

# BahnPraxis W



**Aktuell** Sicherheitsfördernde Rundgänge in Werken der DB Cargo AG  
Meldung von Beinahe- oder Bagatellunfällen

**Spezial** DVR/UK/BG Schwerpunktaktion „Beeinträchtigung im Straßenverkehr“  
**Test** Ein Sicherheitstest

## Liebe Leserinnen und Leser,

wer über den Tellerrand schaut, entdeckt Unerwartetes, erkundet Neues oder entwickelt andere Perspektiven. Die gewohnten Pfade zu verlassen, kann den Blick mehr verändern, als man sich vorstellt. Dies trifft auch für den Arbeitsschutz zu.

In unserem ersten Artikel erläutert der Leiter der Fachstelle Arbeitssicherheit der DB Cargo AG „Sicherheitsfördernde Rundgänge in Werken der DB Cargo AG“. Erfahren Sie mehr über die erzielten Erfolge solcher Rundgänge und wie sich dadurch die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten verbessern kann.

Ein weiterer Beitrag befasst sich mit der Meldemoral von Beinah- oder Bagatellunfällen. Die Meldebereitschaft solcher Unfälle kann in einem Betrieb dazu beitragen, präventive Maßnahmen zu ergreifen, um schwerere Unfälle zu verhindern. Werden solche Unfälle überhaupt untersucht, um weitere Kenntnisse für die Prävention zu erlangen oder werden sie einfach unter den „Tisch gekehrt“. Wie sieht es denn bei Ihnen mit der Meldung von Beinah- oder Bagatellunfällen aus?

Aber nicht nur am Arbeitsplatz ist Prävention wichtig, sondern auch im Straßenverkehr. In einer Zeit, in der die Zahl der Verkehrsunfälle leider immer noch zu hoch ist, ist es wichtig, das Bewusstsein für die Gefahren im Straßenverkehr zu schärfen. Die von der UVB unterstützte DVR/UK/BG Schwerpunktaktion 2024 trägt dazu bei, dieses Bewusstsein zu stärken.

Und wie in jeder Ausgabe können Sie auch dieses Mal wieder in unserem Sicherheitstest Ihr Wissen rund um die Themen dieses Heftes überprüfen. Haben Sie alle Fragen richtig beantwortet?

Viel Freude beim Lesen und bis zur nächsten Ausgabe.

## Ihr Redaktionsteam der BahnPraxis W

## Impressum

„BahnPraxis W“ Zeitschrift zur Förderung der Arbeitssicherheit in den Werkstätten der Deutschen Bahn AG

**Herausgeber**  
Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG.

**Redaktion**  
Helge Kummer (Chefredakteur), Vlatko Stark, Silke Achatz (Redakteure).

**Anschrift**  
Redaktion „BahnPraxis W“,  
Salvador-Allende-Straße 9, 60487 Frankfurt am Main,  
Telefon (0 69) 4 78 63-0, Fax (0 69) 4 78 63-29 03.

**Erscheinungsweise und Bezugspreis**  
Erscheint jährlich zweimal. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift

kostenlos. Für externe Bezieher: Pro Ausgabe 2,50 Euro 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: Sebastian Hüthig, Thorsten Breustedt

**Druck**  
Laub GmbH & Co KG, Brühlweg 28, D-74834 Elztal-Dallau.

**Sprache**  
Für die Inhalte der BahnPraxis werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

## Unser Titelbild



DB Cargo Werk Senftenberg

Foto: DB AG/Volker Emersleben

## Inhaltsverzeichnis

- 3 Sicherheitsfördernde Rundgänge in Werken der DB Cargo AG
- 7 Meldung von Beinahe- oder Bagatellunfällen – wie sieht es in Ihrem Betrieb aus?
- 9 DVR/UK/BG Schwerpunktaktion „Beeinträchtigung im Straßenverkehr“
- 12 Ein Sicherheitstest

Lösungen zu „Ein Sicherheitstest“ auf Seite 12:

1c, 2b, 3b, 4a, 5c, 6a, 7b, 8b, 9a, 10a, 11b



Foto: DB AG/Volker Emerleben

Präventive Maßnahmen im Arbeitsschutz

## Sicherheitsfördernde Rundgänge in Werken der DB Cargo AG

Dennis Vetter, Leiter Fachstelle Arbeitssicherheit, DB Cargo AG, Betriebssicherheit, Arbeitsschutz und SMS, Mainz

Eine wichtige Aufgabe des Arbeitsschutzes ist das Monitoring von Arbeitsunfällen, um gezielte Maßnahmen zu treffen bzw. präventive Programme aufzusetzen. Hierfür können z.B. Kennzahlen als Indikator genutzt werden.

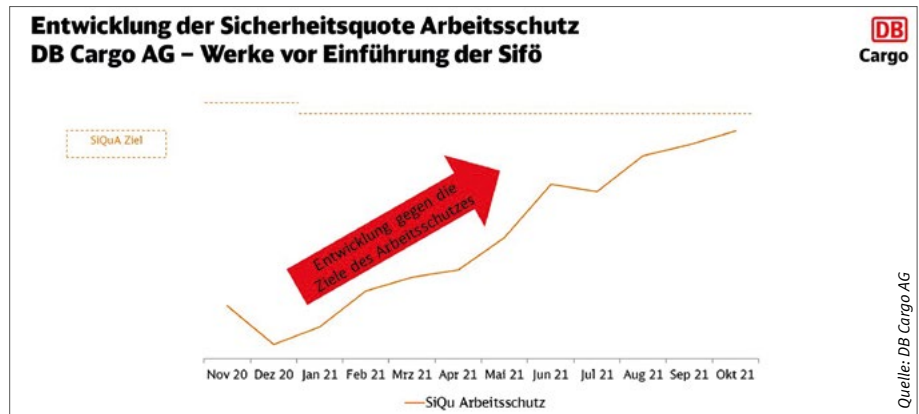


Abbildung 1: Steigende Zahl der Arbeitsunfälle vor Einführung der Sicherheitsförderung (Sifö)



Abbildung 2: Stolpergefahr: abgelegte Werkzeuge im Bewegungsbereich des Verkehrsweges

Die Sicherheitsquote Arbeitsschutz (SiQu A) ist fester Bestandteil der Kennzahlen der DB Cargo AG. Die SiQu A wird über die sogenannte „1.000-Mann-Quote“ gemessen. Sie gibt die Unfallhäufigkeit je 1.000 Vollarbeiter an. Durch Ermittlung der „1.000-Mann-Quote“ lässt sich die Unfallhäufigkeit mit anderen Bereichen vergleichen. Hierbei werden die Arbeitsunfälle nach § 8 Sozialgesetzbuch – Siebtes Buch (SGB VII) einbezogen. Unabhängig von notwendigen Analysen zum Unfallgeschehen ist die Verankerung der SiQu A im Performance Board der DB Cargo AG ein wichtiger Bestandteil und Indikator für die Entwicklung von Arbeitsunfällen im Unternehmen. Darüber hinaus lassen sich Auswertungen, Vergleiche sowie Maßnahmen entwickeln und deren Wirksamkeit daran messen.

### Ausgangspunkt: Schlechte Entwicklung der Anzahl von Arbeitsunfällen in den Werken

Im Jahr 2021 entwickelte sich die SiQu A vor allem in den Bereichen der Werke negativ. Jeder Unfall ist einer zu viel, vor allem wenn sich eine Mehrung der Unfälle einstellt. Somit gab es nach einer positiven Entwicklung Ende 2020 im Jahr 2021 eine kontinuierliche Steigerung der Anzahl von Unfällen. Erste Maßnahmen wurden eingeleitet und umgesetzt, entwickelten aber nicht die gewünschte Wirkung. Somit galt es, die Maßnahmen sowie die Ursachenforschung weiter voranzutreiben und deutlich zu verbessern.



Abbildung 3: Umknickgefahr/ Sturzgefahr durch abgelegten Schlauch im Treppenbereich

### Ursachenforschung/Findung von möglichen Maßnahmen

Um gezielte Maßnahmen einleiten zu können und den Schutz bzw. die Sicherheit der Mitarbeiter schon in der Prävention zu verbessern,



Abbildung 4: Erfolgreiche Maßnahmen aus den sicherheitsfördernden Rundgängen

mussten gemeinsame Ursachen gefunden werden. Auf den ersten Blick ließ sich nicht sofort ableiten, welche Gründe ursächlich für die Unfälle waren, da diese bei völlig verschiedenen Tätigkeiten auftraten. Aus diesem Grund wurde entschieden, eine sehr detaillierte Auswertung auf Basis der Unfallberichte sowie den Ergebnissen aus Rekonstruktionsgesprächen mit den Mitarbeitern durchzuführen.

Bei der DB Cargo AG werden nach Arbeitsunfällen sogenannte Rekonstruktionsgespräche mit dem betroffenen Mitarbeiter und ggf. weiteren Beteiligten geführt. Für die Rekonstruktion/Analyse von Arbeitsunfällen ist es in der überwiegenden Anzahl der Vorfälle von entscheidender Bedeutung, welche Handlungen beteiligter Mitarbeiter Einfluss auf den Ereignisablauf genommen haben oder welche Beobachtungen oder Wahrnehmungen von Zeugen gemacht wurden. Welche Prozesse waren zum Ereigniszeitpunkt gültig? Wie wurden die Prozesse durch die Mitarbeiter angewendet? Waren die Prozesse stimmig, den Mitarbeitern bekannt und für sie verständlich. Oftmals sind es kleine Details, die zusammengefügt, erst ein schlüssiges Bild über den Ereignisablauf zulassen und die Ableitung von Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeiter zur und Verbesserung der Prozesse gestatten.

Es ist daher von entscheidender Bedeutung, mit den beteiligten Mitarbeitern und den verantwortlichen Führungskräften das Ereignis zu analysieren / zu rekonstruieren und im Gespräch mit Beteiligung aller eine gesamthafte Aufarbeitung zu erreichen.

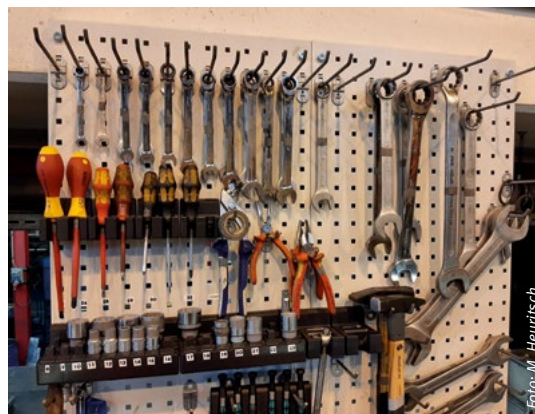


Abbildung 5: Neue Aufbewahrungswand für Werkzeug und neues Werkzeugsortiment

Die Untersuchung von Arbeitsunfällen ist eine Gemeinschaftsaufgabe.

Das Gespräch zur Rekonstruktion des Unfalls dient ausschließlich zur Klärung der Ursache und nicht zur Klärung der Schuldfrage!

Quelle: Auszug Ril 61303

Auf dieser Basis ließen sich folgende Schwerpunkte analysieren, die einen Einfluss auf die auslösenden Ursachen haben:

- Allgemeine Ordnung sowie Sauberkeit in und an den Arbeitsplätzen unzureichend
- Zustand in den Arbeitsgruben zum Teil mangelhaft, z.B. Beleuchtung
- Zustand der Zugänge in die Arbeitsgruben verbesserungswürdig, z.B. Treppen und Gitteroste

### Sicherheitsfördernde Rundgänge

In den Werken der DB Cargo AG gab es das Instrument der sicherheitsfördernden Rundgänge

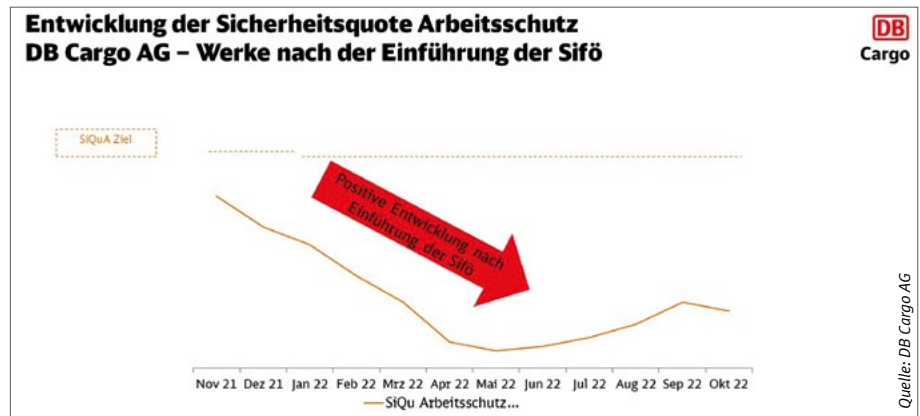


Abbildung 6: Entwicklung nach Einführung der Sifö

schon vor der gezielten Erweiterung um den Arbeitsschutz. Auch enthielten die sicherheitsfördernden Rundgänge bereits Aspekte des Arbeitsschutzes, allerdings mit anderen Schwerpunkten. Bisher nicht beteiligt an den Rundgängen waren jedoch die innerbetrieblichen Experten, das heißt die Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifa). Abgeleitet aus dem Unfallgeschehen wurden im Bereich der Werke die sicherheitsfördernden Rundgänge um Aspekte des Arbeitsschutzes deutlich erweitert. Außerdem konnten je Werk individuelle Themen bzw. Schwerpunkte aufgenommen werden. Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit begleiten jetzt mindestens 50 Prozent der sicherheitsfördernden Rundgänge unter Berücksichtigung des Aspektes des Arbeitsschutzes und der Unfallschwerpunkte (Auslöser).

Hierbei werden durch die Fachkräfte für Arbeitssicherheit aktiv die vorhandenen Mängel angesprochen, die Führungskräfte beraten, Schwerpunkte aufgedeckt und bei der Entwicklung von Lösungen unterstützt.

Den Führungskräften und Mitarbeitern wird dadurch ein klares Bild über mögliche Auslöser von Arbeitsunfällen vermittelt und die Prävention gestärkt.

### Gemeinsamer Erfolg/Fazit

Auf Basis der neuen Schwerpunkte und durch die kontinuierliche Begleitung der Rundgänge durch die Fachkräfte für Arbeitssicherheit wurden viele Mängel erkannt und durch die aktive Unterstützung der Führungskräfte beseitigt. Hierbei entwickelte sich bei allen Beteiligten eine neue Sicht auf Mängel und unsichere Zustände, denn auf den ersten Blick stellen manch unsichere Zustände keinen

gravierenden Mangel dar, haben aber einen erheblichen Einfluss auf die auslösende Ursache von Arbeitsunfällen.

Insbesondere gilt dies für die Ordnung und die Sauberkeit des Arbeitsplatzes, z.B. die Disziplin das jeweilige Werkzeug nach der Benutzung an seinen dafür vorgesehenen Platz abzulegen sowie eventuelle Öl- und Fettflecken sofort zu entfernen. Aufgrund solcher Mängel können Gefahren des Stolperns, Herunterfallens oder Ausrutschens entstehen. Neben der Ordnung und Sauberkeit ist immer eine gute und sichere Arbeitsumgebung notwendig. Diese kann z.B. durch nicht ausreichende Beleuchtung, defekte oder abgenutzte Tritte/Stufen/Werkzeuge beeinflusst werden. Durch die gezielte Betrachtung und Beseitigung der Mängel konnte eine erhebliche Verbesserung in der SiQu A erreicht werden.

Der gewählte Weg geht nur gemeinsam und unterliegt einer gemeinsamen Entwicklung eines gleichen Blickes zur Verhinderung von Arbeitsunfällen bzw. deren Auslöser. Nicht alles kann sofort beseitigt werden, aber viele Sofortmaßnahmen sind möglich. Ein weiterer wichtiger Bestandteil ist ein Umdenken und die Erweiterung der jeweiligen Sichtweisen zum Erreichen des Zieles „Unfälle zu vermeiden“. Durch die genannten gemeinsamen Bemühungen wurde eine konstante positive Entwicklung erreicht. Es bedarf der Disziplin aller Beteiligten, auch weiterhin an diesem Thema dranzubleiben, ggf. neue Schwerpunkte einzubinden und die Sifö in diese Richtung kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Die seit mehr als einem Jahr anhaltend positive Entwicklung der Sicherheitsquote zeigt: „es lohnt sich – im Sinne unserer Gesundheit“.



Foto: Bildagentur PantherMedia/dpa/stock (Jan Sandvik)

Sicherheit und Gesundheit

## Meldung von Beinahe- oder Bagatellunfällen – wie sieht es in Ihrem Betrieb aus?

**M.Sc. Mark Höffken, Unfallversicherung Bund und Bahn, Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region Nord, Standort Hamburg**

Die Meldung von Beinahe- und Bagatellunfällen ist in den Betrieben höchst unterschiedlich ausgeprägt. Ein Indiz für eine gelebte Sicherheits- und Fehlerkultur in einem Betrieb kann unter anderem die Meldung von solchen Unfällen sein. Aus diversen Gründen werden sie meistens erst gar nicht oder sehr selten gemeldet. Warum sich die Beschäftigten so verhalten, kann verschiedene Gründe haben, die hier näher betrachtet werden.

Ein Beispiel aus einem DB-Werk: Zwei Mitarbeiter waren mit dem Wechsel von defekten Scheiben an einem ICE beschäftigt. Nachdem die defekte Scheibe herausgeschnitten und mit einem Vakuumsauger vom Waggon abgenommen und in einer Gitterbox hochkant hineingestellt wurde, entschlossen sich beide um 12 Uhr gemeinsam zur Mittagspause zu gehen. Ein anderer Mitarbeiter, der kurze Zeit später vorbeikam, wollte die einzelne, hochkant stehende Scheibe etwas flacher anstellen, da sie sonst umzukippen drohte. Er fasste die defekte

Scheibe an und schnitt sich prompt an den scharfkantigen Splintern in die Hand, da er keine Handschuhe trug. Niemand beobachtete den Bagatellunfall. Der Mitarbeiter ging zum nächstgelegenen Verbandkasten, nahm sich ein Pflaster und ging dann auch zur Pause. Einen Eintrag in das Verbandbuch, bzw. eine elektronische Meldung über das System erfolgte nicht. Vorfälle wie diesen gibt es täglich in allen Betrieben. Dabei ist ein Eintrag in das Verbandbuch bzw. eine Meldung über ein Onlinetool wichtig, da dies als Nachweis für einen Arbeitsunfall dient, sollte

sich aus einem harmlosen Schnitt etwas Schlimmeres entwickeln.

### **Auch leichte und Beinaheunfälle melden!**

Die Hemmungen der Mitarbeiter, leichte oder Beinaheunfälle dem Vorgesetzten zu melden, ist ein klares Indiz für die im Unternehmen gelebte Sicherheitskultur. Meldet der Mitarbeiter derartige Vorfälle dem Vorgesetzten und dieser nimmt sie nicht ernst oder spielt sie gar herunter, werden es sich die Mitarbeiter zukünftig gut überlegen, solche Unfälle zu melden. Gerade auch die häufig an vielen Werkstören zu sehende Anzeige mit „Unfallfrei seit x Tagen“ kann dazu führen, dass Unfälle nicht gemeldet werden, weil damit ggf. Prämien wegfallen oder man nicht der „Buh-Mann“ sein möchte, wenn die unfallfreien Tage wieder bei null anfangen. Hier bedarf es an Aufklärung und ein anderes Verständnis bei Führungskräften sowie eine klare Kommunikation an die Mitarbeiter zu der gelebten und gewollten Fehler- und Sicherheitskultur. Dabei geht es nicht nur um die Verantwortung im Arbeitsschutz beim Vorgesetzten, sondern um ein klares Signal an die Mitarbeiter, auch Beinahe- und Bagatellfälle zu melden.

Die Praxis zeigt jedoch, dass u.a. die Meldewege und anschließenden Maßnahmen sehr aufwendig sein können und in keinem Verhältnis stehen. Wenn Vorgesetzte und Mitarbeiter erst überlegen müssen, ob es eine unsichere Situation, ein Fehlverhalten oder andere Einflüsse waren, wird, um nichts falsch zu machen, in der Regel erst gar nichts gemeldet. Aber auch eine Unfalluntersuchung von einem leichten oder Beinaheunfall könnte von einer Führungskraft als ein zu hoher Aufwand eingestuft werden, so dass eine Meldung erst gar nicht weiterverfolgt wird.

### **Fehler- und Sicherheitskultur verbessern/verändern**

Soll die Meldemoral im Unternehmen positiv verändert werden, sind einfache Meldesysteme, abgestimmte Vorgehensweisen, ein einheitliches Verhalten und das Verständnis aller Beteiligten notwendig. Des Weiteren lässt sich in der Praxis beobachten, dass sich viele Beschäftigte nur unter „Aufsicht“ an die Regeln im Arbeitsschutz halten (z.B. das Benutzen von Handschuhen oder Gehörschutz). Findet keine Kontrolle oder „Aufsicht“ der einzuhaltenden Regeln im Arbeitsschutz statt, wird viel Zeit dafür investiert, nicht bei einem „Vergehen“ erwischt zu werden. Auch hier beginnt die Arbeit, an einer Sicherheitskultur im Unternehmen zu arbeiten, denn durch Nichtbenutzung von z.B. PSA kommt es häufig zu (Bagatell)-Unfällen, wie im obigen Beispiel beschrieben.

Durch Meldungen von Beinahe- oder Bagatellunfällen lassen sich Prozesse, Strukturen und Denkweisen

hinsichtlich des Arbeitsschutzes im Unternehmen hinterfragen und im besten Falle positiv beeinflussen. Eine bekannte Methode, begangene Fehler in Projekten oder Prozessen aufzuarbeiten, ist z.B. Lessons Learned. Diese Methode lässt sich natürlich auch auf solche Unfälle ummünzen. Es geht darum den Unfall im Detail aufzuarbeiten und daraus zu lernen. Konkret hinterfragt werden sollte:

- Der Ereignisablauf --> was ist im Detail passiert?
- Die direkte Ursache --> wie genau ist es passiert?
- Der Grund des Unfalls --> warum ist es passiert?
- Präzise und kurze Zusammenfassung der Erkenntnisse --> Was wurde aus dem Unfall gelernt und daraus folgend:
- geplante Schutzmaßnahmen

### **Kurzbericht verfassen**

Bei der Formulierung des Kurzberichtes ist darauf zu achten, dass er adressatengerecht, also für alle Personen verständlich geschrieben ist. Um die Informationen aus den Beinahe- oder Bagatellunfällen auf breiter Ebene im Unternehmen zu streuen, reicht es nicht aus, diese nur an die Werks- oder Abteilungsleiter weiterzugeben. Die Berichte und wichtigen Inhalte verbleiben, so zeigt es häufig die Vergangenheit, bei den Führungskräften und werden oft nicht bis auf die operative Ebene wie Meister, Schichtleiter und die Mitarbeiter der Abteilungen weitergegeben. Um solche, aber auch alle anderen Arbeitsunfälle auf breiter Ebene zu thematisieren, bieten sich z.B. Schichtübergaben, Betriebsversammlungen oder das Intranet an. Um aus diesen Vorfällen zu lernen, ist es ebenso unerlässlich, die Vorschläge, Ideen und Meinungen der Mitarbeiter einzufangen und ernst zu nehmen. Denn was hat der Unternehmer davon, nach einem Unfall Maßnahmen abzuleiten und umzusetzen, wenn die Mitarbeiter auf der operativen Ebene nicht mit ins Boot geholt werden und ggf. bessere Vorschläge aus der gelebten Praxis beisteuern könnten. Im schlimmsten Fall fühlen sich die Mitarbeiter übergangen und nicht ernst genommen und werden die Maßnahmen wieder umgehen, weil sie nicht praxisgerecht umgesetzt worden sind.

### **Fazit**

Um aus Beinahe- oder Bagatellunfällen zu lernen ist es daher wichtig, die spezifischen Defizite in einer Organisation, aufgedeckt durch die Unfalluntersuchungen und den daraus resultierenden Berichten, zu beheben. Denn das Wissen solcher Ereignisse ist eine wichtige Voraussetzung, einen Prozess des Lernens in Gang zu setzen. Aber klar ist auch, dass Veränderungen aus verschiedenen Gründen nicht immer von jetzt auf gleich umgesetzt werden können und es Zeit bedarf, eine Sicherheits- und Fehlerkultur zu etablieren.

# DVR/UK/BG SCHWERPUNKT AKTION 2024

## DVR/UK/BG SCHWERPUNKTAKTION

### Beeinträchtigung im Straßenverkehr

Foto: DVR

Verkehrssicherheit

## Aufmerksamkeitsdefizite und Fahrtüchtigkeit

**M.Sc. Katharina Blaukat**, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Region Mitte/Süd, Standort Frankfurt am Main

Sind Sie schon mal Auto gefahren, obwohl Sie müde waren oder unter Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten standen? Haben Sie sich schon mal beim Fahren ablenken lassen, z.B. durch Kinder oder eingehende Anrufe? Die UVB als Ihr gesetzlicher Unfallversicherungsträger unterstützt die DVR/UK/BG Schwerpunktaktion 2024 „Beeinträchtigungen im Straßenverkehr“, damit Sie auch in Zukunft unfallfrei und sicher unterwegs sind bzw. gesund an Ihrem Arbeitsplatz und Zuhause ankommen. Wir möchten Sie mit diesem Artikel für das wichtige Thema sensibilisieren und Ihnen dazu hilfreiches Wissen zu den verschiedenen Beeinträchtigungsfaktoren vermitteln.

Jedes Jahr widmen sich der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), die Unfallkassen (UK) und die Berufsgenossenschaften (BG) einem Schwerpunktthema der Verkehrssicherheit mit besonderer Relevanz für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit. Die diesjährige Schwerpunktaktion befasst sich mit Aufmerksamkeitsdefiziten und Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr, um Gefährdungen

auf Arbeits- und Dienstwegen zu reduzieren und zu vermeiden.

Im Jahr 2022 ereigneten sich 290.000 Unfälle mit Personenschäden im Straßenverkehr, 12 Prozent mehr als im Jahr 2021. In demselben Zeitraum „passierten“ laut der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung 170.000



Abbildung 1: Ablenkung



Abbildung 2: Müdigkeit



Abbildung 3: Alkohol

meldepflichtige Wegeunfälle. Das sind Unfälle auf dem Weg zur Arbeit oder von der Arbeit nach Hause, die mehr als drei Tage Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatten oder zum Tod führten. Ursachen für diese Unfälle gibt es viele, z.B. gefährliche Fahrmanöver und riskantes Fahrverhalten, aber auch Ablenkung, Müdigkeit oder der Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten. Im Folgenden erfahren Sie mehr über die Inhalte der Schwerpunktaktion.

## Ablenkung

Die Gefahr der Ablenkung ist den meisten Verkehrsteilnehmern bewusst. Expertinnen und Experten gehen davon aus, dass sich 2022 jeder zehnte Unfall mit Todesfolge aufgrund von Ablenkung ereignet hat. Bei jedem sechsten Unfall mit Personenschaden waren die Fahrer durch elektronische Geräte abgelenkt. Obwohl die Gefahr als solches bekannt und bewusst ist, lassen sich viele immer wieder z.B. durch Smartphones, laute Musik oder andere Mitfahrende ablenken.

Jeder Teilnehmende sollte sich vor Fahrtantritt und auch während der Fahrt immer wieder bewusst machen, dass die Teilnahme am Straßenverkehr jederzeit die volle Aufmerksamkeit erfordert. Unser Gehirn ist nicht in der Lage, gleichzeitig mehrere komplexe Tätigkeiten zu bewältigen.

## Müdigkeit

Bis zu welchem Zeitpunkt ist Müdigkeit noch akzeptabel? Müdigkeit am Steuer ist eine schleichende, oftmals unterschätzte Gefahr, die häufig zu schweren und tödlichen Unfällen führt und als Konsequenz mit Geldstrafe und/oder Freiheitsstrafe bestraft werden kann.

Anzeichen von Müdigkeit können sein:

- Die Straße fühlt sich immer enger an
- Es wird schwierig, die Spur und/oder die Geschwindigkeit zu halten

- Die Augen brennen bzw. die Bewegung der Augenlider nimmt zu
- Auffällig häufiges Gähnen
- Nervosität, Gereiztheit
- Nicht genau zu wissen, wie der letzte Streckenabschnitt verlaufen ist

Was kann man gegen Müdigkeit am Steuer tun?

- Ausreichender Schlaf vor der Fahrt
- 20-minütiger Kurzschlaf bei längeren Fahrten
- Vermeiden von Fahrten bei einem Leistungstief
- Regelmäßige Pausen (alle zwei Stunden) an der frischen Luft mit Bewegung
- Leichtes Essen, z.B. Salat, Obst, Rohkost, Nüsse und ausreichend Trinken
- Lockere Gespräche mit den Mitfahrenden führen

## Alkohol

Alkohol betäubt die Sinne, verändert die Wahrnehmung, fördert eine gefährliche Selbsteinschätzung und verlängert die Reaktionszeit. Je nach Blutalkoholkonzentration verschlechtern sich viele Fähigkeiten zunehmend, die man zum sicheren Fahren benötigt. Die starken körperlichen und geistigen Beeinträchtigungen führen immer wieder zu schweren bis hin zu tödlichen Unfällen. Als Konsequenz ist mit hohen Bußgeldern und Freiheitsstrafen zu rechnen.

Gehen Sie kein Risiko ein. Lassen Sie Ihr Fahrzeug immer stehen, wenn Sie Alkohol konsumieren wollen bzw. konsumiert haben. Nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel oder rufen Sie sich ein Taxi. Mit Ihrem sicheren Verhalten schützen Sie sich und andere Teilnehmende im Straßenverkehr – und Sie kommen sicher und gesund Zuhause an.

## Drogen

Die Auswirkungen von Drogen auf die Fahrtauglichkeit sind unvorhersehbar – daher gilt ein absolutes



Foto: DVR



Foto: DVR

Abbildung 4: Drogen



Foto: DVR

Abbildung 5: Medikamente

Fahrverbot. Es wird angenommen, dass es eine hohe Dunkelziffer bei Verkehrsunfällen gibt, bei denen der Einfluss von Drogen eine Rolle spielt. Drogen verändern die Wahrnehmung, reduzieren die Reaktions- sowie Entscheidungsgeschwindigkeiten und können Halluzinationen sowie Herzprobleme verursachen. Die Beeinträchtigungen des Einzelnen sind sehr verschieden und kaum vorhersehbar. Auf das Fahren unter Drogeneinfluss können harte Sanktionen folgen.

### Medikamente

Medikamente, auch nicht rezeptpflichtige, können die Teilnahme am Straßenverkehr negativ beeinflussen. Sie sollten sich daher sehr detailliert über mögliche Neben- und Wechselwirkungen informieren und auf deren Anzeichen achten. Bei Unsicherheiten sollten Sie stets Ihren Arzt/Ärztin, Apotheker/Apothekerin oder Ihren Betriebsarzt/Betriebsärztin fragen.

### Fazit

Unser aller Ziel ist es, trotz der Teilnahme am Straßenverkehr, sicher, unfallfrei und gesund auf den Arbeits- und Dienstwegen unterwegs zu sein. Hierfür ist es erforderlich, sich vor Fahrtantritt und auch während der Fahrt darüber bewusst zu sein, dass es verschiedene Faktoren gibt, die unser sicheres Verhalten sowie unsere Fähigkeiten im Straßenverkehr negativ beeinflussen können. Je nach Situation müssen wir uns als Verkehrsteilnehmende angemessen verhalten, um uns selbst und auch andere Beteiligte am Straßenverkehr nicht zu gefährden.

Als Folge eines Unfalles kann es jederzeit zu einem Gesundheitsschaden oder sogar zum Tod eines anderen Beteiligten kommen.

In der Broschüre werden auch Handlungsmöglichkeiten für Unternehmen und Betriebe aufgezeigt.

### Beratung und Unterstützung, Seminarmedien



Die Aufsichtspersonen der UVB bieten in den Mitgliedsbetrieben im Rahmen der Überwachungen und Beratungen ihre Unterstützung an und bringen Informationsmaterial zu der Schwerpunktaktion mit. DIN A2-Plakate und Aktionsbroschüren sind zudem an den Standorten der UVB erhältlich oder unter dem nachfolgenden Link bestellbar.

Die Aktionsbroschüre erläutert ausführlich den rechtlichen Rahmen zu den Themen und bietet zugleich umfangreiche Hilfestellungen bei Alltagsfragen. Weitere Informationen, unter anderem auch zu Lehr- und Lernmaterial, erhalten Sie ebenfalls unter [www.schwerpunktaktion.de](http://www.schwerpunktaktion.de).

Hier können Sie auch Ihr Wissen zum Thema „Aufmerksamkeitsdefizite und Fahrtüchtigkeit“ in einem Online-Quiz testen.

### Mitmachen und Gewinnen

Testen Sie Ihr Wissen, machen Sie mit und gewinnen Sie – mit etwas Glück – einen von 100 tollen Sachpreisen.

**Einsendeschluss ist der 30. Juni 2024.**

Informationen finden Sie unter [www.schwerpunktaktion.de/gewinnspiel](http://www.schwerpunktaktion.de/gewinnspiel).

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg!

Testen Sie sich selbst

# Ein Sicherheitstest

Prüfen Sie  
Ihr Wissen!

Dieses Heft widmet sich den Themen: Meldung von Beinahe- oder Bagatellunfällen, sicherheitsfördernde Rundgänge in Werken der DB Cargo AG sowie der DVR/UK/BG Schwerpunktaktion 2024.

Die folgenden Fragen für das richtige Verhalten sind als Testfragen für Sie gedacht, bei denen Sie prüfen können, inwieweit Sie bei den Themen „sattelfest“ sind. Kreuzen Sie bitte die nach Ihrer Meinung richtigen Antworten an. Die Lösungen finden Sie auf Seite 2.

1. **Warum ist auch bei einer leichten Verletzung ein Eintrag in das Verbandbuch wichtig?**
  - a) Es dient der Bestellung von neuem Verbandmaterial.
  - b) Es ist für statistische Zwecke notwendig.
  - c) Es dient als Nachweis für einen Arbeitsunfall.
2. **Wenn Mitarbeiter den Vorgesetzten Beinahe- oder Bagatellunfälle melden, diese aber die Meldung nicht ernst nehmen, werden...**
  - a) zukünftig solche Unfälle häufiger gemeldet.
  - b) zukünftig solche Unfälle gar nicht mehr gemeldet.
  - c) zukünftig nur noch tödliche Unfälle gemeldet.
3. **Soll die Meldemoral im Unternehmen positiv verändert werden, ist u.a. ein einheitliches Verhalten und Verständnis aller Beteiligten...**
  - a) nicht notwendig.
  - b) notwendig.
  - c) egal.
4. **Durch Meldungen von Beinahe- und Bagatellunfällen lassen sich Prozesse, Strukturen und Denkweisen hinsichtlich des Arbeitsschutzes im Unternehmen hinterfragen und...**
  - a) im besten Falle positiv beeinflussen.
  - b) im besten Falle negativ beeinflussen.
  - c) im besten Falle überhaupt nicht beeinflussen.
5. **Um aus den Vorfällen zu lernen, ist es unerlässlich die Vorschläge, Ideen und Meinungen der Mitarbeiter...**
  - a) zu ignorieren.
  - b) einzufangen und ad acta zu legen.
  - c) einzufangen und ernst zu nehmen.
6. **Die Sicherheitsquote Arbeitsschutz (SiQu A) ist fester Bestandteil der Kennzahlen der DB Cargo AG. Die SiQu A wird über die so genannte...**
  - a) „1.000 Mann-Quote“ gemessen.
  - b) „1.000 Frau-Quote“ gemessen.
  - c) „1.000 Beschäftigten-Quote“ gemessen.
7. **Um gezielte Maßnahmen für die Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit einleiten bzw. verbessern zu können,**
  - a) muss die Geselligkeit bei der Arbeit gefördert werden.
  - b) müssen gemeinsame Ursachen gefunden werden.
  - c) muss der Mitarbeiter sich Gedanken machen.
8. **Das Gespräch zur Rekonstruktion eines Unfalls dient ausschließlich zur Klärung der Ursache und...**
  - a) zur Klärung der Schuldfrage.
  - b) nicht zur Klärung der Schuldfrage.
  - c) zum Erstellen der Unfallstatistik.
9. **Bei den sicherheitsfördernden Rundgängen sollten die Fachkräfte für Arbeitssicherheit teilnehmen.**
  - a) Ja
  - b) Nein
  - c) Egal
10. **Können elektronische Geräte einen Verkehrsteilnehmer ablenken?**
  - a) Ja
  - b) Nein
  - c) Mich nicht
11. **Können regelmäßige Pausen (alle zwei Stunden) an der frischen Luft mit Bewegung gegen die Müdigkeit bei längeren Fahrten förderlich sein?**
  - a) Nein
  - b) Ja
  - c) Bei mir nicht