

# BahnPraxis B



- Aktuell** Auf den Herbst folgt der Winter...  
Unfallsteckbrief: „Mitfahrt außerhalb der Fahrerkabine“  
Jahresschwerpunktaktion 2019/2020 „WO BIST DU GERADE?“
- Test** Fachliche Kompetenz für Notdienste

## Liebe Leserinnen und Leser,

das Oktober-Heft der *BahnPraxis B* – Sie als treue Leserin oder treuer Leser werden es wissen – steht wie jedes Jahr unter dem Motto „Gefahren des Winters und Vorbereitungen auf die Einflüsse von Kälte, Eis und Schnee“. Selbst nach 184 Wintern (seit 1835) sind diese Herausforderungen – auch vor dem Hintergrund ständiger Veränderungen der Technik und des Klimas – noch immer schwer zu beherrschen.

Obwohl die Winter infolge des Klimawandels wärmer und schneeärmer geworden sind, bringt diese Entwicklung nicht weniger Beeinträchtigungen mit sich – im Gegenteil: Die Beeinträchtigungen auf Infrastruktur und Mobilität sind durch schweren und nassen Schnee, kurzfristige Temperaturwechsel sowie extreme Sturmereignisse eher größer geworden.

Hinzu kommen relativ viele überalterte Stellwerksanlagen, welche die Betriebsdurchführung erschweren und aufwendig in Stand gehalten und betrieben werden müssen.

Das Netz der Deutschen Bahn AG ist in den 25 Jahren seit der Bahnreform von circa 41.000 km auf etwa 33.500 km reduziert worden. Gleichzeitig ist aber die Anzahl der Züge und Fahrgäste um circa 30 Prozent gestiegen. Das bedeutet einen erheblichen Anstieg der Verkehrsströme auf den Magistralen. Die Auswirkungen von einzelnen Störungen – sowohl auf den Betriebsablauf inklusive Verzögerungen und Verspätungen bis hin zu Zugausfällen, aber auch auf die Anzahl der betroffenen Fahrgäste – sind oftmals gravierend.

Die Bundesregierung hat auf dem Klimagipfel beschlossen, mehr Geld in das klimafreundliche System Bahn zu investieren. Dies ist eine große Chance – verbunden mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs auf den Schienen und der gleichzeitigen Erwartung, dass das System Bahn die Ressourcen schafft, vorhält und beherrscht. Hierzu gehört ein möglichst reibungsloser und störungsfreier Betriebsablauf – auch im Winter!

Wir wünschen Ihnen – auch bei winterlichen Verkehrsverhältnissen – allzeit eine gute Fahrt

## Ihr *BahnPraxis*-Redaktionsteam



### Unser Titelbild:

RE bei der Einfahrt in Berlin Hbf (tief) in winterlicher Umgebung.

Foto: DB AG/Bartłomiej Banaszak

## Inhaltsverzeichnis

- 3 Auf den Herbst folgt der Winter...
- 8 Unfallsteckbrief: „Mitfahrt außerhalb der Fahrerkabine“
- 9 Jahresschwerpunktaktion 2019/2020 „WO BIST DU GERADE?“
- 11 Test „Fachliche Kompetenz für Notdienste“

### 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*“, 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, Linienstraße 214, D-10119 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.



Wegeunfälle

## Auf den Herbst folgt der Winter...

Dipl.-Ing. (FH) Rainer Liebermann, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB),  
Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region West, Essen

Auch dieses Jahr kommt er wieder, der Winter. Hat man den Herbst unfallfrei gemeistert, steht oft „ganz plötzlich und unerwartet“ der Winter vor der Tür. Mit vielfältigen Herausforderungen auf dem Weg zur Arbeit und auf den innerbetrieblichen Verkehrswegen muss nun gerechnet werden. Beschäftigte müssen besondere Vorsicht walten lassen oder anders ausgedrückt: Ab jetzt sind besondere Vorsichtsmaßnahmen einzuhalten beziehungsweise umzusetzen.

Foto: Rainer Liebermann



Abbildung 1:  
Verschneite und glatte  
Wege

Der Sommer lässt oft vergessen, dass Laub im Herbst oder vereiste und glatte Wege im kommenden Winter eine erhöhte Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer darstellen. Das Unfallrisiko und damit die Verletzungsgefahr steigen.

### Der Weg zur Arbeit und nach Hause

Vor der Winterzeit muss sich jeder Beschäftigte ernsthaft und eigenverantwortlich die Frage beantworten, wie sie/er sicher zur Arbeit und wieder nach Hause kommt. Was kann getan werden, um auch in der kalten Jahreszeit sicher zur Arbeit und zurück zu kommen? Hierzu gibt es verschiedene Varianten. Welche gewählt werden, liegt in der Verantwortung jedes Einzelnen.

### Muss ich im Winter pünktlich zur Arbeit erscheinen?

Alle Beschäftigten sind verpflichtet, auch bei ungünstigen Wetter- und Verkehrsbedingungen, pünktlich zur Arbeit zu erscheinen. Verspätet man sich mehrmals, zum Beispiel aufgrund schlechter Witterung, Glätte, Eis oder Schnee, könnte dies unter Umständen eine Abmahnung rechtfertigen. Durch frühzeitiges und überlegtes Handeln sowie der richtigen Wahl des Verkehrsmittels kann dies vermieden werden. Grundsätzlich liegt es in der Entscheidungsfreiheit eines jeden Beschäftigten, welches Verkehrsmittel sie/er benutzt, oder ob der Weg zur Arbeit und wieder

zurück zu Fuß angetreten wird. Die Entscheidung wird in der Regel von mehreren Faktoren beeinflusst:

- Arbeitsbeginn/Arbeitsende
- Zeitbedarf für den Weg/Länge der Strecke
- Persönliche Vorlieben
- Kosten für das Verkehrsmittel

### Zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Sind Beschäftigte zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Arbeit und zurück unterwegs, müssen sie sich auf die winterliche Jahreszeit einstellen. Die Tage werden später hell, früher dunkel und gegebenenfalls hat es geregnet oder geschneit. Die Wege können verschneit oder glatt sein (Abbildung 1). Umso wichtiger ist ein der Jahreszeit und der Witterung angepasstes, umsichtiges Verhalten. Hierzu gehören:

- Frühzeitig über die Verkehrsverhältnisse informieren.
- Nicht auf den letzten „Drücker“ losgehen, genug Zeit für den Weg einplanen.
- Um frühzeitig gesehen zu werden, sollte der Jahreszeit angepasste helle und auffällige Kleidung getragen werden. Hilfreich sind auch Reflektoren.
- Das Schuhwerk sollte für die winterlichen Bedingungen geeignet sein; von Vorteil ist eine griffige und profilierte Sohle.
- Geräumte Wege benutzen. Glatte Wege oder unübersichtliche Stellen meiden.

Der Weg und somit der Unfallschutz beginnen an der eigenen Haustür. Gehwege sind durch die Hauseigentümer oder Grundstücksbesitzer in einem sicheren Zustand zu halten. Die sogenannte Verkehrssicherungspflicht schreibt vor, dass an das Grundstück unmittelbar angrenzende Wege von Schnee zu räumen und gegen Glätte zu streuen sind (Abbildung 2).

### Mit dem Fahrrad, E-Bike und neuerdings mit dem E-Scooter

Auch in der Winterzeit lassen es sich viele Beschäftigte nicht nehmen, mit dem Fahrrad, E-Bike oder jetzt auch öfters mit dem E-Scooter zur Arbeit zu fahren. Die Entscheidungen, diese Verkehrsmittel im Winter zu nutzen, sind in der Regel vielfältig. Zum einen, weil die Verkehrsmittel relativ kostengünstig sind, und zum anderen, weil sie die Umwelt schonen. Des Weiteren gibt es auch sportliche und gesundheitsfördernde Aspekte. Mit Blick auf die jährliche Unfallstatistik weisen diese Verkehrsmittel, insbesondere die E-Bikes und die E-Scooter, jedoch erhöhte Unfallzahlen gegenüber anderen Verkehrsmitteln auf.

Wollen Beschäftigte auf diese Möglichkeit der Mobilität nicht verzichten und trotzdem sicher zur Arbeit und zurück kommen, sollten sie folgende Tipps beachten:

- Wartung und Pflege einhalten, besonders im Winter.



Foto: Rainer Liebermann

Abbildung 2:  
Räumung der Wege  
von Eis und Schnee

- Beleuchtung und Reflektoren sind vorhanden und funktionstüchtig.
- Bremsen sind geprüft und funktionstüchtig (E-Bikes und E-Scooter haben eine höhere Geschwindigkeit und eine höhere Belastung).
- Helle Kleidung mit Reflektoren tragen.
- Warnweste oder Leuchtbänder mit Leuchtfarbe tragen.
- Helm benutzen.
- Nicht unter Alkoholeinfluss fahren.
- Kein Handy (verboten) und kein MP3-Player (Kopfhörer) beim Fahren benutzen.
- Radwege benutzen.
- Hauptverkehrszeiten meiden.
- Vorrasschauend und defensiv fahren.
- Angepasste Geschwindigkeit (mit E-Bikes und E-Scooter wird die Geschwindigkeit oft falsch eingeschätzt, auch von anderen Verkehrsteilnehmern).
- Ausreichender Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern und zu parkenden Autos.

### Mit dem Kraftfahrzeug

Die Frage, ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto (Kraftfahrzeug), stellt sich oftmals nicht, da Beschäftigte bedingt durch vielfältige Gründe auf dem Weg zur Arbeit und zurück auf das Auto angewiesen sind. Um winterlichen Straßenverhältnissen gelassen entgegen sehen zu können, ist es wichtig, das Kraftfahrzeug rechtzeitig für

den Winter fit zu machen. Folgende Maßnahmen sollten frühzeitig vorgenommen werden:

- Rechtzeitig Winterreifen mit ausreichender Profiltiefe montieren (Abbildung 3).
- Bremsleuchten und allgemeine Beleuchtungsanlage prüfen.
- Frostschutz für die Wischanlage und Kühlerfrostschutz prüfen.
- Wischblätter für die Scheiben prüfen – vorne und hinten.
- Gummidichtungen von Türen und Heckklappe mit einem speziellen Pflegestift (Talkum, Glycerin oder Graphit) behandeln, damit diese nicht festfrieren.
- Autobatterie prüfen (bei Kälte lässt die Kapazität nach).
- Achtung: Werkstätten bieten oftmals einen Winterkomplett-Check an!

Abbildung 3:  
Kennzeichnung von  
M+S-Winterreifen



Foto: Rainer Liebermann

Weitere Tipps, um mit dem Kraftfahrzeug sicher durch den Winter zu kommen:

- Eiskratzer, Schneebeesen (Handfeger) und Handschuhe an Bord?
- Starthilfekabel und Notrufnummern an Bord?
- Verkehrs- und Wetterinfos frühzeitig beachten.
- Fahransatz frühzeitig vorbereiten und genügend Zeit einplanen.
- Scheiben, Spiegel, Dachfläche, Motorhaube und Heckklappe von Eis und Schnee befreien.
- Mit einer für die Straßenverhältnisse angepassten Geschwindigkeit fahren.
- Vorausschauend und defensiv fahren - vermeiden abrupter Lenkbewegungen.
- Ausreichenden Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug halten.



Abbildung 4:  
Nicht geräumte inner-  
betriebliche Verkehrs-  
wege

Foto: Kai-Iner Liebermann

- Kein abruptes Anfahren oder Bremsen wegen der Rutschgefahr.
- Erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber Fußgängern, da diese häufig in dunkler Kleidung unterwegs sind.

### Innerbetriebliche Verkehrswege: Verantwortung des Arbeitgebers/ Unternehmers

Nicht nur im Winter ist der Arbeitgeber/Unternehmer (im Weiteren „Unternehmer“ genannt) für die innerbetrieblichen Verkehrswege verantwortlich. Er hat die notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung von Gefährdungen zu veranlassen und umzusetzen. Gerade im Winter treten jedoch erhöhte Gefährdungen auf und der Unternehmer muss frühzeitig reagieren. Dieses beinhaltet insbesondere das rechtzeitige Organisieren und Einleiten der notwendigen Maßnahmen. Im Winter können sich folgende Schwerpunkte ergeben:

- Bei frühzeitiger Dunkelheit ist mit eingeschränkter Sicht zu rechnen.
- Durch Regen, Schnee und Glätte herrscht erhöhte Rutschgefahr.
- Im Gleisbereich ist durch Schnee mit gedämpften Fahrgeräuschen der Eisenbahnfahrzeuge zu rechnen.

Der für die Winterzeit abzustimmende Prozess von Planung und Durchführung von Räum- und Streumaßnahmen sollte frühzeitig erfolgen. Unliebsamen Überraschungen wie innerbetriebliche Wegeunfälle kann so

weitestgehend vorgebeugt werden. Zum Planungsprozess zählen auch das Verhalten des erforderlichen Personals, der Geräte zum Räumen sowie des benötigten Streumaterials. Alles muss jederzeit einsatzbereit zur Verfügung stehen. Rechtliche Grundlage hierfür sind das Arbeitsschutzgesetz und die DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ sowie insbesondere die vom Unternehmer durchzuführende Gefährdungsbeurteilung.

#### § 23 DGUV Vorschrift 1 – „Maßnahmen gegen Einflüsse des Wettergeschehens“

*„Beschäftigt der Unternehmer Versicherte im Freien und bestehen infolge des Wettergeschehens Unfall- und Gesundheitsgefahren, so hat er geeignete Maßnahmen am Arbeitsplatz vorzusehen, geeignete organisatorische Schutzmaßnahmen zu treffen oder erforderlichenfalls persönliche Schutzausrüstungen zur Verfügung zu stellen.“*

#### Die Mitwirkungspflicht der Beschäftigten

Winterzeit bedeutet auch länger andauernde Dunkelheit; es ist kalt und die Wege können glatt und rutschig sein. In dieser Zeit ist erhöhte Wachsamkeit und Vorsicht geboten. Neben dem Unternehmer ist auch jeder Beschäftigte nach den zuvor benannten Gesetzen und Vorschriften verpflichtet,

Unfälle zu vermeiden und zu verhüten. Die vom Unternehmer in innerbetrieblichen Prozessen und Anweisungen festgelegten und im Rahmen der Unterweisungen vorgegebenen Maßnahmen, zum Beispiel angepasste Persönliche Schutzausrüstungen, sind von den Beschäftigten umzusetzen und einzuhalten.

#### Zahlen, Fakten der DGUV

Wie in den vergangenen Jahren hat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) auch für das Jahr 2018 die Statistik der Wegeunfälle herausgegeben. Nach dem Anstieg im Jahr 2017 gegenüber 2016 hat das Jahr 2018 insgesamt einen Rückgang der meldepflichtigen Wegeunfälle um 1,28 Prozent auf 187.527 zu verzeichnen. Neben diesem positiven Trend ist jedoch ein Anstieg der tödlichen Wegeunfälle um 30 auf insgesamt 310 gegenüber dem Jahr 2017 zu beobachten. Damit wurde der Stand von 2016 erreicht, was eine negative Entwicklung darstellt. Wesentlich ist, dass hinter jedem tödlichen Unfall ein tragischer Einzelfall steht (siehe Tabelle auf Seite 7 unten).

#### Fahrsicherheitstraining der Unfallversicherung Bund und Bahn

Alle Beschäftigten müssen sich vor dem Weg zur Arbeit überlegen, ob sie statt eines eigenen Fahrzeuges nicht öffentliche Verkehrsmittel benutzen können oder wollen. Kann



oder möchte nicht auf das eigene Fahrzeug verzichten werden oder ist das Fahrzeug beruflich erforderlich, empfehlen wir die Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining der UVB. Diese sollen dazu beitragen, mit dem jeweiligen Fahrzeug bei unterschiedlichen Wetter- und Verkehrssituationen sicherer unterwegs zu sein.

Bei einem Fahrsicherheitstraining, zum Beispiel für Kraftfahrzeuge oder für Fahrräder, werden verschiedene Aspekte von Verkehrssituationen simuliert und trainiert, unter anderem:

- Grenzen des Fahrzeugs in verschiedenen Situationen.
- Fahrtechniken für kritische Situationen.
- Bremsverhalten auf glatten und griffigen Fahrbahnen.
- Einfluss von Stress und Ablenkung sowie Auswirkungen auf das Reaktionsvermögen.
- Kurvenfahren in der Kreisbahn und die dabei auftretenden „Fliehkräfte“.
- Korrekte Sitzposition, Lenk- und Blicktechnik, nicht nur im Slalomparcour.
- Informationen zu Fahrzeugtechnik, Fahrphysik und Fahrsistenzsystemen.
- Was ist ESP, ABS und Co.? Welche Rolle spielen sie?

Die UVB unterstützt Fahrsicherheitstrainings mit folgenden finanziellen Zuschüssen:

- Für Pkw- oder Motorrad:  
80,00 Euro inklusive MwSt./eintägig (8 Stunden)
- Für Bus, Kleintransporter oder Lkw:  
80,00 Euro inklusive MwSt./eintägig (8 Stunden)
- Für Fahrradfahrer oder E-Bike-Fahrer:  
nach Absprache mit UVB/halbtägig (4 Stunden)

**Noch kurz bemerkt**

Der Herbst und die Winterzeit sind die Jahreszeiten mit erhöhtem Unfall- und Verletzungsrisiko auf dem Weg zur und von der Arbeit sowie auf innerbetrieblichen Verkehrswegen. Diese Jahreszeiten bedürfen besonderer Aufmerksamkeit. Gerade

**Tipps des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)**

Jedem Beschäftigten steht die Entscheidung frei, wie beziehungsweise mit welchem Verkehrsmittel sie/er zur Arbeit und zurück kommt. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR, www.dvr.de) hat unter dem Motto „Wind & Wetter“ drei Broschüren erstellt und herausgegeben (Abbildung 5):

- Mit dem Rad und zu Fuß sicher unterwegs
- Mit Transporter und LKW sicher unterwegs
- Mit Auto und Motorrad sicher unterwegs

In den Broschüren, die nur noch in begrenzter Stückzahl bestellbar sind, wird auf die Wetterbedingungen und deren Auswirkungen im Verkehr eingegangen. Mit anschaulichen Beispielen werden Situationen bei der Benutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und den Witterungseinflüssen im Alltag beschrieben. Im Vordergrund stehen das richtige Verhalten und die richtige Kleidung.

Auf der Homepage des DVR werden unter [www.risiko-check-wetter.de/witterungsbedingungen-und-verkehrssicherheit.html](http://www.risiko-check-wetter.de/witterungsbedingungen-und-verkehrssicherheit.html) weitergehende Informationen und Videos zu dem Thema angeboten.



Abbildung 5: Broschüren „Wind & Wetter“ des DVR



jetzt muss auch mit erhöhtem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer gerechnet werden. Alle Beschäftigten sind verpflichtet, ihren Beitrag zum Vermeiden und Verhüten von Unfällen zu leisten. Die von den Unternehmern eingeleiteten Prozesse und festgelegten Maßnahmen sind von den Beschäftigten zu unterstützen. Werden die aufgeführten Hinweise und Ratschläge beachtet und umgesetzt, handelt man besonnen und vorausschauend. Dann sollte jeder Beschäftigte im besten Fall unfall- und verletzungsfrei durch den Winter kommen.

In diesem Sinne: Passen Sie immer gut auf sich auf. Bevorzugen Sie im Winter, unabhängig von dem gewählten Verkehrsmittel, stets eine vorausschauende und defensive Fahrweise. Kommen Sie, ob zu Fuß oder mit einem Fahrzeug, sicher und unfallfrei zur Arbeit und zurück.



Weitere Informationen erhalten Sie auf der Homepage der UVB unter:

[www.uv-bund-bahn.de/arbeitsschutz-und-praevention/seminare-und-qualifizierung/fahrsicherheitstraining/](http://www.uv-bund-bahn.de/arbeitsschutz-und-praevention/seminare-und-qualifizierung/fahrsicherheitstraining/)



Tabelle: Übersicht Wegeunfälle der gewerblichen Wirtschaft und der öffentlichen Hand Daten: DGU

	2016	2017	2018	Veränderung gegenüber 2017 in Prozent
<b>Meldepflichtige Wegeunfälle</b>	186.070	190.968	188.527	- 1,28
<b>Tödliche Wegeunfälle</b>	311	280	310	+ 10,71



## Unfallsteckbrief

# Mitfahrt außerhalb der Fahrerkabine des GAF: Mitarbeiter bei Kollision 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

Im Rahmen einer Rangierfahrt sollte ein Gleisarbeitsfahrzeug (GAF) mit einem Anhänger einem Güterzug folgen. Kurze Zeit später kollidierte das GAF mit dem stehenden beziehungsweise langsam fahrenden Güterzug. Hierbei schob sich der vom GAF geschobene Anhänger unter den letzten Waggon des Güterzuges. Der GAF war zu diesem Zeitpunkt mit mehreren Mitarbeitern besetzt, wobei der tödlich verletzte Mitarbeiter auf dem geschobenen Anhänger mitfuhr.



### Unfallfolgen

- Ein Mitarbeiter wurde tödlich verletzt.
- Eine hohe psychische Belastung aller zum Unfallzeitpunkt Anwesenden ist wahrscheinlich.



### Mögliche Unfallursachen

- Die Rangierfahrt ist vermutlich mit zu hoher Geschwindigkeit durchgeführt worden.
- Die unzulässige Mitfahrt des Verunfallten außerhalb der Fahrerkabine hat die Schwere der letztendlich tödlichen Verletzung maßgeblich beeinflusst.



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

- Regelkonforme Durchführung von Rangierfahrten.
- Mitfahrt auf Gleisarbeitsfahrzeugen ist nur auf dafür vorgesehenen Plätzen (in der Regel in der Fahrerkabine) zulässig.

## Weitere Informationen

- UVV „Eisenbahnen“ (DGUV Vorschrift 72) § 30 „Verhalten auf Schienenfahrzeugen während der Fahrbewegung“
- Ril 406 „Baubetriebsplanung, Beta und La“
- Ril 408 „Fahrdienstvorschrift“
- 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.*

„WO BIST DU GERADE?“

# Gemeinsame Jahresschwerpunktaktion 2019/2020 zur Verkehrssicherheit

Dipl.-Ing. (FH) Bodo Plechata,  
Unfallversicherung Bund und Bahn,  
Geschäftsbereich Arbeitsschutz und  
Prävention, Region Ost, Berlin

Auch die aktuelle Schwerpunktaktion „WO BIST DU GERADE?“ zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und zur Unterstützung der betrieblichen Verkehrssicherheit ist ein Gemeinschaftsprojekt von den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat.

Allen Mitgliedsunternehmen der UVB wird auch in diesem Jahr neben Beratungen, Informationsbroschüren, Faltblättern und Aktionsplakaten wieder eine umfangreiche Unterstützung zur Stärkung ihrer Verkehrssicherheitsarbeit angeboten.

„WO BIST DU GERADE?“ – Wer hat diese Frage nicht schon mal gestellt, weil er auf jemanden gewartet hat, zum Beispiel bei einer Verabredung, zum Essen oder weil eine vertraute Person nicht zur gewohnten Zeit nach Hause gekommen ist oder eine Kollegin beziehungsweise ein Kollege nicht zur Arbeit.

Die Frage ist berechtigt – jährlich ereignen sich 300.000 Unfälle mit Personenschaden in Deutschland. Jeder sechste dieser Unfälle wird als sogenannter Fahr-unfall eingestuft, das heißt ein Unfall, bei dem der Fahrende die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert ohne eine Beteiligung Dritter. Das Statistische Bundesamt geht von 1.106 tödlich verunfallten Menschen im Jahr 2017 aus, die auf diese Weise gestorben sind.

Ursachen für solche Unfälle sind mannigfaltig und im Nachhinein ist der Unfallhergang meistens nur sehr schwer rekonstruierbar. Die Schwerpunktaktion „WO BIST DU GERADE?“ beschäftigt sich mit den



Quelle: DVR

möglichen Ursachen – hierzu gehören zum Beispiel

- die Ablenkung,
- die psychische Belastung und Beanspruchung,
- die Selbstüberschätzung und
- die Unerfahrenheit.

Die Fragestellungen „WO BIST DU GERADE?“, „Bist du gerade in Gedanken?“ oder „Bist du mit deiner vollen Konzentration in der Situation auf der Straße ... oder bist du ganz woanders?“ werden uns dabei begleiten, um Ihre Aufmerksamkeit zu gewinnen.

## Ablenkung – eine unterschätzte Gefahr

Es gibt unzählige Ablenkungen im Straßenverkehr, welche die persönliche Aufmerksamkeit beeinflussen, zum Beispiel über Kopfhörer Musik hören, Personengruppen am Straßenrand, Straßenwerbung, Mitfahrer, heruntergefallene Gegenstände im Auto oder streitende Kinder auf der Rückbank. Diese Ablenkungen binden und ziehen unsere Aufmerksamkeit vom Straßenverkehr ab.

Besonders werden das Sehen und Hören, die Biomechanik oder die Kognition beeinflusst. Dieses kann zu Fehlhandlungen oder -einschätzungen führen, was wiederum das Unfallrisiko steigen lässt.

Eine der häufigsten Ablenkungsquellen in der heutigen Zeit ist das Smartphone, ob beim Gehen oder Steuern von Fahrzeugen. Die Entfernung, die wir während einer „kurzen Ablenkung“ – dem sogenannte „Blindflug“ – bei einer Geschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde zurücklegen, – beträgt circa 56 Meter.

## Belastung und Beanspruchung?

Berufs- oder alltagsbedingte Belastungsfaktoren strömen täglich auf uns ein und beeinflussen unser Handeln in privaten und beruflichen Situationen – durchaus nicht immer positiv. Dieses wiederum führt oftmals zu Beanspruchungsreaktionen mit negativem Ausgang.

Erreichbarkeit, Leistungs- und Zeitdruck, Überstunden, Ermüdung oder unzureichende Sichtverhältnisse fordern uns immer öfter heraus und nehmen handlungsbezogenen Einfluss auf unsere Fahr- und Steuertätigkeit im Straßenverkehr. Das Unfallrisiko steigt. Eine detaillierte Gefährdungsbeurteilung hilft, um die Kriterien zu analysieren und zu bewerten sowie diesen mit sinnvollen Schutzmaßnahmen entgegenzuwirken. Den Beschäftigten muss es möglich sein, auch mal „nein“ sagen zu können, um damit auch die Beanspruchungsfolgen zu reduzieren oder beherrschbar zu machen.

## Selbstüberschätzung

Durch nicht vorhandenes Wissen oder/und Können – also eine Selbstüberschätzung – kommt es sehr oft zu schweren Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang. Durch gezieltes Hinterfragen, dem richtigen Umgang mit eigenen Stärken und Schwächen sowie durch gezielte Informationen und Schulungen können geeignete Maßnahmen gefunden werden, damit jeder verantwortungsvoll seinen Pflichten im Straßenverkehr nachkommen kann. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) bietet ein breites Programm an, um sich „sattelfest“ für den Straßenverkehr zu rüsten. Die UVB unterstützt einen Teil der DVR-Angebote durch Bezuschussung oder Kostenübernahme für Beschäftigte in den Mitgliedsunternehmen.

## Ungewohnte Situationen oder Fahrzeuge

Veränderungen finden nicht nur im privaten Leben statt, auch beruflich – zum Beispiel durch das Einführen neuer Fahrzeugtechnik, das Planen und Fahren neuer Fahrrouuten oder das kundenorientierte Anpassen des Transportgutes. Das regelmäßige Umsteigen beziehungsweise Wechseln auf verschiedene Fahrzeugtypen bedarf immer wieder einer „Neugewöhnung“, was auch zur Ablenkung vom Straßenverkehr und



*Häufiges Wechseln von Fahrzeugen kann eine Ablenkung vom Straßenverkehr und Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zur Folge haben*

Foto: Pixabay

zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen kann. Persönlich und betrieblich sind Maßnahmen festzulegen und zu ergreifen, welche das Risiko in diesen Situationen minimieren. Die aktuelle Schwerpunktaktion „WO BIST DU GERADE?“ geht auf diese Punkte ein und unterstützt Sie bei dem Finden von Lösungen.

## Gewinnspiel zur Schwerpunktaktion

Darüber hinaus steht für alle Mitgliedsunternehmen und Beschäftigten ein Info-Faltblatt mit einem Gewinnspiel zur Verfügung – Einsendeschluss ist der 29. Februar 2020.

Hochwertige Sach- und Erlebnispreise von einem zweiwöchigen Wellness-Aktivurlaub für zwei Personen, über ein Pedelec und Elektronikgeräte bis hin zum Anti-Stress-Ball-Set ist vieles dabei. Mitmachen und gewinnen lohnt sich – wir wünschen Ihnen viel Erfolg!

Um Beschäftigte auf die Schwerpunktaktion 2019/2020 aufmerksam zu machen, können Sie zusätzlich aushangfähige DIN A2-Aktionsplakate bestellen.

Im Mediacenter unter [www.uv-bund-bahn.de](http://www.uv-bund-bahn.de) können die Broschüren, Faltblätter und Plakate der Schwerpunktaktion in begrenzter Anzahl bestellt werden.

## Seminarprogramm zur innerbetrieblichen Schulung

Um die Beschäftigten in den Mitgliedsunternehmen anzusprechen und zu erreichen, wird durch den DVR ein aufbereitetes Seminarprogramm angeboten. Dieses Programm bietet viel Wissenswertes zur Ablenkung, um ins Gespräch zu kommen, Erfahrungen auszutauschen sowie Diskussionen anzuregen.

## Wo erhalte ich zusätzliche Informationen?

Die UVB bietet ihre Beratung durch die zuständigen Aufsichtspersonen in den jeweiligen Regionen an und kann mit Informationsmaterial unterstützen. Die aufgeführten Medien, Aktionsvideos und alles zum Gewinnspiel können auf der Webseite der Schwerpunktaktion [www.wo-bist-du-gerade.de](http://www.wo-bist-du-gerade.de) nachgelesen und heruntergeladen werden.

Weiterführende Informationen und Wissenswertes zur betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit ist auch auf der Internetseite des DVR [www.dvr.de](http://www.dvr.de) zu finden.



Aus einer Prüfung für EVU-Notdienste

# Fachliche Kompetenz für Notdienste

Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz sind die Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) müssen dafür Vorkehrungen im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems treffen. Zudem müssen weitere Vorgaben des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) umgesetzt werden. In der Regel verlangen die EIU, dass sich innerhalb der festgelegten Zeit ein Mitarbeiter des EVU am Ereignisort zur Verfügung steht (Notdienst). Der Notdienst fungiert als Fachberater des EVU am Ereignisort und leistet technische Hilfestellungen an Fahrzeugen. Er handelt ab dem Zeitpunkt der Alarmierung im Namen seines EVU. Dafür muss er für den Einsatzfall mit den entsprechenden Kompetenzen und Befugnissen ausgestattet sein muss.

Die folgenden Prüfungsfragen bilden einen Teil der fachlichen Kompetenzen für Notdienste ab. Es wurden insbesondere Fragen ausgewählt, die die Schnittstellen zu weiteren Beteiligten im Eisenbahnbetrieb betreffen. Gerne dürfen sich deshalb auch alle „Nicht-Notdienstler“ ihr Fachwissen an der Beantwortung der Fragen erproben. Die Lösungen finden sich auf der folgenden Seite.

Viel Spaß und viel Erfolg beim Lösen der Aufgaben!

## Fragen

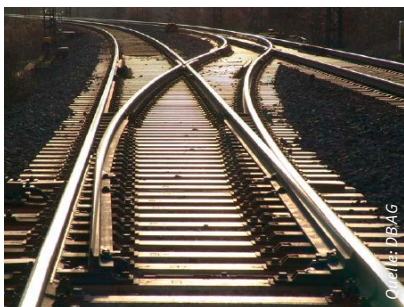
Prüfen Sie Ihr Fachwissen!

1. Wer ist nach seiner Alarmierung der verantwortliche Einsatzleiter der Eisenbahn am Ereignisort?

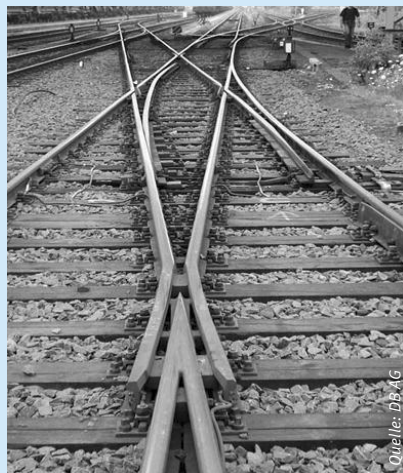
2. Wer darf die für die Gefahrenabwehr zuständigen Stellen (zum Beispiel Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, Polizei) alarmieren?

3. Sie erhalten eine Alarmierung als Notdienst wegen eines gefährlichen Ereignisses. Stellen Sie die Beteiligten der Meldekette dar, beginnend beim Zugpersonal.

4. Welchen Nachteil hat die Bauart „Feste Fahrbahn“ nach einer Entgleisung?



5. Wie heißt die Bauform der abgebildeten Weiche?



6. Wie heißt die Bauform der abgebildeten Weiche?

7. Wer ist für die Unfalluntersuchung beim EVU verantwortlich?

8. Welche Aufgabe nimmt CareNet wahr?

9. Wann soll der Notdienst nach Alarmierung spätestens den Einsatzort im Streckennetz der DB Netz AG erreichen?

10. Wer entscheidet über die Evakuierung von Reisezügen?

11. Ein Zug Ihres EVU ist aufgrund eines Lokschadens auf der Infrastruktur der DB Netz AG liegengeblieben, lässt sich aus eigener Kraft nicht mehr bewegen und blockiert die Strecke. Wer kann ein anderes EVU zur Nothilfe heranziehen, hier zum Abschleppen des Zuges?

12. Nennen Sie die Voraussetzungen, die beim Einsatz eines Evakuierungsstegs zum Umstieg der Fahrgäste in einen anderen Zug gegeben sein müssen.

13. Ein vom Ereignis betroffener Triebfahrzeugführer (Tf) soll zum Durchgangsort gebracht werden. Was müssen Sie beachten, damit der Tf den Ereignisort verlassen darf?

14. Welche Aufgabe hat der Durchgangsort im Zusammenhang mit verletzten Mitarbeitern bei Bahnbetriebsunfällen?

15. Welche Informationen müssen am Unfall beteiligte Personen gegenüber den Ermittlungsbeamten geben?

16. Als Regio Notdienst kommen Sie zu einem Bahnübergangsunfall (BÜ-Unfall). Nennen Sie Beweismittel beziehungsweise Daten, die Sie im Rahmen der Untersuchung vor Ort ermitteln beziehungsweise sicherstellen würden.

Der Ablaufberg oder „Eselsrücken“ des Rangierbahnhofes München Nord



### Antworten mit Quellenangabe

#### 1. Notfallmanager des EIU

- Quelle: RRil 123.0140 Abschnitt 2 beziehungsweise BUVO-NE Abschnitt 5.5

#### 2. Notfallleitstelle/Unfallmeldestelle des EIU

- Quelle: RRil 123.0170 Abschnitt 1 beziehungsweise BUVO-NE Abschnitt 5.4

#### 3. Triebfahrzeugführer ▶ Fahrdienstleiter ▶ Notfallleitstelle des EIU ▶ Leitstelle des EVU ▶ Notdienst

- Quelle: Ril 408.2581 in Verbindung mit BRW.8581 und RRil 123.0170 beziehungsweise BUVO-NE Abschnitt 5.4

#### 4. Die Wiederherstellung eines zerstörten Oberbaus „Feste Fahrbahn“ dauert wesentlich länger als bei Schotter-Oberbau.

#### 5. Einfache Weiche (EW)

#### 6. Einfache Kreuzungsweiche (EKW)

#### 7. Eisenbahnbetriebsleiter

- Quelle: EBV § 4 Abs. 3 und Ril 615.0110 Abschnitt 2

#### 8. Betreuung von unverletzten Reisenden nach Großschadensfällen

- Quelle: Ril 602.0101 Abschnitt 1

#### 9. Spätestens 120 Minuten nach Alarmierung

- Quelle: RRil 123.0110 Abschnitt 4

#### 10. Es entscheidet der Notdienst. Die EVU-Leitstelle und der Notfallmanager müssen zustimmen.

- Quelle: RRil 123.0140 Abschnitt 4 beziehungsweise BUVO-NE Abschnitte 5.5 und Anlage 2b

#### 11. Netzkoordinator DB Netz AG

- Quelle: SNB 2019, Abschnitt 2.9.7.3.3. in Verbindung mit Ril 420.0280 Abschnitt 2 und 423.8210 Abschnitt 3

#### 12. Voraussetzungen:

- Evakuierungsstelle ist gegenüber dem Bahnbetrieb gesichert
- Zustimmung des Notfallmanagers zur Evakuierung liegt vor
- der zweite Zug ist richtig mit den Türen positioniert
- Hilfskräfte (zum Beispiel Feuerwehr, Zugpersonal, Notdienst, Reisendenbetreuer) sind für die Hilfestellung am Steg positioniert
- Evakuierungsstege sind montiert und einsatzbereit
- die Reisenden sind über den Ablauf der Evakuierung informiert

- Quelle: Ril 615.0110 in Verbindung mit RRil 123.0140

#### 13. An einem gefährlichen Ereignis beteiligte Mitarbeiter dürfen den Ereignisort nur mit Zustimmung des Notfallmanagers verlassen.

- Quelle: RRil 123.0140 Abschnitt 5

#### 14. Feststellen der medizinischen Diagnose (fachärztliche Erstversorgung) und Ermittlung des Sachverhaltes nach dem Unfall für die Unfallversicherung sowie Koordination des weiterbehandelnden Arztes beziehungsweise der Einrichtung (Heilbehandlung usw.)

#### 15. Angaben zur Person und ladungsfähige Dienstanschrift

- Quelle: Merkblatt Rechte und Pflichten von Zeugen und Beschuldigten der DB AG beziehungsweise BUVO-NE Abschnitt 5.9

#### 16. Dazu gehören unter anderem:

- Wagenliste
- Bremszettel
- Bremsstellung
- Befehle
- Daten der Elektronischen Fahrtenregistrierung (EFR)
- (Einschalt-)Zustand BÜ
- Schäden Infrastruktur
- Schäden Fahrzeuge
- Unfallbeteiligte
- Position der Fahrzeuge
- Fotodokumentation

- Quelle: Ril 615.0110 Abschnitt 2 in Verbindung mit RRil 123.0140 Abschnitt 4 beziehungsweise BUVO-NE Abschnitt 5.5.1