

BahnPraxis B



Aktuell „SAG ES“ – Signalansage gegen eine Signalvorbeifahrt
Unfallsteckbrief: Mitarbeiter im nicht gesperrten Gleis
von Zug erfasst und tödlich verletzt
Sicher durch Herbst und Winter

Liebe Leserinnen und Leser,

der „menschliche Faktor“ spielt in den Anforderungen für ein Sicherheitsmanagementsystem für die Eisenbahnen eine immer größere Rolle. So enthält die „Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen des SMS“ einen eigenen Punkt in der Anforderungsliste zu „Bewusstsein“ (4.3) sowie einen Abschnitt über die Integration menschlicher und organisatorischer Faktoren (Abschnitt 4.6).

Insofern passt unser Beitrag zur „situativen Aufmerksamkeit“ (bereits in der Ausgabe 2/2017 thematisiert) zu diesen Anforderungen. Die Diskussion, die zwischen Redaktion und Lesern zum Thema „Signalansage“ mit Beiträgen in den Ausgaben 4 und 7-8/2020 geführt wurde, zeigte das große Interesse an dieser Thematik auf. Dabei spielt die Frage, wie Fehler proaktiv verhindert werden können, eine besondere Rolle.

In der vorliegenden Ausgabe lesen Sie einen weiteren Beitrag zur Signalansage, hier aus dem Blickwinkel und mit praktischen Beispielen eines neuen Eisenbahnverkehrsunternehmens, der DB Regio-Tochter „Regionalverkehre Start Deutschland GmbH“. Gerne nehmen wir auch hierzu Ihre Zuschriften entgegen.

Darüber hinaus haben wir Ihnen, wie immer zu Beginn der dunklen Jahreszeit, in einem weiteren Beitrag Informationen für den Weg zur Arbeit oder auf innerbetrieblichen Verkehrswegen zusammengestellt. Hinzu kommt ein Unfallsteckbrief zum Thema Aufenthalt im nicht gesperrten Gleis.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen der Beiträge, und bleiben Sie gesund.

Ihr BahnPraxis B-Redaktionsteam

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: mail@bahn-fachverlag.de

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, 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: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig 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.

Unser Titelbild



Talent 2 Baureihe 442 als S-Bahn von Nürnberg nach Ansbach bei der Einfahrt Roßtal.

Foto: DB AG/Claus Weber

Inhaltsverzeichnis

- 3 Signalansage gegen eine Signalvorbeifahrt
- 8 Unfallsteckbrief: Mitarbeiter im nicht gesperrten Gleis von Zug erfasst und tödlich verletzt
- 9 Sicher durch Herbst und Winter



Sicherheit im Bahnbetrieb

„SAG ES“ – Signalansage gegen eine Signalvorbeifahrt

Ole Kroczek, DB Regio AG und Daniel Hentschel, Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, beide Frankfurt am Main

Der sogenannte „7. Sinn“ schützt uns vor Gefahren. Eine gleichnamige Fernsehserie zur Verkehrssicherheit gab zwischen 1966 und 2005 Tipps gegen brenzlige Situationen im Straßenverkehr. Vielleicht haben Sie noch einige Szenen vor Augen oder die markante Titelmusik im Ohr? Damit leiten die Autoren über zum Thema – den Sinneswahrnehmungen des Menschen.

Sie werden sich vielleicht fragen: Sind die Autoren von Sinnen? Nein, sind sie nicht – im Gegenteil! „Der Mensch“ ist in diesem Fall natürlich ein Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb. Im Verantwortungsbereich der Autoren sind dies die Triebfahrzeugführer (Tf) der DB Regio AG oder der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH (im weiteren Text start). Er oder sie sorgen im komplexen Betriebsablauf zusammen mit weiteren Betriebsbeamten im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) §47, wie etwa Fahrdienstleiter (FdL), anhand der gültigen Vorschriften für das sichere Vorbereiten und Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen, beim Rangieren und beim Durchführen der Zugfahrten.

Dass an haltzeigenden Signalen die Zustimmung zur Fahrt endet, ist allen Beteiligten klar und eine eindeutige Vorgabe in den Vorschriften. Alle Tf wissen das genau und wollen dies auch beachten. Kein Tf fährt vorsätzlich an einem haltzeigenden Signal vorbei, weil er dessen Bedeutung nicht kennt. Vielmehr spielen in der zuverlässigen Umsetzung eines Anhaltens oder nicht Anfahrens die Wahrnehmung, die Konzentration und die Aktion des Tf die entscheidende Rolle. Die Wahrnehmung des Menschen geschieht über verschiedene Sinnesorgane. Deswegen setzt dieser Beitrag genau hier an und schlägt im Weiteren den Bogen zur Konzentration in Form der Signalansage (Abbildung 1).

Der Faktor Mensch zeigt Meinungsvielfalt um die Methoden

Wie wichtig die situative Aufmerksamkeit ist, um unzulässige Vorbeifahrten am Haltbegriff (Englisch: signal passed at danger = SPAD) zu vermeiden, wurde schon in der BahnPraxis B 2/2017 beschrieben. Der Mensch hat Erfahrungswerte und erkennt Situationen wieder, danach handelt er oder sie. Das beschleunigt einerseits das Handeln, kann aber auch schief gehen, wenn eine Situation unvollständig erkannt und anschließend mit einer raschen Handlung abgehakt wird. Besonders sensibel sind Erfahrungswerte, die sich in der akuten

Situation aber als falsch erweisen, z.B. „Signal schaltet immer sehr spät“.

Umfassend die Situation wahrnehmen und verarbeiten, dann sicher und richtig handeln, ist das gewünschte Vorgehen = situativ aufmerksam sein. Förderlich ist dafür z.B. das Ansagen von Signalbegriffen. Derweil hat sich in der BahnPraxis B 7-8/2020 mittels eines Leserbriefs eine Diskussion speziell zur Signalansage entwickelt. Diese soll nicht erneut in allen Einzelheiten aufgerollt werden, vielmehr zeigt dieses Beispiel eine gewisse Meinungsvielfalt, was von diesem unterstützenden Hilfsmittel in der Praxis gehalten wird.

Am besten lassen sich solche „weichen Faktoren“ in einem großen Unternehmen oder in einer großen Organisationseinheit mit vielen persönlichen eigenen Meinungen der Kollegen etablieren, wenn es dafür verständliche Erklärungen gibt. Eine Verpflichtung zur Anwendung „weicher Faktoren“ alleine entfaltet nicht die optimale Wirksamkeit. Diese wird erst dann erreicht, wenn man Menschen direkt anspricht und zum Nachdenken bringt. Dieser Beitrag will Sie jetzt neugierig machen und Sie zum Ausprobieren animieren.

Wahrnehmen, Merken, Handeln – nicht nur mit Signalen

Sicher haben Sie auch schon nach dem Start in den Urlaub darüber gegrübelt, ob Sie den Herd ausgeschaltet oder die Balkontüre geschlossen haben? Um sich solche – überwiegend unbewusste – Handlungen wieder ins Bewusstsein zu rufen und merken zu können, haben die Autoren sich einfache, aber wirkungsvolle Hilfen zu Eigen gemacht; Sie klopfen beispielsweise bewusst auf die Herdplatte oder an die Balkontüre, oder machen Fotos mit ihren Smartphones zur späteren Kontrolle. Die Stärkung der Wahrnehmung über mehrere Sinne „Sehen – Hören – Anfassen – Fühlen“ ist viel mehr als die Ansage von Signalen während der Arbeit, und auch im privaten Bereich sehr sinnvoll. Sie hilft beispielsweise dabei, beruhigt in

Abbildung 1: Zusammenfassung „risikobasiertes Kommentieren“ auf einer Seite

risikobasiertes Kommentieren

Liebe STARTerinnen und STARTer,

werdet Teil von einer großen Sache, werdet „Ansager“ und nehmt die anderen Kollegen mit!

Worum geht es? Jeden Tag führen wir Triebfahrzeugführer unsere Aufgaben im Eisenbahnsystem aus und arbeiten im Getriebe aus Menschen - Maschine - Regelwerk. Leider machen wir Menschen auch Fehler, das ist normal und nichts Besonderes, kann aber bei uns schwerwiegende Folgen haben. Eine unzulässige Vorbeifahrt am Haltbegriff oder ein falsch gewählter Halteplatz beispielsweise.

In solch entscheidenden Phasen des Eisenbahnbetriebs möchten wir die menschlichen Fehlhandlungen geringhalten oder reduzieren. **Wie soll das gehen?** Wir müssen uns die leistungsbeeinflussenden Faktoren anschauen, die uns bei der Aufgabendurchführung bestimmen. Absolut wichtig für unsere Leistungsfähigkeit sind unser Befinden und unsere Wahrnehmung durch Sinnesorgane [Augen, Ohren, Hände]. Hinzu kommt natürlich noch die Fähigkeit, uns die notwendigen Dinge zu merken und sie in der richtigen Reihenfolge korrekt abzuarbeiten.

Worin kann die Ursache von Fehlern liegen? Während des Betriebsgeschehens kann es mal zu Unter- und mal zu Überforderung unserer Leistungsfähigkeit kommen. In Routinesituationen auf gut bekannten Strecken mit immer gleichen Abläufen haben wir das erwartete Geschehen bereits im Kopf und nehmen dadurch die echte Situation gar nicht mehr bewusst wahr. Ist etwas anders als sonst, bekommen wir dies erst sehr später oder vielleicht überhaupt nicht mit! Umgekehrt sind Belastungssituationen bei Störungen denkbar, welche unsere Wahrnehmungen stark belasten, wodurch wir Dinge oder Vorgänge einfach übersehen oder aber, aufgrund der Vielzahl, sogar vergessen.

Wenn die betrieblichen Umstände [z. B. Halt zeigendes Signal] auf unsere, wie oben beschriebene, eingeschränkte, Wahrnehmung treffen, und die Beteiligten im Bahnbetrieb [z. B. Vier-Augen-Prinzip mit Fahrdienstleiter, Fahrgastbetreuer] nicht für uns mitdenken, kann es im ungünstigen Fall zu einem Ereignis kommen. **Wie können wir besser wahrnehmen und merken?** In diversen Betriebssituationen hat sich einerseits wissenschaftlich erwiesen und andererseits, viel wichtiger, bereits bei anderen Bahnen bewehrt „Ansagen“ zu machen.



Erkenne das Risiko: Der erste Schritt ist es, das Risiko / Signal ist fahrteinschränkend / Halteplatz passt nicht zur Zuglänge / Türfreigabe auf der falschen Seite / etc. zu erkennen. Ohne das Risiko zu erkennen, kann ich es nicht ansagen und habe keine Möglichkeit zu entscheiden und etwas gegen unerwünschte Folgen zu tun.



Erzähle das Risiko: Spreche das Risiko aus, sage was Du siehst, um es Dir bewusst zu machen. Zum Beispiel „Ausfahrt ist noch Halt“ / „Fahrt mit besonderem Auftrag“ / „RE 5 mit fünf Wagen nach Cuxhaven“. Dann kurz pausieren, registrieren und besser entscheiden können, was mit Händen und Füßen jetzt physisch zu tun ist.



Erfasse das Risiko: Stärke Deine Merkfähigkeit durch eine körperliche Handlung. Fasse z. B. beim Wenden die Hebel in immer gleicher Reihenfolge nochmal an und prüfe damit, ob sie in Grundstellung sind. Vergewissere Dich auch durch Anfasen des Seitenwahlschalters nochmals von der Türfreigabe auf der richtigen Seite. Klopfle, um Dir trotz Routine den einen Schritt bewusst merken zu können.



Erneutes Bekräftigen von Risiko und Aktion: Bestätigt euch die Ansage und die Aktivität(en), die ihr zur Vermeidung des Risikos ergreift. Wir merken uns die ausgesprochene Information nur ca. 15 bis 30 Sekunden, deswegen ist es wichtig, in dieser Zeit die physischen Aktionen auszuführen. Liegt dann die Hand mit zurückgezogenem Arm auf dem Bremshebel, stärkt diese Aktion auch die Erinnerung z. B. auf Hp0.



Lasst es uns probieren!
Sagt es laut, wenn es euch hilft!
Sehen, sagen, sicher sein!



den Urlaub zu fahren oder sich zuverlässig zu erinnern, ob Sie die Sicherheitsfahrtschaltung ausgeschaltet und die Zugsammelschiene eingeschaltet haben.

Fallbeispiel start – Mannschaftsspiel für bessere Wahrnehmung

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) start betreibt den RE 5 zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Cuxhaven. Trotz des vergleichsweise geringen Betriebsumfangs umfasst diese Relation sowohl den stark belasteten Knoten Hamburg mit anspruchsvoller Infrastruktur im Hamburger Hauptbahnhof, den umfangreichen Mischverkehr mit Fern- und Güterverkehr sowie S-Bahn, als auch einfacher ausgeprägte Infrastruktur im weiteren Streckenverlauf. Alle Tf verfügen auf dieser Strecke über eine umfassende Streckenkunde sowie ausgeprägte Routine. Als kleine familiäre Mannschaft haben die Betriebspersonale nahezu täglich persönlichen Kontakt mit dem Geschäftsführer, Leiter Betrieb, Örtlichen Betriebsleiter sowie den Trainern und ebenso kurze Wege zum Eisenbahnbetriebsleiter.

Bewährter Sicherheitsreport wurde auch bei start eingeführt

Der Sicherheitsreport als objektive Information über ein Ereignis ist ein bewährtes Element des gemeinsamen Lernens im In- und Ausland und wurde bei start im August 2020 nach einem SPAD eingeführt. Der Sicherheitsreport besteht aus Basisangaben zum jeweiligen Vorfall ohne Rückschlüsse auf beteiligte Personen, einem Foto oder einer Grafik zur Situation, einer kurzen Beschreibung inklusive der Angaben zur Ursache und zu den Begleitumständen des Ereignisses. Das ausschließliche Ziel ist die Sensibilisierung der Mitarbeiter zur Erhaltung und weiteren Verbesserung der Betriebssicherheit. Durch den Sicherheitsreport können Ereignisse oder Beinahe-Ereignisse besser aufgearbeitet werden, um eine Wiederholung zu vermeiden. Um jedoch solche Situationen zu reduzieren bzw. zu vermeiden, plant start die

Signalansage beim Aufenthalt mehrerer Personen im Führerraum verbindlich einzuführen. Auch bei Alleinfahrten soll den Tf die Signalansage empfohlen werden.

„SAG ES“ wird im Rahmen des Fortbildungsunterrichtes 2020 allen Tf vorgestellt und dank eines mobilen Fahrsimulators ist ein sofortiges Ausprobieren direkt im Anschluss möglich. Das EVU start verspricht sich davon eine weitere Erhöhung der Aufmerksamkeit der Tf, um die Wahrscheinlichkeit des Eintretens riskanter Situationen zu verringern und kritische Situationen professionell zu bewältigen. Zudem ist ein Zeitfenster für Diskussionen fest vorgesehen, denn wer eine Meinung hat, der ist auch an dem Thema interessiert. Ebenfalls wird „SAG ES“ im Rahmen des „Fortbildungsunterrichtes für Leitende oder Aufsichtführende“ den Führungskräften vorgestellt, da diese als Multiplikatoren tätig sind bzw. dienen. Fachliches Wissen und persönliche Einstellung der Führungskräfte sind notwendig für die erfolgreiche Pilotierung oder Einführung von neuen oder geänderten Methoden bzw. Verfahren. Ebenso notwendig ist eine geregelte und zeitnahe Verarbeitung des Erfahrungsrückflusses.

Sicherheitskritische Meldungen fördern und fair behandeln

Als verhältnismäßig kleines EVU ist start an einem regen Erfahrungsaustausch über Sicherheit im Bahnbetrieb mit den Tf und der gesamten Branche interessiert. Zu diesem Zweck ist beabsichtigt, eine Kultur zu fördern, in der Beinahe-Ereignisse, sicherheitskritische Situationen oder Mängel rechtzeitig und vor allem ohne persönliche Folgen mitgeteilt und anschließend zur Verbesserung der Sicherheit verwertet werden können. Die Motivation ist nicht nur, den aktuellen Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) gerecht zu werden, sondern vor allem die Erhöhung des Sicherheitslevels durch Reduzierung der Ereignisse, Reduzierung des Stresslevels der Tf und letztlich auch Reduzierungen der nachgelagerten Aufwendungen für Störungen, eventueller Schäden und Ereignisnachbearbeitung.

Abbildung 2: Aushang „Einführung Sicherheitsreport“ bei „start“



Einführung Sicherheitsreport

Veröffentlichung Sicherheitsreport nach einem Ereignis

Durch den neuen Sicherheitsreport möchten wir anhand konkreter Vorfälle bei der Start Unterelbe in knapper und übersichtlicher Form über die Ursachen von Ereignissen, z.B. unerlaubten Vorbeifahrten an Haltbegriffen informieren und sensibilisieren.

Aufbau des Sicherheitsreports

Der Sicherheitsreport besteht aus einigen Basisangaben zum jeweiligen Vorfall, einem Foto oder Grafik zur Situation, einer kurzen Beschreibung inklusive der Angaben zur Ursache und Begleitumstände des Ereignisses.

Alle Angaben sind bewusst knapp und übersichtlich gehalten, um ein schnelles Erfassen der Informationen zu gewährleisten. Die genannten Daten erlauben keine Rückschlüsse auf den betroffenen Mitarbeiter, da das ausschließliche Ziel des Sicherheitsreports darin besteht, durch Sensibilisierung aller Mitarbeiter zur Erhaltung und weiteren Verbesserung der Betriebssicherheit beizutragen. Eine solchermaßen objektive Information über ein Ereignis und dessen Hergang ist ein wirksames Element des organisationalen Lernens und hat sich bereits bei zahlreichen Eisenbahnen des In- und Auslands bewährt.

Wie wird der Sicherheitsreport veröffentlicht?

Der Sicherheitsreport wird als Aushang in den Meldestellen Stade und Cuxhaven zugänglich gemacht und zusätzlich über DiLoc|Sync zur Verfügung gestellt. Nach jeder unzulässigen Vorbeifahrt am Haltbegriff wird kurzfristig ein Sicherheitsreport erarbeitet und verteilt. Die einzelnen Sicherheitsreports sind nummeriert und bleiben bis zum Erscheinen des Exemplars mit der Folgenummer ausgehängt.

Daniel Hentschel
Eisenbahnbetriebsleiter RVSD

Cuxhaven, 17.08.2020

Unfallsteckbrief

Aufenthalt im nicht gesperrten Gleis: Mitarbeiter von Zug erfasst und tödlich verletzt



Jeder 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 gleichartige Unfälle möglichst nicht wiederholen, werden reale Arbeitsunfälle in unregelmäßigen Abständen in der BahnPraxis B vorgestellt. Hierbei wird bewusst mit kurz gehaltenen Botschaften gearbeitet.



Unfallbeschreibung

An einer Weiche im Hauptgleis sollten in der Nacht Schweiß- und Schleifarbeiten durchgeführt werden. Dazu sollte das Hauptgleis gesperrt werden. Bereits vor Beginn der durchzuführenden Arbeiten hielt sich der Verunfallte im nicht gesperrten Gleisbereich auf und wurde dabei von einem Güterzug erfasst und tödlich verletzt.



Unfallfolgen

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



Wie können derartige Unfälle bei den Arbeiten vermieden werden?

- Niemals ohne Einweisung/Unterweisung den Gleisbereich betreten. Die örtlichen und betrieblichen Verhältnisse können sich kurzfristig ändern.
- Keine Arbeiten im Gleisbereich ohne Sicherungsmaßnahmen.



Mögliche Unfallursachen

Der Mitarbeiter begab sich vor der Einweisung/ Unterweisung ohne Arbeitsauftrag sowie ohne eine Sperrung der Gleise oder eine sonstige Sicherungsmaßnahme in den Gleisbereich. Er betrat hierbei ein recht selten befahrenes Gleis. Aufgrund einer aktuellen Störung wurden Zugfahrten über dieses Gleis durchgeführt. Dieses war dem tödlich verletzten Mitarbeiter aufgrund der noch nicht stattgefundenen Einweisung/Unterweisung und der Durchführung der Sicherungsmaßnahmen nicht bekannt.

Weitere Informationen

- DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, § 5 Sicherungsmaßnahmen
- RRil 132.0118 „Arbeiten im Gleisbereich“
- Ril 809.0301 „Überwachungsleistungen“, Abschnitt 3 (2)
- RRil 132.0108 „Fremdfirmeneinsatz“, Abschnitt 2 (1)
- RRil 132.0108V11 „Bescheinigung DB-Einweisung“
- 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.



Alle Jahre wieder...

Sicher durch Herbst und Winter

Foto: Panthermedia – OlafNaami

Dipl.-Ing. (BA) Michael Kappe, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region Mitte/Süd, Standort Stuttgart

Die Tage werden kürzer, die Nächte länger. Plötzlich sind der Herbst und bald darauf der Winter wieder da. Auch wenn wir uns zugegebenermaßen immer seltener an der weißen Pracht erfreuen können, kann auch nur einziger Tag mit Schnee und Eisglätte die Fahrfreude trüben. Darüber hinaus bringt die dunkle Jahreszeit viele weitere Gefahren, wie Nebel, Regen und Laub mit sich. Besser ist es daher, egal ob auf dem Weg zur Arbeit oder auf den innerbetrieblichen Verkehrswegen, sich auf alle möglichen Wetterlagen rechtzeitig einzustellen. Der folgende Beitrag soll Ihnen helfen, sich richtig vorzubereiten und unfallfrei durch die dunkle Jahreszeit zu kommen.

Die Statistik 2019 der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zu den meldepflichtigen Wegeunfällen der letzten Jahre zeigt, dass nach den starken Anstiegen in den Vorjahren, die Anzahl der Wegeunfälle nach 2018 auch in 2019 leicht auf 186.859 gesunken ist. Dies ist gegenüber dem Vorjahr zwar ein Minus von etwa 1 Prozent, jedoch im Vergleich zu 2014 immer noch ein Plus von 7 Prozent. Zudem zeigt die Verkehrstatistik des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), dass die Anzahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren zwar nach

wie vor rückläufig ist, die Anzahl der Schwer- und Leichtverletzten jedoch auf gleichbleibendem Niveau verharrt (siehe Tabellen 1 und 2 auf den nächsten Seiten).

Und so bringen auch Herbst und Winter, wie jede andere Jahreszeit, ihre ganz eigenen Gefahren und Risiken mit sich. Die Verhaltensregeln kennt im Grunde jeder. Aber wie es im Arbeitsalltag so ist, gehen diese Verhaltensregeln gerne mal verloren oder werden einfach vergessen.

Allgemeine Verhaltensregeln

Die Wegezeiten zur und von der Arbeit, aber auch die Wegezeiten während der Arbeit, sind in Herbst und Winter erfahrungsgemäß länger. Daher gilt:

- Informieren Sie sich rechtzeitig über die Verhältnisse auf Straßen und Wegen,
- Planen Sie Vorbereitungszeit und Wegezeit ein, um Eile und Hektik zu vermeiden,
- Verhalten Sie sich besonders aufmerksam auf dem Weg und insbesondere gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.

Verhalten als Autofahrer

Die Vorbereitung ist das A und O. Überfrierende Nässe, Schnee und Eisglätte; mit den ersten Minusgraden beginnt für die Autofahrer wieder die Zeit der schwierigen Straßenverhältnisse. Aber schon vor dem ersten Frost ist Vorsicht geboten. Ab einer Temperatur von unter +7°C bieten Sommerreifen keine ausreichende Haftung auf nasser oder kalter Fahrbahn. In weiten Teilen Deutschlands können die Temperaturen bereits im Oktober unter +7°C sinken. Spätestens dann und noch vor dem ersten Schnee sollten Sie die Winterreifen montieren.

Richtige Reifenwahl

Bei winterlichen Verhältnissen sind geeignete Reifen gesetzlich vorgeschrieben. Besonders geeignet sind „M+S“ oder mit dem Schneeflockensymbol gekennzeichnete Reifen. Ob Schnee, Eis oder Schneematsch, eine gute Haftung der Winterreifen erhöht die Sicherheit im Straßenverkehr.

Aber nur einwandfreie Reifen garantieren auch die gewünschten Eigenschaften auf winterlichen Straßen. Der Gesetzgeber fordert eine Profiltiefe von mindestens 1,6 Millimetern (mm). Die Praxis zeigt aber, dass sich bereits bei einer Profiltiefe von weniger als 4 mm die Haftungsbedingungen drastisch verschlechtern. Ob die Reifen noch

eine ausreichende Profiltiefe besitzen, können Sie ganz einfach mit einer 1 Euro-Münze testen. Dazu stecken Sie die 1 Euro-Münze in das Profil der Reifen. Ist der Goldrand nicht mehr zu sehen, hat das Profil noch eine Tiefe von mindestens 4 mm.

Auch das Alter der Reifen ist nicht zu vernachlässigen. Pkw-Winterreifen werden heute so entwickelt, dass die Ausgewogenheit der Produkteigenschaften und damit die Sicherheitsqualität über das gesamte aktive Reifenleben erhalten bleiben. Voraussetzung dafür ist, dass die Reifen ständig unter normalen Bedingungen genutzt und in Ruhezeiten einwandfrei gelagert werden. Lassen Sie Reifen, die nicht ordnungsgemäß gelagert wurden, vor einem weiteren Einsatz unbedingt von einem Reifenfachmann prüfen – auch dann, wenn die Profiltiefe noch ausreichend ist. Nach Empfehlung des ADAC sollen Reifen nach acht, spätestens jedoch nach zehn Jahren nicht mehr benutzt werden.

Mit einfachen Mitteln und ohne größeren Aufwand kann jeder Verkehrsteilnehmer viel für die eigene Sicherheit und die der Anderen tun. Dazu gehört auch das vorsorgliche Testen der Straßenverhältnisse in der kalten Jahreszeit vor jeder Fahrt. Dies können Sie zum Beispiel durch das Rutschen des Fußes über den Asphalt testen. Hierdurch lässt sich oft erkennen, ob und wie glatt die Straße ist.

Rechtzeitiger Wintercheck

Prüfen Sie frühzeitig den hinreichenden Füllstand, das Vorhandensein von Frostschutzmittel und die Funktionsfähigkeit der Scheibenwaschanlage des Fahrzeuges. Sind Sie erst einmal auf die Autobahn aufgefahren und stellen fest, dass die Scheibenwaschanlage eingefroren oder leer ist, kann die Sicht durch zum Beispiel aufgewirbelten Schneematsch auf der Windschutzscheibe stark beeinträchtigt werden. Diese Gefahr verstärkt sich durch die im Winter tief stehende Sonne und die daraus entstehende zusätzliche Blendwirkung.

Achten Sie zudem darauf, dass alte oder kaputte Scheibenwischblätter rechtzeitig ausgewechselt werden. Eine

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Meldepflichtige Wegeunfälle	174.240	179.181	186.070	190.968	188.527	186.859
Tödliche Wegeunfälle	322	348	311	280	310	309

Tabelle 1: Wegeunfälle der gewerblichen Wirtschaft und der öffentlichen Hand

plötzlich genommene Sicht durch eine verschmutzte Scheibe oder durch Schleierbildung ist eine unnötige Gefahr. Des Weiteren sollten Sie regelmäßig prüfen, ob alle Scheinwerfer und Leuchten am Auto funktionsfähig und korrekt eingestellt sind. Sehen und gesehen werden erhöht die Sicherheit für alle.

Wissen ist gut, Kontrolle ist besser. Bei der rechtzeitigen Durchführung des Winterchecks sollten Sie insbesondere auf Folgendes achten:

- Winterreifen und ggf. Schneeketten,
- Frostschutz für Kühler und Wischanlage,
- Scheibenwischblätter,
- Keilriemenspannung,
- Lichtanlage,
- Batterie,
- Bremsen.

Diese Gegenstände sollten Sie während der Winterzeit im Auto stets griffbereit haben:

- Eiskratzer,
- Handbesen,
- Handschuhe,
- Wolldecke,
- Abschleppseil,
- Starthilfekabel,
- Enteisungsmittel.

Mit der Fahrt dürfen Sie erst beginnen, wenn alle Scheiben des Fahrzeugs vollständig von Schnee und Eis befreit sind. Auch der Schnee auf der Motorhaube oder auf dem Dach des Fahrzeuges kann bei Beschleunigung, Lenk- und Bremsmanöver oder durch den Fahrtwind wegfliegen und Ihnen oder dem nachfolgenden Verkehrsteilnehmer die Sicht nehmen. Abgesehen von der Tatsache, dass Sichtlöcher nicht zulässig sind und mit einem Bußgeld geahndet werden können, stellen diese eine unnötige Gefahr für alle dar.

Angepasstes Fahrverhalten

Neben der Vorbereitung spielt das richtige Fahrverhalten eine wichtige Rolle für die Sicherheit jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers. Achten Sie auf eine den Straßenverhältnissen angepasste Geschwindigkeit und auf einen angemessenen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Auf verschneiten und vereisten Straßen müssen Sie langsamer fahren. Abruptes Beschleunigen, Bremsen und harte Lenkbewegungen sind unbedingt zu vermeiden. Durch vorsichtiges Abbremsen bei geringer Geschwindigkeit kann festgestellt werden, wie das Fahrzeug reagiert. Besondere Vorsicht gilt gegenüber Fußgängern, denn

Tabelle 2: Getötete und Verletzte im Straßenverkehr

Jahr	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Gesamt
2012	3600	66 Tsd.	320 Tsd.	390 Tsd.
2013	3339	64 Tsd.	310 Tsd.	380 Tsd.
2014	3377	68 Tsd.	320 Tsd.	390 Tsd.
2015	3459	68 Tsd.	330 Tsd.	400 Tsd.
2016	3206	67 Tsd.	330 Tsd.	400 Tsd.
2017	3180	67 Tsd.	320 Tsd.	390 Tsd.
2018	3275	68 Tsd.	330 Tsd.	400 Tsd.
2019	3046	68 Tsd.	320 Tsd.	390 Tsd.

in stark verschneiten Gebieten können die Fußgänger wegen der aufgetürmten Schneemassen oft den Bürgersteig nicht benutzen und sind deshalb gezwungen, auf der Fahrbahn zu laufen. Hier darf natürlich nur so schnell gefahren werden, dass eine Gefährdung der Fußgänger ausgeschlossen ist.

Verhalten als Fußgänger

Regen, Nebel, Schnee, Eis; vor allem Fußgänger werden bei widrigen Wetterverhältnissen und bei Dunkelheit häufig übersehen. Daher sind helle Kleidung mit reflektierenden Elementen für eine erhöhte Sichtbarkeit und somit auch erhöhte Sicherheit unabdingbar. Darüber hinaus ist auf ein passendes Schuhwerk mit profilierten, rutschfesten Sohlen zu achten. Dies sorgt sowohl beim Gehen auf rutschigen, verschneiten oder vereisten Wegen als auch beim Ein- und Aussteigen in Bus und Bahn oder auf Treppen und Unterführungen für einen festen und sicheren Stand. Können Sie glatte oder unübersichtliche Stellen nicht meiden beziehungsweise umgehen, müssen Sie äußerst vorsichtig gehen.

Zum Schluss

Ein Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer ist immer möglich. Durch besonnenes und vorausschauendes Handeln kann jeder einiges dazu beitragen, dieses Risiko zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen. Kommen Sie gut zur Arbeit und wieder nach Hause.

Die Leiter besser auf dem Dach sichern – als um den Hals tragen!

Sicherheit im Straßenverkehr. Die Präventionskampagne komm**mit**mensch der gesetzlichen Unfallversicherungsträger zeigt auf Plakaten bewusst Motive, die regelverletzendes Verhalten darstellen. Eben richtig blöde Ideen, die aber im Alltag gar nicht so selten vorkommen.



Ladung sicher transportieren und damit sicher unterwegs sein – einfach gesagt und doch schnell in Vergessenheit geraten. Gefährdet ist nicht nur die Fracht, sondern auch die Sicherheit und Gesundheit der Fahrerinnen und Fahrer. Deshalb sollten Sie folgende Grundregeln beachten:

- Kontrollieren Sie, ob das Transportfahrzeug für die Ladung geeignet ist.
- Verteilen Sie die Fracht so, dass einzelne Achsen nicht übermäßig belastet sind.
- Transportieren Sie die Fracht nur im Laderaum.
- Rüsten Sie das Fahrzeug mit Hilfsmitteln wie Zurrgurten aus.
- Sichern Sie immer die Ladung – auch, wenn es schnell gehen muss.

Informationen auf der
Kampagnen-Website:



kommmitmensch.de/schlaue-Ideen

Beiträge zum Teilen:



facebook.com/UKundBG



twitter.com/DGUV