der mobilen Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zustimmen. Auch

die Sicherheitsmaßnahmen gegenüber den Gefährdungen aus dem Eisenbahnbetrieb müssen mit dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber abgestimmt und ggf. von diesem sichergestellt werden, da nur er den Betriebsablauf kennt (Wann wird welches Gleis befahren? Wie hoch ist die zulässige Geschwindigkeit in einem daneben liegenden Gleis?). Weitere Angaben, die meist nur der Eisenbahninfrastrukturbetreiber kennen kann, sind z.B.:

- Mögliche Verkehrswege vom abgestellten Fahrzeug zum Einsatzort
- Gleismittenabstände
- Gefährdungen durch Fahrten in daneben liegenden Gleisen
- Möglichkeit der Gleissperrung zur Sicherung von Personen (Uv-Spernung)
- Möglichkeit der Ausschaltung von Fahrleitungsanlagen
- Vorhandene Beleuchtung
- Mögliche Nutzung von Sozialeinrichtungen

Fahrten in daneben liegenden Gleisen

Vorab ist festzustellen, dass die Tätigkeiten der mobilen Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen nicht von dem Geltungsbereich der DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ erfasst werden. Unabhängig davon können Beschäftigte, die mobile Instandhaltung an Eisenbahnfahrzeugen durchführen, durch Zug- und Rangierfahrten in daneben liegenden Gleisen schwer oder tödlich verletzt werden. Das Risiko steigt mit der Geschwindigkeit der Fahrten in diesen Gleisen. Um die Gefährdungen für die Beschäftigten zu minimieren oder zu beseitigen, muss immer der „sichere Bereich“ ermittelt werden.

Neben dem bestimmungsgemäßen Ausführen der Arbeiten ist auch das vorhersehbare Verhalten der Beschäftigten zu berücksichtigen. Darunter versteht man Handlungen von Beschäftigten beim Ausführen von Tätigkeiten, die nach

bestimmungsgemäßer Ausführung nicht vorgesehen, jedoch nach vernünftigem Ermessen vorhersehbar sind. Beispielsweise treten Beschäftigte beim Ausführen der Tätigkeiten öfters einen Schritt zurück, um sich einen Überblick zu verschaffen. Dabei konzentrieren sie sich auf ihre Arbeit, sind dadurch abgelenkt und vergessen die Gefährdungen durch Fahrten im daneben liegenden Gleis.

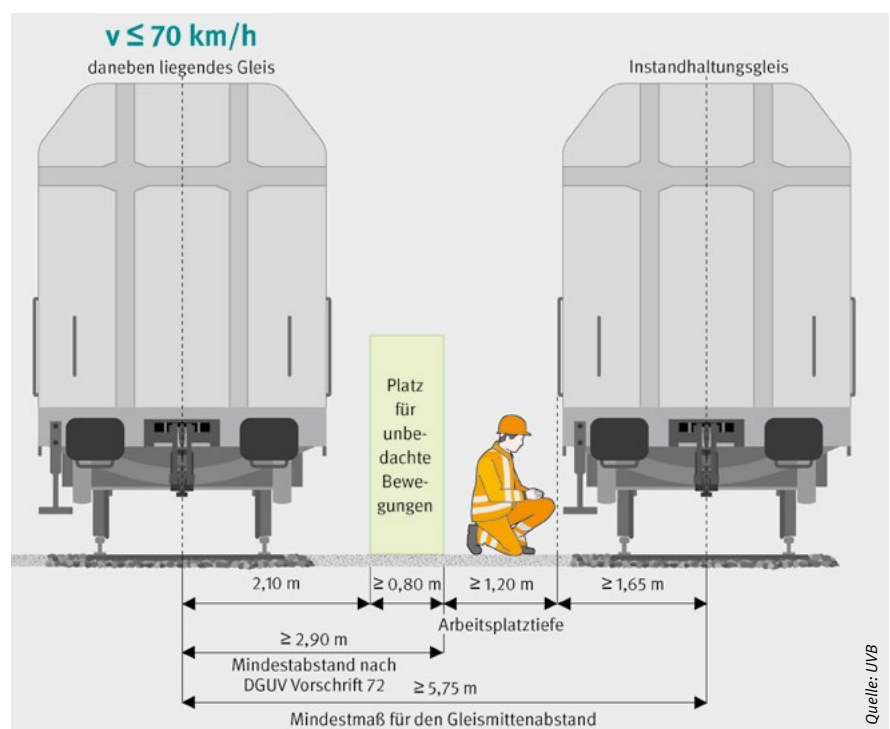
In der UVB-Fachinformation werden für das Ausführen der Tätigkeiten zur mobilen Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zwei Arbeitsplatztiefen auf Basis der ergonomischen Mindesttiefe vorgegeben (Abbildungen 1 und 2). Dabei werden übliche Körperhaltungen beim Ausführen der Tätigkeiten berücksichtigt. Ist eine größere Bewegungsfläche erforderlich, z.B. beim Verwenden sperriger Arbeitsmittel oder Materialien, muss das Maß vergrößert werden. Für die Bemessung ist immer die Tätigkeit mit dem größten Platzbedarf anzunehmen. Im Ergebnis kann dies dazu führen, dass bestimmte Tätigkeiten örtlich nicht ausführbar sind.

Der Grundsatz der Rangfolge der Sicherheitsmaßnahmen nach dem Arbeitsschutzgesetz (technische vor organisatorischen und vor personenbezogenen Maßnahmen) ist auch hier anzuwenden. Zunächst ist zu prüfen, ob der vorhandene Gleismittenabstand als ausreichend und sicher betrachtet werden kann ($a \geq 9 \text{ m}$ bei $v \leq 200 \text{ km/h}$). Bei Gleismittenabständen $a < 9 \text{ m}$ und Fahrten mit Geschwindigkeiten über 70 km/h in Gleisen neben dem Instandhaltungsgleis ist die mobile Instandhaltung außen an Eisenbahnfahrzeugen ohne zusätzliche technische Sicherheitsmaßnahme nicht zulässig.

Für das Herstellen des „sicheren Bereiches“ (Arbeitsplatzes) sind die Sicherheitsmaßnahmen entsprechend nachstehender Rangfolge umzusetzen:

- Bauliche Abgrenzung zum daneben liegenden Gleis, z.B. durch ein fest installiertes Geländer (siehe Titelbild auf Seite 7)
- Gleissperrung zur Sicherung von Personen (Uv-Spernung) des daneben liegenden Gleises

Abbildung 4: Mindestmaß für den Gleismittenabstand bei $v \leq 70 \text{ km/h}$ im daneben liegenden Gleis – Arbeitsplatztiefe $\geq 1,20 \text{ m}$



- Ausreichend groß bemessener Gleismittenabstand zwischen dem Instandhaltungsgleis und dem daneben liegenden Gleis. Dieser ist u.a. abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit im daneben liegenden Gleis und muss das vorhersehbare Verhalten (unbedachte Bewegungen) berücksichtigen. (Abbildungen 3 bis 5: drei Beispiele für bundeseigene Eisenbahninfrastruktur – detaillierte Erläuterungen zu den Maßangaben enthält Anhang 1 der UVB-Fachinformation)

Abschließend enthält die UVB-Fachinformation weitere Hinweise zu Arbeiten in bewegten Eisenbahnfahrzeugen, zur Notwendigkeit von geeigneten Verkehrswegen zu und von den Einsatzorten sowie zu speziellen Anforderungen an die Arbeitsplätze, z.B. erforderliche Beleuchtung, elektrische Gefährdungen, hochgelegene Arbeitsplätze sowie Pausen- und Sanitärräume.

Fazit

Mobile Instandhaltung erfolgt immer häufiger außerhalb von Werkstätten und Werkstattgleisen – direkt in den Gleisanlagen. Um die Gefährdungen durch Rangier- und Zugfahrten in daneben liegenden Gleisen zu minimieren bzw. zu beseitigen und den Beschäftigten ein sicheres Arbeiten

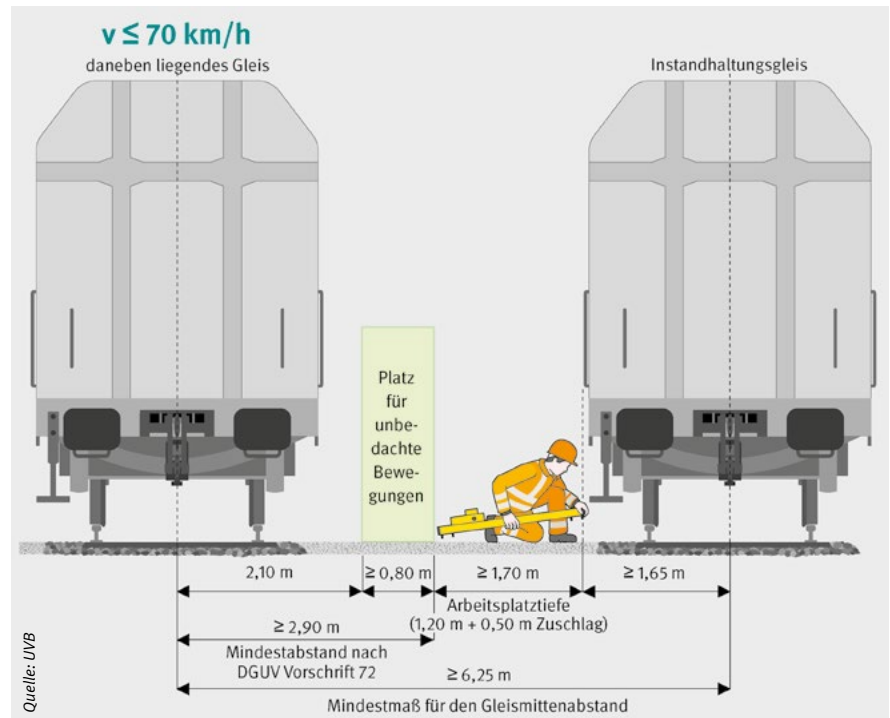


Abbildung 5: Mindestmaß für den Gleismittenabstand bei $v \leq 70$ km/h im daneben liegenden Gleis – Arbeitsplatztiefe $\geq 1,70$ m

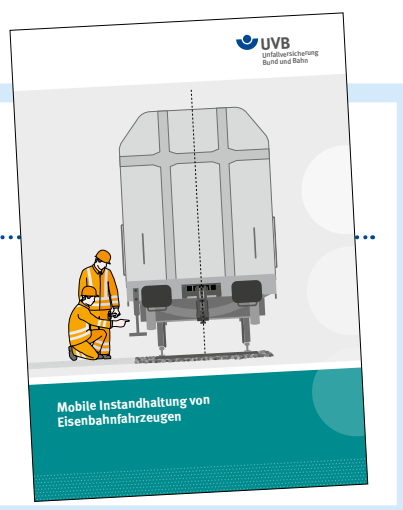
zu ermöglichen, sind geeignete Örtlichkeiten gemeinsam mit dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber auszuwählen sowie vor Beginn und beim Ausführen der Tätigkeiten detaillierte Sicherungsmaßnahmen festzulegen, durchzuführen und den Beschäftigten bekanntzugeben.

Das Planen, Festlegen und Kontrollieren dieser Sicherheitsmaßnahmen liegt im Verantwortungsbereich des

Unternehmers, der seine Beschäftigten beauftragt, die Tätigkeiten der mobilen Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen in den Gleisanlagen auszuführen. Nur wenn die Beschäftigten die Gefährdungen sowie die festgelegten Sicherheitsmaßnahmen kennen und vor Ort auch anwenden, ist sicheres Arbeiten möglich. Das Nichtbefolgen der Sicherheitsmaßnahmen kann gravierende Folgen haben.

Die UVB-Fachinformation „Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen“

www.uv-bund-bahn.de/fileadmin/user_upload/9309.pdf



Testen Sie sich selbst

Ein Sicherheitstest

Prüfen Sie
Ihr Wissen!

Die Schwerpunkte in diesem Heft widmen sich unter anderem den Themen: Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen und Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit.

Die folgenden Fragen für das richtige Verhalten sind als Testfragen für Sie gedacht, bei denen Sie prüfen können, inwieweit Sie bei den Themen rund um die Unfallversicherung „sattelfest“ sind. Kreuzen Sie bitte die nach Ihrer Meinung richtigen Antworten an. Die Lösungen finden Sie auf Seite 2.

1. **Zum Verkürzen von Standzeiten und Ausfällen der Eisenbahnfahrzeuge wird die Instandhaltung immer häufiger außerhalb von Werkstätten und Werkgleisen ausgeführt. In der Praxis heißt diese Tätigkeit:**

- a) Instandhaltung im Freien
- b) Immobiler Instandhaltung
- c) Mobile Instandhaltung

2. **Die UVB-Fachinformation „Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen“ umfasst die geplante Instandhaltung gemäß DIN EN 13306:2018-02:**

- a) Instandhaltung – Wie man es nicht macht
- b) Instandhaltung – Begriffe der Instandhaltung
- c) Instandhaltung – Wie es der Vorarbeiter gern sieht

3. **Unter den Begriff „Mobile Instandhaltung“ gehört z.B. folgende Tätigkeit:**

- a) Bremsprobe
- b) Prüfen von Wagen im Eisenbahnbetrieb
- c) Austausch von Verschleißteilen oder defekten Baugruppen

4. **Gehört zur mobilen Instandhaltung das Aufgleisen von Eisenbahnfahrzeugen?**

- a) ja
- b) nein
- c) weiß ich nicht

5. **Die Beschäftigten der „mobilen Trupps“ sind:**

- a) keine Betriebseisenbahner
- b) Betriebseisenbahner
- c) Eisenbahner im Vertrieb

6. **Die Beschäftigten der „mobilen Trupps“ sind in der Regel nicht oder unzureichend mit den betrieblichen Abläufen im Eisenbahnbetrieb vertraut.**

- a) Sie sind bestens vertraut
- b) Stimmt nicht
- c) Stimmt

7. **Die zum Einsatzort werdenden Gleise sind für die Beschäftigten Arbeitsstätten im Sinne der...**

- a) Europäischen Vorschrift EU 3382.
- b) Arbeitsstättenverordnung.
- c) Verordnung zur Regelung der mobilen Instandhaltung.

8. **Analog zu anderen Arbeitsstätten sind die Beschäftigten vor Beginn der Arbeiten zu den detaillierten Örtlichkeiten sowie zu den betriebsspezifischen Besonderheiten...**

- a) nicht einzuweisen.
- b) einzuweisen bzw. zu unterweisen.
- c) auf sich alleine gestellt.

9. **Bei der mobilen Instandhaltung ist eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen...**

- a) vom Unternehmer
- b) vom Auftraggeber
- c) von keinem, weil nicht notwendig

10. **Aufgrund der hohen Gefährdung durch den Eisenbahnbetrieb dürfen planbare und planmäßige Tätigkeiten in Gleisanlagen nur durchgeführt werden, wenn**

- a) der Arbeitsauftrag unterschrieben wurde.
- b) wenn gewiss ist, wer die Arbeiten bezahlt.
- c) geeignete Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt werden.

11. **Vervollständigen Sie den Satz: Wer sich im Straßenverkehr rücksichtsvoll und umsichtig verhält...**

- a) hat auf der Straße nichts verloren.
- b) macht allen das Leben leichter.
- c) wird von allen anderen ausgelacht.

12. **Das Ziel der Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit ist gerichtet gegen...**

- a) Egoismus, Stress und Aggressionen im Straßenverkehr.
- b) rücksichtsvolles Fahren und Gehen.
- c) alle Verkehrsteilnehmer, die sich vorbildlich verhalten.