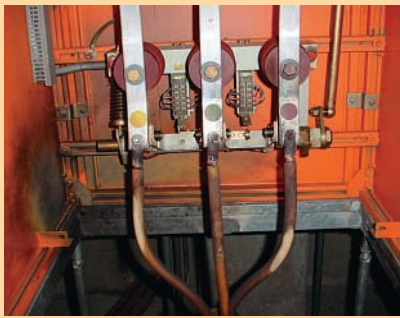


❶ Kabelabgang, den der Monteur irrtümlicherweise zum Aufsteigen nutzen wollte



schen Assistenten, ausgebildet als Sicherheitsingenieur, und einer Bürokraft zusammen. Die Leitung liegt in der Hand eines erfahrenen Technischen Aufsichtsbeamten.

Ihre Ansprechpartner in den Präventionszentren der BGFE erreichen Sie in den jeweiligen Bezirksverwaltungen unter der Durchwahl –200.

ESP – Kein Freifahrtschein für scharfe Kurven

Elektronische Stabilitätsprogramme (z. B.: ESP, DSC und VSC) erkennen ein Schleudern des Fahrzeugs schon im Ansatz und fangen das Fahrzeug ab, bevor es außer Kontrolle gerät. In vielen Neuwagen ist das Stabilisierungspaket eingebaut. Mit Hilfe der Sensorik des Antiblockiersystems registriert es die Gefahr und reagiert: Ein einzelnes Rad oder mehrere Räder werden genau dosiert abgebremst und/oder das Drehmoment des Motors wird gedrosselt.

Die Ausrüstung mit Elektronischem Stabilitätsprogramm senkt die Unfallzahlen, betont ein großes Automobilunternehmen. ESP helfe besonders dabei, so genannte Fahr- und Alleinunfälle zu verhindern. Selbstüberschätzung des Fahrers und Straßenglätte sind bei solchen Unfällen ohne Beteiligung anderer Fahrzeuge häufig Unfallursachen. Durch Überschlänge und Kollisionen, z. B. mit Bäumen, sind Fahr- und Alleinunfälle besonders schwerwiegend. Rund zwei Drittel der tödlichen Straßenverkehrsunfälle werden diesem Typus zugeordnet.

Der Sicherheitsgewinn durch ESP darf jedoch nicht zu größerer Risikobereitschaft der Fahrer führen. Niemand sollte sich dazu verleiten lassen, das Eingreifen des Elektronischen Stabilitätsprogramms auszuprobieren.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die gewerblichen Berufsgenossenschaften empfehlen: **Jeder Verkehrsteilnehmer sollte so fahren, dass er das Auto auch ohne ESP im Griff hat. Die Elektronik ist nur für den Notfall da.**

**Aus dem Unfallgeschehen
Durchführen von Arbeiten
ohne Auftrag**

Arbeitsauftrag: Die Niederspannungs- und Mittelspannungsanlagen eines Betriebes sollten einer Revision unterzogen werden. Dazu wurden an Wochenenden bis zu acht Monteure eingesetzt. Innerhalb der Woche konnten die Arbeiten wegen der laufenden Produktion nur von zwei Monteuren fortgeführt werden.

Unfallhergang: Im Beisein der zwei Monteure wurde die letzte Mittelspannungsschaltzelle am Unfalltag vom Anlagenverantwortlichen freigeschaltet und nach Durchführung der fünf Sicherheitsregeln für die Arbeit freigegeben. Nachdem die Revisionsarbeiten fast abgeschlossen waren, stieg – von seinem Kollegen unbeobachtet – einer der Monteure von der freigeschalteten Zelle aus in den „Kabelkeller“. Beim Versuch den „Keller“ wieder zu verlassen, hat der Monteur offensichtlich die Zellen verwechselt und wollte in der benachbarten, unter Spannung stehenden Zelle aufsteigen.

In diesem Moment hörte der in etwa 5 m Entfernung stehende Kollege einen Knall mit anschließender Rauchentwicklung. Er setzte sofort einen Notruf ab und begab sich zu dem Arbeitsplatz des Kollegen. Mit einem weiteren herbeigerufenen Kollegen konnte er dann den Kabelboden an der Stelle mit der stärksten Rauchentwicklung öffnen. Dort fanden sie den Monteur, dessen brennende Kleidung sofort von den Kollegen gelöscht wurde.

Unfallanalyse: Der Monteur handelte ohne Auftrag. Auch im Nachhinein konnte nicht geklärt werden, warum er in den „Kabelkeller“ abgestiegen war.

Als Elektromonteur mit langjähriger Erfahrung hätten ihm jedoch die Folgen einer unzulässigen Annäherung an unter Spannung stehende Teile bewusst sein müssen (s. a. BGV A2 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ §§ 6 und 7).

J. Jühling

