

Arbeitsschutz bei Eisenbahnen:

# Richtiges Verhalten von Rangierern auf Fahrzeugen



Die Spuren auf der Pufferhülse waren eindeutig. Das Profil des linken Schuhs hatte sich abgezeichnet. Nur am Rand war sie unscharf. Die Rekonstruktion des Unfalles hatte ergeben: der verunglückte Rangierer muss mit dem rechten Fuß auf dem Rangierertritt gestanden haben, mit dem linken hat er sich auf dem Puffer abgestützt. Wahrscheinlich ist er aus dieser Haltung abgerutscht und ins Gleis gefallen. Leider kann er zum Unfallhergang nicht mehr gefragt werden, denn er wurde tödlich verletzt.

»Ich möchte diesen Unfall zum Anlass nehmen, im heutigen Dienstunterricht nicht nur hierüber, sondern auch über das Verhalten auf Eisenbahnfahrzeugen mit Euch zu diskutieren«, so beginnt der Dienststellenleiter die zusätzlich anberaumte Unterweisung seiner Mitarbeiter zur Unfallverhütung im Rangierdienst. Sie treffen sich in regelmäßigen Abständen, meistens alle drei Monate. Unterweisungsthemen sind alle Aspekte der sicheren Betriebs-

durchführung, sowohl aus betrieblicher Sicht als auch aus Sicht der Verhütung von Arbeitsunfällen. Wie notwendig Gespräche hierüber sind, zeigt das Unfallgeschehen. So habe man, führt der Dienststellenleiter weiter aus, durch Arbeitsunfälle inzwischen zwar eine geringere Ausfallquote als durch Krankheiten der Mitarbeiter, jedoch gelte: »Jeder Unfall ist einer zuviel!« Seine Zuhörer sind heute hoch motiviert. Schließlich geht ihnen der Unfall ihres Kollegen sehr nahe. Ein Rangierleiter: »Wenn wir zeitlich sehr in Druck sind, ist die Bereitschaft zum konsequent sicheren Verhalten manchmal etwas eingeschränkt.« So konnte es nur einer ausdrücken. Sie nennen ihn den Philosophen, weil er sich in seiner Freizeit oft mit Themen unseres Seins auseinandersetzt und manchen Kollegen im Gespräch auch damit nervt. Hier findet er aber ungeteilte Zustimmung.

So kann die Aussage nicht im Raum stehen bleiben. Der Dienststellenleiter bemüht sich aufzuklären. Selbstverständlich ging die Sicherheit immer

vor, an erster Stelle natürlich die persönliche Sicherheit der Mitarbeiter. Daran müsse man vor jeder Entscheidung denken. »Fangen wir bei den oft unzureichend gestalteten und schlecht angeordneten Tritten an«, nimmt der Dienststellenleiter den Gedanken wieder auf. »Fahrten zu begleiten ist eine der Haupttätigkeiten des Rangierers. In der Fahrdienstvorschrift wird er dann als Rangierbegleiter bezeichnet. Begleiten heißt mitfahren oder nebenhergehen. Ihr wisst, dass bei gezogenen Fahrten dies kaum ein Problem sein wird.« Es folgen die Hinweise auf die Mitfahrmöglichkeit im Führerstand der Lok und auf den meistens sehr gut und sehr sicher gestalteten Rangierständen auf der Lok. Der Fahrweg kann von dort aus gut eingesehen werden. Bei geschobenen Fahrten muss dies in den meisten Fällen von der Spitze der Fahrt, d. h. vom vorderen Wagen ganz vorn aus erfolgen. Fehlt dort der Rangierertritt, muss in den meisten Fällen nebenher gegangen werden und zwar seitlich voraus.

Ein Rangierer will wissen, unter welchen Umständen er einen etwas verbogenen Tritt noch betreten darf. Die Antwort hierzu kommt direkt: »Wenn Du das Gefühl hast, auf diesem Tritt nicht sicher stehen zu können, steige auch gar nicht erst auf. Solche Unsicherheiten verstärken das Absturzrisiko.« Natürlich soll das auch keine Aufforderung für besonders waghalsige Mitarbeiter sein, jeden auch noch so defekten Tritt mit akrobatischen Verrenkungen zu besteigen. Aber im praktischen Betrieb fallen die Entscheidungen in dieser Weise. In den Bereichen mit Funkfernsteuerung ist hier noch gewisserhafter zu entscheiden. Der Lokrangierführer muss sich nicht nur zum Begleiten der Fahrt für die Fahrwegbeobachtung auf dem

Diese Rangierer verhalten sich richtig.



Tritt aufhalten, sondern die Fahreinheit auch von dort aus steuern.

»Hätten wir bloß mehr Wagen mit den neuen Tritt-Griff Einheiten, dann wären wir schon viele Probleme los«, meldete sich gleich ein Lokrangierführer. »Dort fühle ich mich sehr sicher. Schließlich habe ich eine größere Trittlfläche unter den Schuhen und bessere Haltegriffe bzw. Haltestangen zum Festhalten, als bei den übrigen Güterwagen. Aber damit müssen wir wohl leben.« Da sie über dieses Problem schon oft gesprochen haben, wird heute hierüber nicht mehr weiter diskutiert.

»Wir sollten aber auch darüber sprechen, unter welchen Umständen man auf der Ladefläche des Wagens mitfahren kann. Das ist auch Praxis« – Nun war es heraus! Dazu wollten sie vom Chef schon lange die Zustimmung haben. Es ist doch nicht einzusehen, warum ein Rangierer bei fehlendem Tritt nicht auf der Ladefläche eines Wagens mitfahren kann, wenn er sich gut festhalten kann. Dies ist z. B. möglich an einer nicht zu niedrigen Stirnwand, an einer Runge usw. Gefährdet sein kann er auch durch eventuell verrutschende Ladung. Deshalb sollte vor einem Mitfahren geprüft werden, ob die Ladung noch fest verstaut ist und selbst bei einer Zwangsbremung nicht ins Rutschen kommen kann. Auf der Ladung selbst darf er aber nicht mitfahren. Der Dienststellenleiter zögert nun nicht mehr mit der Antwort, denn seit Oktober 1997 enthält die UVV »Schienenbahnen« (BGV D 30/VBG 1 1) hierzu die eindeutige Aussage, dass nicht nur auf Endtritten und Endbühnen sondern auch auf Ladeflächen mitfahren werden darf, wenn ein fester Stand und sicherer Halt möglich sind. Rangierer und Lokrangier-

führer müssen sich dort bestimmungsgemäß verhalten, d. h. gut festhalten, nicht unnötig weit hinausbeugen. An Engstellen, wie z. B. an Rampen, darf auf der »gefährlichen« Seite nicht auf Tritten mitgefahren werden. Die Einklemmgefahr ist zu groß. Deshalb muss sich hier der Rangierer die andere Mitfahrseite wählen oder, wenn sie nicht vorhanden ist, auf der abgewandten Seite nebenher gehen; bei Rampen auch über die Rampe selbst.

Mit der Frage »Bis zu welcher Geschwindigkeit darf ich als Rangierer auf den Tritt aufspringen oder von ihm abspringen?« wird nun ein neues Kapitel angeschnitten. »Springen darfst Du überhaupt nicht«, wird dem Frager aus dem Kreis der Kollegen geantwortet. »Allenthalben auf- oder absteigen. Und das geht eigentlich nur gut bei Stillstand, vielleicht noch bei Schrittgeschwindigkeit, also höchstens bei 5 km/h«. Tatsächlich treffen hier zwei entgegengesetzte Ziele aufeinander. Der Betrieb verlangt einen möglichst flüssigen Ablauf, die Unfallverhütung in diesem Fall eigentlich den Stillstand. Das Ergebnis ist der Kompromiss mit der Schrittgeschwindigkeit. Das Auf- und Absteigen von Fahrzeugen ist mit Abstand die größte Unfallquelle im Eisenbahnbetrieb. Natürlich sind es in der Mehrzahl relativ harmlose Verletzungen, die dabei entstehen, aber sie führen oft zu Arbeitsunterbrechungen von mehreren Tagen. Vor dem Absteigen sollte der Rangierer genau prüfen, wo er hinfreten wird. Nicht immer sind die Rangiererwege frei von Hindernissen. Das Beispiel Schrottplatz wird auch gleich wieder angeführt. Der Dienststellenleiter wird sich auch diesmal wieder mit allem Nachdruck an seinen Kollegen auf dem Platz wen-

den und an das Freihalten der Rangiererwege erinnern.

Bei diesen Diskussionspunkten wird auch gleich noch einmal daran erinnert, dass selbstverständlich nur solche Beschäftigten auf Schienenfahrzeugen mitfahren dürfen, die am Rangieren beteiligt sind oder dies bei Ladearbeiten während der Fahrzeugbewegung erforderlich ist. »Lasst also keinen mitfahren. Die Bequemlichkeit mancher Leute wollen wir nicht unterstützen, leicht kann sie zum Verhängnis werden«, werden die Rangierer eindringlich ermahnt.

»Nun wird es wieder Zeit, zum Schluss zu kommen, ich kann Eure Ungeduld, rechtzeitig den wohlverdienten Feierabend anzutreten, auch verstehen«, bemerkt der Dienststellenleiter. »Halten wir aber die wichtigsten Dinge, die wir uns heute gemeinsam überlegt haben und was sonst noch dazu zu sagen ist, in kurzen Worten zum Einprägen fest:

- Auf Schienenfahrzeugen mitfahren dürfen nur Befugte wie Ihr, in der Regel Rangierbegleiter, Lokrangierführer.
- Ihr müsst Euch auf den dafür vorgesehenen Stellen aufhalten, also auf Endtritten, auf Endbühnen, auf Steuer- und anderen Mitfahrständen. Ungeeignet sind Puffer, Ladegut.
- Ihr dürft nur bei höchstens Schrittgeschwindigkeit auf Schienenfahrzeuge aufsteigen oder von ihnen absteigen.
- Ihr dürft Euch nicht in Öffnungen nicht festgelegter Außentüren von Schienenfahrzeugen aufhalten.

Für heute einen schönen Feierabend und ab morgen wieder unfallfreies Rangieren!«

Das hier vorgeführte falsche Verhalten ist gefährlich!

