

Schwerpunkt

Verkehrssicherheit



Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes in der Bundesrepublik Deutschland ist beeindruckend: Im Jahr 2003 registrierte das Kraftfahrtbundesamt 53 Millionen Fahrzeuge, davon waren 44 Millionen Pkw. Der Bestand hat seit 1990 um 25 Prozent zugenommen.

Jeder Pkw legt im Jahr durchschnittlich 11.500 km zurück. Ein beträchtlicher Anteil dieser Wegstrecke entfällt auf Fahrten zum Arbeitsplatz, denn mehr als die Hälfte der Arbeitnehmer benutzen für diese Wege das eigene Fahrzeug.

Folgen der Mobilität

Der Preis für die individuelle Mobilität erscheint manchmal zu hoch, vor allem beim Blick auf die Statistik der Unfallzahlen:



- Alle 6 Minuten wird ein Verkehrsteilnehmer schwer verletzt.
- Alle 8 Minuten ereignet sich ein Unfall unter Alkoholeinwirkung.
- Alle 12 Minuten verunglückt ein Kind unter 15 Jahren.
- Alle 75 Minuten gibt es einen Verkehrstoten.
- Alle 5 Stunden wird ein 18- bis 24-Jähriger getötet.
- Alle 10 Stunden stirbt ein Mensch bei einem alkoholbedingten Verkehrsunfall.
- Alle 10 Stunden wird ein Fußgänger getötet.
- Alle 14 Stunden kommt ein Fahrradfahrer ums Leben.

Nicht jeder Verkehrsunfall wird von der Polizei aufgenommen und damit der Statistik zugeführt. Bei kleineren

Schäden und einer für alle Unfallbeteiligten eindeutigen Schuldfrage kommt oft ohne offizielle Stellen eine Einigung zustande.

Über die registrierten Unfälle veröffentlicht das statistische Bundesamt Auswertungen. Demnach sind die häufigsten Unfallursachen:

- Nicht angepasste Geschwindigkeit
- Nichtbeachten der Vorfahrt
- Ungenügender Abstand
- Fehler beim Abbiegen
- Falsche Straßenbenutzung
- Alkoholeinfluss

Unfälle im Straßenverkehr resultieren also meist aus einem Fehlverhalten des Fahrers. Auch wer mit 50 km/h auf der Landstraße bei eisglatter Fahrbahn von der Straße rutscht – normalerweise kein rasantes Tempo – und dabei einen Fußgänger am Straßenrand verletzt, kann sich nicht darauf berufen, dass er dafür nichts könne, weil er die Glätte nicht bemerkt habe. Er hätte sich eben vergewissern müssen, ob es glatt ist, und eine noch vorsichtigere Fahrweise wählen sollen.

„Time is money“ – das gilt auch auf der Straße und so sind die Zeiten, als Kleintransporter noch dem langsamen Verkehr zugeordnet wurden, längst vorbei. Heutzutage sprinten derartige Fahrzeuge bei Tempo 160 auf der Überholspur noch mit Leichtigkeit davon.

Die Gründe für beispielsweise zu schnelles Fahren oder zu dichtes Auffahren sind vielfältig und zumeist von mehreren Faktoren beeinflusst:

- unzureichende Aufmerksamkeit
- privater oder beruflicher Stress
- Termindruck
- Frustration
- persönliche Stimmungslage
- Ablenkung (z. B. Rauchen, Trinken, Essen, Telefonieren)
- gesundheitliche Beeinträchtigungen, etwa Kreislaufprobleme, Erkältungskrankheiten
- Imponiergehabe

Fahren unter Alkoholeinwirkung ist nach amtlichen Statistiken bei 20 Prozent der Unfälle mit Verkehrstoten „im Spiel“, Schätzungen ergeben sogar 50 Prozent. Trotz der schlimmen Folgen ist Alkohol im Straßenverkehr ein Massendelikt, das von vielen als Kavaliersdelikt angesehen wird.



Fotos: DVR

Selbstverständlich spielen auch das Wetter und die jeweiligen Straßenverhältnisse eine Rolle. Aber erst durch eine nicht an die Verhältnisse angepasste Fahrweise (Fehlverhalten) kann es zum Unfall kommen.

Technische Mängel als Unfallursache bei Pkw fallen, statistisch gesehen, kaum ins Gewicht. Aufmerksamkeit hingegen erregen immer wieder Berichte über Lkw, die in verkehrsuntauglichem Zustand bei Polizeikontrollen aus dem Verkehr gezogen werden.

Verkehrsteilnehmer im Blickpunkt

Im Jahr 2003 wurden auf deutschen Straßen insgesamt 6613 Verkehrsteilnehmer getötet. Statistiker richten dabei ein besonderes Augenmerk auf das Alter der Verkehrsteilnehmer und die Frage, ob diese mit Fahrzeugen oder als Fußgänger unterwegs sind. Innerhalb der verschiedenen Altersgruppen sind die 18- bis 25-Jährigen auffällig, wobei sich innerhalb dieser Gruppe die jungen Männer besonders hervorheben. Obwohl der Anteil der jungen Fahrerinnen und Fahrer an der Gesamtbevölkerung nur etwa zehn Prozent beträgt, gehören 24 Prozent der Verunglückten und 21 Prozent der Getöteten zu dieser Altersgruppe.



Betrachtet man die Art der Fahrzeuge, so sind Motorradfahrer besonders gefährdet. Sie stellen 14 Prozent der getöteten Verkehrsteilnehmer. Zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern gehören auch die Fahrradbenutzer. Im Jahre 2003 wurden 616 (neun Prozent) von ihnen getötet.

Fußgänger nehmen ohne technische Ausrüstung am Straßenverkehr teil. Sie bedürfen der besonderen Rücksichtnahme aller anderen Verkehrsteilnehmer. Im Jahre 2003 wurden 812 (zwölf Prozent) Fußgänger getötet.

Der Weg zum Arbeitsplatz und wieder nach Hause steht unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Immer wieder heißt es in diesem Zusammenhang: Das gefährlichste an der Arbeit ist der Arbeitsweg. So provozierend die Aussage auch auf den ersten Blick erscheint, so nachvollziehbar ist sie, wenn man die Statistiken betrachtet. Die Berufsgenossenschaften führen Buch darüber, wer in ihrem Zuständigkeitsbereich bei Verkehrsunfällen zu Schaden oder gar zu Tode gekommen ist.

Verglichen mit einem Arbeitsunfall ist ein Wegeunfall ein relativ seltenes Ereignis: Auf etwa sieben Arbeitsunfälle kommt ein Wegeunfall. Bezieht man die Unfallfolgen – also die Schwere der Verletzungen, bleibende Körperschäden, Todesfälle und daraus resultierende Rentenzahlungen – in den Vergleich mit ein, so steigt die Bedeutung der Wegeunfälle beträchtlich. Vor allem die Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang ist bei den Wegeunfällen drastisch höher als bei den Arbeitsunfällen. Es zeigt sich, dass

- Wegeunfälle höhere Kosten verursachen als Arbeitsunfälle,
- schwerere Unfallfolgen nach sich ziehen und
- sich für den Betrieb genauso negativ auswirken wie Arbeitsunfälle.

Meldepflichtige Wegeunfälle im Bereich der gewerblichen Berufsgenossenschaften:

Jahr	Wegeunfälle	Rentenfälle	Tote
2003	159.955	6.578	595
2002	168.353	6.640	581
2001	176.420	6.510	669

Im Vergleich dazu die gemeldeten Arbeitsunfälle:

Jahr	Arbeitsunfälle	Rentenfälle	Tote
2003	882.497	19.516	741
2002	973.540	20.603	773
2001	1.060.625	21.354	811



Der Weg zur Arbeit

Jeder Arbeitnehmer ist bestrebt, sich seinen Arbeitsweg so angenehm wie möglich zu gestalten. Dabei spielen Entfernung, Verkehrsdichte, eigener Fahrzeugbestand (Pkw, Motorrad oder Fahrrad), Wetter sowie das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs und selbstverständlich auch der Zeitdruck eine Rolle. Warum das eigene Auto für den Arbeitsweg so hoch im Kurs steht, liegt zum einen an der Bequemlichkeit und Unabhängigkeit, die viele Arbeitnehmer damit verbinden. Zum anderen erscheint ihnen das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel entweder nicht akzeptabel oder es ist nicht vorhanden, vor allem in ländlichen Gebieten. Das Umsteigen vom Auto auf Busse und Bahnen ist für den Beschäftigten nur dann eine echte Alternative, wenn es mit konkreten Vorteilen verbunden ist.

Verkehrssicherheitsarbeit

Während der „klassische“ Arbeitsschutz detaillierte Vorschriften und Normen heranziehen kann, um sichere Zustände herzustellen, gestaltet sich Präventionsarbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit als schwierig. Die Maßnahmen zielen darauf ab, eine möglichst dauerhafte Änderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer herbeizuführen – gewiss ein langwieriger Prozess, bei dem im Gegensatz zu Arbeitsschutzmaßnahmen auch ein Vorgesetztenverhältnis mit Weisungsbefugnis nicht sonderlich hilfreich ist. Der Mitarbeiter betrachtet seine Teilnahme am Straßenverkehr als reine Privatsache; sie ist ein Stück Selbstverwirklichung, in die er sich nicht hineinreden lässt. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die meisten für gute Fahrer halten, nach der Devise: Fehler machen doch nur die anderen. Verkehrssi-



cherheitsarbeit bedeutet somit vor allem, die Bereitschaft zu erzeugen, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen.

In den großen Betrieben geschieht dies schon lange. Im Zusammenwirken von Unternehmensleitung, Fachkräften für Arbeitssicherheit, Betriebsarzt, Betriebsrat und Sicherheitsbeauftragten lässt sich die Problematik durch unterschiedliche Ansprechpartner an die Mitarbeiter herantragen. Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit muss geplant und organisiert werden. Sie ist Teil des umfassenden Arbeits- und Gesundheitsschutzes und die Führungskräfte sollten keine Gelegenheit auslassen, dies in ihrer täglichen Praxis auf allen Ebenen des Unternehmens zum Ausdruck zu bringen. Verkehrssicherheit muss fest in der Unternehmensphilosophie verankert werden. Dies sollte durch folgende Maßnahmen zum Ausdruck kommen:

- Die personellen und materiellen Voraussetzungen werden geschaffen.
- Das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter wird erfasst.
- Aushänge am schwarzen Brett greifen das Thema auf.
- In Gesprächen – auch Unterweisungen – wird Verkehrssicherheit thematisiert.
- Fahrtätigkeiten im betrieblichen Auftrag werden besonders sorgfältig geregelt.
- Das Unternehmen ordnet sich in die regionale Verkehrspolitik ein.
- Die Geschäftsführung lässt sich über den Stand der Verkehrssicherheit informieren.

Den Unternehmern in Klein- oder Mittelbetrieben steht

eine Arbeitsschutzorganisation in dieser Form nicht zur Verfügung. Dass es sich dennoch lohnt, das Thema aufzugreifen, werden diejenigen Unternehmen bestätigen, die Mitarbeiter durch Unfälle im Straßenverkehr verloren haben. Der Ausfall eines qualifizierten Mitarbeiters kann den Betrieb in arge Bedrängnis bringen. Werden Liefertermine nicht eingehalten, drohen Schadenersatzforderungen, Kundenverluste und Imageschäden. Auch im Kleinbetrieb gibt es einfache Maßnahmen, die Mitarbeiter zu sensibilisieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen:

- Plakate aufhängen,
- kurze Gespräche über Verkehrsthemen, z.B. den aktuellen Straßenzustand (bekannte Glatteisstellen),
- geänderte Verkehrsführungen (Umleitung wegen Baustelle) und
- Anfahrpläne für Montagestellen.

Beispielsweise sorgt die gemeinsame Beschaffung von Winterreifen für alle Beschäftigten nicht nur für günstigere Preise, sondern auch für einen sicheren Weg in der kalten Jahreszeit. Bereits solche kleinen Dinge signalisieren den Mitarbeitern, dass sich der Chef auch Gedanken über den Arbeitsweg seiner Leute macht.

Gemeinsame Programme BG/DVR

Niemand, der in die Verkehrssicherheitsarbeit einsteigen will, muss das Rad neu erfinden. Es gibt umfangreiches Material, das Berufsgenossenschaften und Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) zur Verfügung stellen. Seit über 30 Jahren entwickelt und bietet der DVR Medien an, um Verkehrsteilnehmer zu informieren und zu motivieren:

- Plakate, Broschüren, Videos, Filme
- Computerprogramme
- Fahrsimulatoren
- Unterlagen für Seminare und Gespräche
- Materialien für betriebliche Aktionen
- Sicherheitstrainings mit konkreten Inhalten und Abläufen für unterschiedliche Zielgruppen

Das BG/DVR-Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ gehört sicherlich zu den bekanntesten Präventionshilfen. Es bietet Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung von Fachkräften für Arbeitssicherheit, zur Planung und Durchführung von Verkehrsaktionen im Betrieb und zur Verbreitung von Informationen über verschiedene Medien: Plakate, Broschüren, Preisausschreiben und Anzeigen.

Mit Programmen und Aktionen für ausgewählte Zielgruppen, wie z.B. jugendliche Verkehrsteilnehmer (Dig-dogs, Don't drink and drive, Factory X) werden altersspe-



zifische Probleme und das Freizeitverhalten in Verbindung mit der Teilnahme am Straßenverkehr aufgegriffen und Lösungsstrategien angeboten.

Sicherheitstraining

Wie kann der Fahrer eines Autos, Motorrads oder Lastkraftwagens sein Fahrzeug in kritischen Situationen beherrschen, wenn er gar nicht weiß, wie es sich verhält und was er tun soll, um die Kontrolle zu behalten? Das Sicherheitstraining (SHT) bietet die Möglichkeit, richtiges Verhalten in kritischen Situationen zu üben. Es gibt Kurse für Pkw, Motorrad und Lkw. Die Teilnahme erfolgt mit dem eigenen oder einem Firmenfahrzeug. In Theorie und fahrpraktischen Übungen werden die Gesetze der Fahrphysik erklärt, z.B. warum blockierte Räder nicht lenkbar sind oder wie ein schleuderndes Fahrzeug wieder auf Kurs gebracht werden kann. Ziel des SHT ist es, gefährliche Situationen zu vermeiden, sie rechtzeitig zu erkennen und, wenn erforderlich, dann auch zu beherrschen.

Verkehrssicherheitstraining: Erfahren, was das Fahrzeug macht



Fotos: EMBG

TIPPS

Tipps gegen Übermüdung

- Setzen Sie sich nur ausgeruht ans Steuer und schlafen Sie sich – vor allem vor längeren Fahrten – gut aus.
- Ein voller Bauch macht müde. Greifen Sie deshalb lieber zu leichten Snacks wie Brot, Obst, Gemüse und Nudeln als zu üppigen, fettreichen Mahlzeiten.
- Kaffee, Cola und Energy-Drinks vertreiben die Müdigkeit nur kurzfristig. Dem schnellen Energieschub folgt ein tiefes Leistungsloch. Löschen Sie Ihren Durst daher lieber mit Mineralwasser oder verdünnten Fruchtsäften.
- Um Sauerstoffmangel vorzubeugen, sollten Sie während der Fahrt für eine gute Belüftung sorgen und im Wageninneren nicht rauchen.
- Denken Sie daran, dass viele Medikamente einschläfernd wirken. Informieren Sie sich beim Arzt oder durch den Beipackzettel, ob Ihre Arzneimittel Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit haben.
- Planen Sie bei längeren Fahrten spätestens alle zwei Stunden eine Pause ein. 20 bis 25 Minuten Rast mit Bewegung an der frischen Luft genügen, um die Fahrfitness zu erhalten.
- Achten Sie auf Warnsignale: Bei wiederholtem Gähnen, Augenbrennen, Nackenschmerzen oder unruhiger Fahrweise sollten Sie sofort den nächsten Rastplatz anfahren. Bewegen Sie sich im Freien oder legen Sie eine Schlafpause ein.

Die Metall-Berufsgenossenschaften fördern bereits seit vielen Jahren die Teilnahme ihrer Versicherten am SHT, das heißt sie übernehmen die Kosten bis zu einem vereinbarten Höchstsatz. Viele Betriebe stellen ihre Mitarbeiter fürs SHT frei. Veranstalter in Betriebsnähe können bei den Metall-Berufsgenossenschaften erfragt werden.

Prävention lohnt sich

Die Erfolge der Arbeitssicherheit gilt es, auf das Unfallgeschehen auf den Arbeitswegen zu übertragen. Das Interesse an Schutz und Sicherheit der Mitarbeiter darf nicht am Werkstor enden. Die Teilnahme am Straßenverkehr, in welcher Form auch immer, beruht letztlich auf der betrieblichen Tätigkeit. Vom Arbeitnehmer wird erwartet, dass er pünktlich an seinem Arbeitsplatz oder außerbetrieblichen Einsatzort erscheint. Der Betrieb sollte dazu beitragen, dass er dort auch sicher ankommt. 🌟

Peter Hackenberg