

Regen, Schnee und Eis machen Straßenverhältnisse unberechenbar. Betriebe sollten Beschäftigte für saisonale Gefahren im Straßenverkehr sensibilisieren. Sicherheitsbeauftragte können daran mitwirken.

Es ist dunkel und die kurvige Landstraße ohne Fahrbahnmarkierung erfordert hohe Konzentration. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit liegt bei hundert Stundenkilometern – und die Freude auf zu Hause spornt an, den **Arbeitsweg nach Feierabend** schnell hinter sich zu bringen.

Das ist ohnehin kein ungefährliches Szenario. Was aber, wenn es noch heftig schneit? Besonders tückisch wird es, wenn sich unter der Schneedecke eine Eisschicht verbirgt. Dann **haften die Reifen nicht richtig** und das Fahrzeug kann bei überhöhter Geschwindigkeit in der Kurve ausscheren. Auch die Bremswege verlängern sich auf vereisten und schneebedeckten Fahrbahnen teils um ein Vielfaches. Selbst erfahrene Autofahrende schätzen das Risiko in solchen Situationen oft falsch ein.

Fahr- und Schaltverhalten an Witterung anpassen

Aufs Auto zu verzichten, ist häufig keine Option. **Personen, die beruflich pendeln müssen**, sind in der Regel auf ihr Fahrzeug angewiesen. Auch auf Dienstreisen ist das Auto häufig das Fahrzeug der Wahl. Wer sich an ein paar Regeln hält, kann das Unfallrisiko deutlich minimieren.

Unerlässlich sind in jedem Fall **Winter- oder Ganzjahresreifen** mit ausreichender Profiltiefe. Sie sind bei winterlichen Straßenverhältnissen ohnehin gesetzlich vorgeschrieben. Sowohl das Gas als auch das Bremspedal sollten in der kalten Jahreszeit stets mit Bedacht betätigt werden. In Deutschland ist bei einer Sichtweite von weniger als 50 Metern eine Maximalgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern vorgeschrieben – etwa bei Nebel.

Für viele andere Situationen sollten Beschäftigte ein Gespür dafür entwickeln, ihr Fahrverhalten den Straßen- und Sichtverhältnissen anzupassen. Zum Beispiel auf **nassen oder laubbedeckten Straßen**.

Sicherheitstrainings für Beschäftigte

Möchten sich Beschäftigte besser auf die Straßenverhältnisse im Winter und Herbst einstellen, können sie dies auf ungefährliche Weise in **Fahrsicherheitstrainings** üben. In solchen Trainings können Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit ihrem eigenen Fahrzeug Fahrbahnen testen, auf denen unter anderem winterliche Bedingungen simuliert werden. Lenk- und Bremsmanöver trainieren sie in Slalom- oder Kurvenparcours. So lernen sie, Extremsituationen besser einzuschätzen.

Nicht nur Personen, die sich generell unsicher am Steuer fühlen, nehmen eine Menge aus solchen Trainings mit. Die **Erfahrung mit dem eigenen Fahrzeug** hilft allen Beschäftigten dabei, angemessen zu reagieren. So erhöhen sie die Sicherheit für sich selbst und alle anderen Verkehrsteilnehmenden.

Viele kennen solche Trainings jedoch gar nicht. **Hier kommen Sicherheitsbeauftragte ins Spiel**: Sie können bei Vorgesetzten und Mitarbeitenden auf bestehende Angebote aufmerksam machen und zur Teilnahme anregen. Obendrein bezuschussen verschiedene Berufsgenossenschaften die Fahrtrainings, wenn diese den Qualitätsstandards des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) entsprechen.

Tipps für Autofahrer (Fahrweise)

- Vorausschauend fahren und mehr Zeit einplanen.
- Bei Glätte den Sicherheitsabstand vergrößern und die Geschwindigkeit anpassen.
- Ruckartige Lenkbewegungen vermeiden.
- Schleudert der Wagen, nicht bremsen, sondern nur

gegenlenken.

Tipps für Autofahrer (Ausstattung)

- Fahrzeug immer komplett von Schnee und Eis befreien. Keine Gucklöcher in der Scheibe und auch das Dach abkehren. Eiskratzer und Besen griffbereit halten.
- Winterreifen rechtzeitig aufziehen (Faustregel: von Oktober bis Ostern).
- Profiltiefe der Reifen regelmäßig überprüfen (Expertentipp: nicht weniger als 4 mm.)
- Batterie testen. Lichtanlage überprüfen (kostenloser Lichttest im Herbst).
- Frostschutzmittelstand im Kühl- und Wischwasser checken bzw. checken lassen.
- Scheibenwischer auswechseln, wenn sie Schlieren hinterlassen.
- Tür-, Tank- und Kofferraumschlösser mit einem Enteisungsmittel vorm Einfrieren schützen.

Verkehrssicherheit im Betrieb thematisieren

Führungskräfte oder Fachkräfte für Arbeitssicherheit können – unterstützt durch Sicherheitsbeauftragte – viele Stellschrauben nutzen, um nachhaltig auf die Verkehrssicherheit einzuwirken.

„**Ein guter Einstieg kann die Frage sein, wie Mitarbeitende zur Arbeit kommen**“, erklärt Martin Küppers, Präventionsexperte der BG Verkehr. „Dann können Themen genau adressiert werden, wie etwa Angebote des ÖPNV, Fahrradsicherheit, die gezielte Ansprache von Altersgruppen oder Beratungsangebote durch den Betriebsarzt.“

Zur Vorbereitung auf die kalte Jahreszeit empfiehlt er: „Sofern der technische Sachverstand vorhanden ist, können Unternehmen im Spätsommer **Beleuchtungs- oder Reifenchecks** durchführen. In

Zusammenarbeit mit dem betriebsärztlichen Dienst sind Sehtests möglich.“ Im Vordergrund stehe dabei immer, ein gemeinsames Sicherheitsverständnis im Unternehmen zu entwickeln.

Radfahren bei Eis und Schnee

Immer mehr Menschen wollen auch im Winterhalbjahr Radfahren. Das ist gut so, denn wenn das Tageslicht fehlt und der Körper auf Sparflamme läuft, bringt Radfahren den Kreislauf und das Immunsystem in Schwung.

Laub, Regennässe, Schneematsch oder Eis können Radfahrende ganz schön ins Schleudern bringen. Über eine frische, mäßig dicke Schneedecke kann man noch ohne Schwierigkeiten fahren. Ist die Fahrbahn hingegen nass, mit glitschigen Blättern übersät oder überfriert die Nässe, kommt das Rad schnell ins Rutschen.

In den Radmetropolen Europas werden die Radwege und Radspuren mit Priorität geräumt und Instand gehalten. Aber das ist in Deutschland nur selten der Fall. Deshalb ist es besonders wichtig, bei der Fahrt Abstand zu halten und das Tempo zu reduzieren.

Bremsen bei Glätte möglichst meiden

Bei rutschigem Untergrund sollte man in Kurven weder treten noch bremsen. Lässt sich das Bremsen nicht vermeiden, muss es früh und maßvoll geschehen.

Vorwiegend sollte die Hinterradbremse zum Einsatz kommen: Blockiert das Hinterrad, ist das eher zu beherrschen als ein blockierendes Vorderrad, da ist ein Sturz kaum zu vermeiden. Auf Glatteis sollte man möglichst nicht lenken, sondern ohne zu bremsen ausrollen.

Für kurze Strecken ist es auch möglich, den Sattel etwas nach unten zu stellen, um leichter mit den Füßen den Boden erreichen zu können. Da eine falsche Sitzhöhe aber auf Dauer die Knie schädigt,

sollte das nur bei wirklich schwierigen Bedingungen geschehen.

Ungeräumte Radwege sind ein Ärgernis

Sie sind für Radfahrende ein großes Ärgernis und nicht ungefährlich. Städte und Gemeinden sind nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs verpflichtet, „verkehrswichtige“ innerörtliche Radwege zu räumen und zu streuen. Trotzdem werden Radwege häufig als letztes geräumt.

Was viele nicht wissen: Radfahrende dürfen immer auf der Straße fahren – es sei denn, dass ein vorhandener Radweg durch das blaue Verkehrszeichen als benutzungspflichtig gekennzeichnet ist.

Diese Benutzungspflicht entfällt aber, wenn der Radweg nicht geräumt ist. Dann dürfen Radfahrer*innen auch auf die geräumte Straße ausweichen. Ist ein Radweg also nicht gestreut oder geräumt, entfällt auch bei ausgeschilderten Radwegen die Benutzungspflicht.

Winterreifenpflicht gibt es bei Fahrrädern nicht

Als Extra-Ausstattung braucht man im Winter nur ein Paar Winterreifen. Alternativ kann man auch den Reifendruck etwas reduzieren, um die Auflagefläche zu vergrößern.

Dabei darf man jedoch nicht den Minimal-Druck unterschreiten. Reifenprofile mit ausgeprägtem Stollenprofil sind auf unbefestigten Böden und bei feuchten Blättern hilfreich, bieten aber auf glatten Fahrbahnen keinen Vorteil.

Es gibt keine Winterreifenpflicht für Fahrräder. Winterreifen sind aber für Menschen empfehlenswert, die das ganze Jahr über mit dem Rad fahren. Und im Gegensatz zu Autofahrenden dürfen Radfahrende Spikereifen benutzen, denn sie beschädigen die Straße nicht.

Spikereifen sind bei Fahrrädern erlaubt

Die Metallstifte geben beim Fahren auf vereisten Flächen oder auf festgefahretem Schnee Sicherheit. Bei hohem Luftdruck rollen die Reifen auf der Lauffläche und damit leichter, die Spikes greifen, wenn man Luft ablässt. Sie laufen allerdings auf Asphalt schwerer und machen Abrollgeräusche.

Als Alternative gibt es seit einiger Zeit auch Winterreifen ohne Spikes, die mit speziellen Gummimischungen und Lammellenprofilen für besseren Griff auf rutschigem Untergrund sorgen. Auf vereisten Flächen kommen sie bei der Untergrundhaftung zwar nicht an Spikereifen heran, sind aber immer noch besser als normale Reifen. Mit sonstigen winterlichen Verhältnissen kommen sie sehr gut zurecht. Spikereifen empfehlen sich daher vor allem für extreme winterliche Verhältnisse.

Quelle: www.aug.dguv.de; www.adfc.de