

# Verhalten im Gleisbereich

»Hier im Gleisbereich ist für Dich alles neu. Hier musst Du erst lernen, Dich richtig zu verhalten, ja, hier musst Du erst wieder richtig laufen lernen. Überall lauern Gefahren, die Du noch nicht richtig einschätzen kannst. Aber keine Bange, wir helfen Dir dabei, Dich sicher zu fühlen. Das wirst Du alles bald gelernt haben.«

Nach diesen eindringlichen Worten von Rangiermeister F. an Herbert, den auszubildenden Rangierer, begaben sich beide vom sicheren Bürogebäude in den Gleisbereich. »Wenigstens bist Du schon angezogen wie ein richtiger Rangierer. Du trägst sogar Warnkleidung. Man kann Dich deshalb gut erkennen. Mit den Sicherheitsschuhen kannst Du gut über Schotter laufen. Und den Schutzhelm kennst Du ja schon von Deiner früheren Tätigkeit.« »Die Handschuhe kenne ich auch von früher«, entgegnete Herbert. Rangiermeister F. fügt hinzu: »Die bahnärztliche Untersuchung hat auch ergeben, dass Du gut hören und sehen kannst und auch sonst für diesen Beruf geeignet bist.«

## Bewegte Fahrzeuge

Auf dem äußeren Rangiererweg angekommen bleiben beide stehen. Der Rangiermeister: »Die größte Gefahr geht natürlich von den bewegten Schienenfahrzeugen aus. Deswegen dürfen sich im Gleisbereich nur die Kollegen aufhalten, die hier eine Aufgabe zu erfüllen haben. Andere haben hier nichts zu suchen.«

»Das war bei uns in der Werkstatt auch so«, beeilt sich Herbert anzumerken, »unser Meister hat alle hinauskomplimentiert, die dort nicht hingehörten, besonders das Fahrpersonal.« »Siehst Du, das machen wir hier auch so, wir gehen sogar noch einen Schritt weiter, denn wir lassen die »Fremden« gar nicht erst hierher. Aufhalten dürfen sich hier nur die Rangierer, die Lokrangierführer, die Wagenmeister, deren Vorgesetzte und – bei entsprechender Sicherung – die Fachleute der Bahninstandhaltung sowie die Streckenläufer und die Weichenschmierer.«

## Auf dem Rangiererweg

»Aber kommen wir auf unseren Standort zurück. Wir stehen hier auf dem Rangiererweg. Das ist der Arbeitsplatz neben den Gleisen für den Rangierer. Hier geht er neben den Fahreinheiten,

wenn er nicht mitfahren kann, hier geht er zum Stellen der Handweichen, zum Betätigen der Gleissperren und natürlich auch zur Beobachtung des Gleisbereiches bei geschobenen Fahrten.« Für Herbert sind das alles noch neue Begriffe, deshalb muss er gleich nachfragen: »Auf dem Rangierweg bin ich also völlig sicher vor den Gefahren durch die bewegten Schienenfahrzeuge, denn ich befinde mich ja außerhalb der Gleise.« »Leider hast Du nur zum Teil recht«, entgegnet der Rangier-



Wenn Wagen auf »Lücke stehen« darf der Rangierer auf keinen Fall aufrecht ins Gleis gehen, sondern muss unter den Puffern hindurchtauchen.

meister, »zunächst möchte ich deshalb erstmal den Begriff klarstellen. Wir befinden uns auf dem Rangiererweg. Die Schienenfahrzeuge legen, über Gleise und Weichen rollend, einen bestimmten Weg zurück, den Rangiererweg. Also, auf dem Rangiererweg befindet man sich zwar außerhalb des Fahrbereiches aber noch innerhalb des Gleisbereiches, in dem man gefährdet sein kann. Zum Standort kommen noch entsprechendes Verhalten und entsprechende Aufmerksamkeit hinzu. Erst dann können wir von einem ungefährdeten Arbeitsplatz sprechen. Zum entsprechenden Verhalten gehören: Aufrecht gehen, in der Mitte des Rangiererweges gehen, nicht in den benachbarten Fahrbereich treten, anliegende Kleidung tragen. Über



Längere Wagengruppen, die beim Überqueren der Gleisanlagen im Wege stehen, müssen vom Rangierer auf der Endbühne eines Waggons gequert werden. Auf keinen Fall steigt er über die Puffer oder kriecht er unter den Wagen hindurch.

diese Zusammenhänge haben wir auch schon im letzten Dienstunterricht im Rahmen einer Arbeitsschutzunterweisung gesprochen. In der UVV »Schienenbahnen« (BGVD 30/VBG 11) ist das alles geregelt, wie Du Dich erinnern wirst, auch die Definitionen.«

## Engstellen neben dem Gleis

Nachdenklich gehen beide weiter in Richtung Ablaufberg. Das Gleis führt an einer Rampe vorbei. Der Rangiererweg ist an dieser Stelle unterbrochen, er führt auf der anderen Gleisseite weiter.

»Natürlich müssen wir auch in den Fahrbereich hineintreten. Denk nur an das Kuppeln oder wie hier an den Wechsel des Rangiererweges von einer Seite des Fahrbereiches auf die andere.

Hier ist es wegen der Engstelle durch die Rampe notwendig, die Seite zu wechseln. Es wäre unverantwortlich, so weiter zu gehen. Zwischen Schienenfahrzeugen und Rampenkante ist der erforderliche, seitliche Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m nicht vorhanden. Die Gefahr, eingequetscht zu werden, ist hier groß. Auch vor Außenbögen muss der Rangierer den Rangiererweg wechseln, weil er sonst keine Sichtverbindung mit dem Triebfahrzeugführer halten kann. Beim Überqueren des Fahrbereiches müssen wir uns zunächst vergewissern,

dass hier kein Fahrzeug kommt. Dazu ist es notwendig, nach beiden Seiten Ausschau zu halten. Die Schienenfahrzeuge rollen heute so leise heran, dass man sie kaum hören kann, erst recht bei hohem Umgebungslärm.«

## Hindernisse sofort beseitigen

Plötzlich bückt sich der Rangiermeister und hebt einen ca. 2 m langen und unregelmäßig gebogenen Draht auf. »Wenn solche Hindernisse auf dem Rangiererweg liegen, musst Du sie gleich beseitigen. Sonst passiert es noch einmal wie vor 2 Jahren bei Kurt. Der ist beim Absteigen von der Lok auf einen solchen Spanndraht getreten. Das Ende schnellte hoch und traf sein linkes Auge. Das Auge war nicht mehr zu retten. Danach konnte er auch nicht mehr Rangierer sein.«

An der Rampe angekommen halten beide an. Sie wollen das Gleis überqueren, um wieder auf den Rangiererweg zu kommen. »Hier können wir hinübergehen. Man kann gut nach beiden Seiten sichern«, sagt der Rangiermeister und tritt vom Schotter aus auf den Schwellenkopf, dann über die erste Schiene auf das Mittelteil der Schwelle und weiter über die zweite Schiene, den anderen Schwellenkopf, den Schotter auf den Rangiererweg. Beim Umdrehen sieht er noch, wie Herbert mit einem Fuß auf dem Schienenkopf steht. »Das macht ein Eisenbahner nicht, das ist viel zu gefährlich«, meint er zu Herbert gewandt, »die Schwellen sind zwar auch manchmal glatt, besonders bei Regen oder bei Reifglätte. Aber vom Schienenkopf aus rutscht man noch leichter ab. Da wir gerade dabei sind, auch auf Weichenzungen, Radlenker, Leitschienen, Drahtzüge, Gleisbremsen hast Du wegen der Abrutsch- und Einklemmgefahr nichts zu suchen.« Das leuchtet Herbert ein und er nimmt sich vor, sich wie ein richtiger Eisenbahner zu verhalten.

## Wagen oder Wagengruppen auf dem Gleis

Inzwischen hat der Rangiermeister mit Herbert eine abgestellte Wagengruppe erreicht. Sie wollen wieder zurück auf die andere Seite des Gleises. »Halt!«, ruft der Rangiermeister Herbert zu, der gerade vor ihm direkt hinter den Puffern des ersten Wagens das Gleis betreten will. »Kannst Du mit Be-



An solchen besonders hierfür hergerichteten Stellen lassen sich Gleise sicher überqueren.

stimmtheit davon ausgehen, dass diese Wagen stehen bleiben? Kannst Du ausschließen, dass sie durch einen harten Rangierstoß am anderen Ende der Wagengruppe in Bewegung geraten?« Herbert sah ein, dass er dies nicht ausschließen kann und fragte nach dem Abstand, den er einhalten soll. »Mindestens 2 m«, wird er belehrt.

»Was machen wir aber, wenn das Gleis zugestellt ist, z. B. durch eine lange Wagengruppe? Wie kommen wir dann auf die andere Seite?« möchte er weiter wissen. Der Rangiermeister findet die Frage gut, weil dieses Problem oft auftaucht. »Auf keinen Fall darfst Du unten durchkriechen. Du bist nicht sicher, dass die Fahrzeuge stehen bleiben. Du musst also darübersteigen. Am besten dafür geeignet sind die Endbühnen von Güterwagen. Die musst Du suchen. Nicht vom Rangierertritt über Puffer steigen. Das ist auch zu riskant wegen der Abrutschgefahr. Irgendeinen Durchlass findest Du immer. Falls wider Erwarten nicht, gehst Du um die ganze Einheit herum, wenn es gar nicht anders geht.«

Inzwischen sind beide am Ablaufberg angekommen. »Ab hier wird es noch gefährlicher«, sagt der Rangiermeister zu Herbert und macht ihn darauf aufmerksam, dass die ablaufenden Wagen und Wagengruppen scheinbar ziellos in die Ablaufgleisanlage laufen. »Hier hinten haben selbst wir nichts zu suchen, denn anders als im übrigen Rangierbereich wird der jeweilige Gleisbereich der ablaufenden Wagen nicht mehr beobachtet, gefährdete Personen können also auch nicht gewarnt werden.« »Ich weiß«, entgegnet Herbert, »selbst bei geschobenen Fahrten ist der Rangierbegleiter an der Spitze der Fahrt oder befindet sich seitlich davor, um sicherzustellen, dass der Fahrbereich, nein, ich meine natürlich der Gleisbereich, frei ist.«



Rangiererwege sind Arbeitsplätze. Sie müssen so angelegt sein, dass für den Rangierer ausreichend Bewegungsfreiheit vorhanden ist.

»Ich glaube«, freut sich der Rangiermeister, »wir haben heute schon eine Menge gelernt. Gehen wir also zurück ins Verwaltungsgebäude. Ich muss Dir noch die neuen Unterlagen aushändigen. Du kannst Dich dann schon mal mit den nächsten Themen, wie Verhalten auf den Fahrzeugen beim Rangieren, Verhalten beim Kuppeln, Festlegen von Wagen usw., beschäftigen. Es gibt da noch viel zu lernen. Aber vorher zeigst Du mir noch einmal demonstrativ das Verhalten im Gleisbereich, wenn wir jetzt zurückgehen.«

Diesmal macht Herbert den Anführer. Sie gehen einen anderen Weg. Die Gleise werden an einer Stelle überquert, die dafür vorgesehen ist. Sie sind hier ganz ausgebohlt, auch der Bereich zwischen den Schienen. Beim Weitergehen auf dem Rangiererweg entdeckt Herbert einen achtlos hingeworfenen Hemmschuh.

»Hier werde ich sofort tätig«, denkt er, hebt den Hemmschuh auf und sucht nach einem Hemmschuhständer. Da er keinen findet, legt er ihn auf dem Kopfstück einer Schwelle ab. Laut sagt er: »Man weiß nie, wem dieser Hemmschuh als Stolperstelle zum Verhängnis werden kann, außerdem muss man auch sofort handeln, weil man immer beobachtet wird und vorbildliches Handeln führt zu mehr Sicherheit, auch für einen selbst.« »Recht hast Du, Herbert. Und denke immer daran, einen guten Rangierer erkennt man an seiner vorausschauenden und sicherheitsgerechten Arbeitsweise. Ein guter Rat zum Schluss, den Du nicht als Besserwisserei der »Alten« ablehnen solltest: Vor allem in den ersten fünf Berufsjahren solltest Du Dich immer wieder selbst prüfen, ob Du den Gefährdungen im Gleisbereich immer mit dem nötigen Respekt begegnest. Ich glaube, Du wirst ein verantwortungsvoller Rangierer. Ein prima Kumpel bist Du jedenfalls heute schon!«