

# Gefährdungsprofil

Musterfirma

**Es handelt sich bei dem vorliegenden Dokument um die Darstellung der Struktur des GUROM-Unternehmensprofils, teilweise sind beispielhaft fiktive Inhalte eingefügt, um zu verdeutlichen, wie die Ergebnisse aufbereitet werden.**



# I. Allgemeine Informationen



Master



## Idee

GUROM ist ein Kooperationsprojekt des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Das Projekt GUROM strebt an, Sie darin zu unterstützen, Unfälle der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg und auf dienstlichen oder betrieblichen Wegen zu verhindern.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes werden Gefährdungsfaktoren aus den Bereichen Technik/ Verkehrsbeteiligung, Organisation/ Arbeitstätigkeit und Person erfasst. Zusätzlich werden situative Faktoren erhoben. Den Hintergrund dafür bildet die Überlegung, dass es auch bei erhöhter Gefährdung beispielsweise durch eingeschränkte Fahrzeugsicherheit („T“), erhöhtes Arbeitsvolumen („O“) und erhöhter Risikobereitschaft („P“) es (glücklicherweise) nicht zwangsläufig zu vermehrten Unfällen kommt, die meisten kritischen Situationen lassen sich immer noch rechtzeitig entschärfen. Erst wenn zusätzlich situative Parameter ungünstig sind (Müdigkeit, Ablenkung, besonders kritische Verkehrssituationen), steigt die Unfallwahrscheinlichkeit. Daher wurde dieser „S“-Bereich in GUROM mit aufgenommen.



Das vorliegende Gefährdungsprofil orientiert sich ebenfalls an diesem Ansatz. So sind alle Abschnitte nach T, O, P und S gegliedert.

## Hinweise zur Interpretation

Das Gefährdungsprofil basiert auf den Angaben der Mitarbeitenden und Führungskräfte, die den Fragebogen auf [www.gurom.de](http://www.gurom.de) zur Gefährdung ihrer beruflichen Wege (Arbeitswege, Dienst- und Betriebswege) ausgefüllt haben. Im Abschnitt „Beteiligung Ihres Unternehmens“ finden Sie Informationen über diese Gruppe. Sie können daraus Schlüsse ziehen, inwiefern diese Gruppe Ihr Unternehmen repräsentiert.

Wie bei jeder Umfrage werden auch hier nicht alle Fragen von allen beantwortet und bei manchen Fragen ist auch die Wahrscheinlichkeit hoch, dass die gegebenen Antworten nicht genau die jeweilige Situation abbilden. Dennoch lassen sich Aussagen über die Gegebenheiten im Unternehmen ableiten.

Die Aussagekraft ist umso größer, je mehr Personen teilgenommen haben.

Eine Differenzierung nach Abteilungen/ Betrieben erfolgt dann, wenn die Gruppengröße nicht so gering wird, dass sich dadurch einzelne Personen identifizieren lassen. Teilweise unterscheiden sich die Abteilungen auch nicht, dann erübrigt sich die differenzierte Darstellung. **Es werden daher nur die Ergebnisse berichtet, bei denen mehr als 4 Personen Angaben gemacht haben.**



Grundsätzlich kann durch die Kenntnis des hier vorliegenden Gefährdungsprofils zwar kein konkreter Verkehrsunfall verhindert werden. Indem basierend auf diesem Profil aber Gefährdungen reduziert werden, vermindert sich die Unfallwahrscheinlichkeit. Darüber hinaus dient der ganzheitliche Ansatz auch der Sicherstellung einer (gewissen) Nachhaltigkeit. „Feuerwehr-Aktionen“ sind manchmal notwendig, sollten jedoch die Ausnahme im betrieblichen Ablauf darstellen.

Wir empfehlen Ihnen, sich zunächst wenige Gefährdungsschwerpunkte vorzunehmen. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen werden Sie wohl möglich nicht 1:1 in Ihrem Unternehmen umsetzen können. Nutzen Sie die Anregungen und kontaktieren Sie Ihre gesetzliche Unfallversicherung, den Deutschen Verkehrssicherheitsrat oder das GUROM-Team der Friedrich-Schiller-Universität Jena!

## Erläuterungen der Symbole und Werte

Zu Ihrer Orientierung finden Sie die folgenden Symbole im Gefährdungsprofil:



Informationen zum Gefährdungsfaktor – Warum stellt dieser Faktor eine Gefährdung dar?



Mittelwerte bzw. Häufigkeiten in Ihrem Unternehmen – Wie haben die Beschäftigten geantwortet und wie sind diese Angaben zu verstehen?

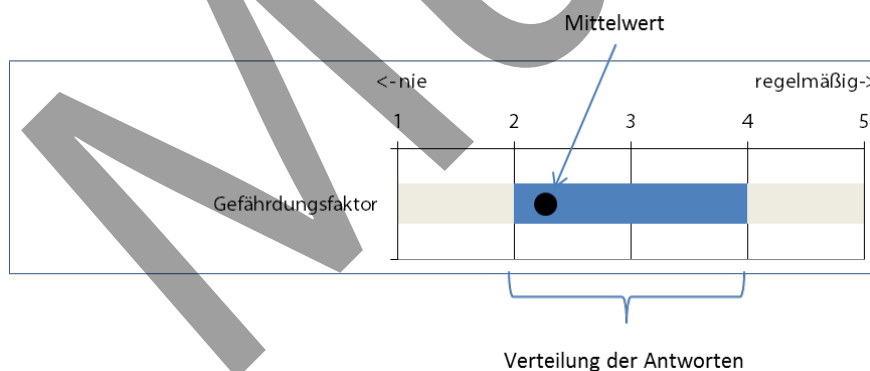


Maßnahmenempfehlung – Welche Interventionen bzw. Präventionsmaßnahmen sind bei diesem Gefährdungsfaktor sinnvoll?



Weiterführende Literaturempfehlungen und Informationen – Wo kann ich mich informieren, wenn ich mich tiefergehend mit dem Thema auseinandersetzen möchte?

In den Diagrammen sind häufig blaue Balken mit einem schwarzen Punkt abgebildet. Die blauen Balken zeigen, in welchem Bereich die Antworten der Beschäftigten liegen (geringste und höchste Werte). Der Punkt gibt den Mittelwert (Durchschnitt über alle Antworten) wieder.



Vereinzelt ist in den Diagrammen kein blauer Balken verzeichnet. In diesen Fällen sind die gegebenen Antworten alle gleich.

Zahlen, die an Diagrammen in Klammern dargestellt werden, bezeichnen die Anzahl der Antworten, auf denen das Ergebnis basiert.



## Aufbau des Gefährdungsprofils

Das vorliegende Profil ist in sieben Bereiche unterteilt. Es beginnt mit diesem Einleitungskapitel, in welchem Sie erfahren, was GUROM eigentlich ist und wie das vorliegende Unternehmensprofil zu deuten ist.

### Beteiligung Ihres Unternehmens:

Hier erhalten Sie einen Überblick über die demografischen Eckdaten Ihrer teilnehmenden Beschäftigten und Abteilungen.

### Hauptergebnisse und –empfehlungen:

Dieser fasst die wichtigsten Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge zusammen.

### Gefährdungsfaktoren und Maßnahmen im Überblick:

Gegliedert nach den Bereichen „Technik und Verkehrsumfeld“, „Organisation“, „Person“ und „Situation“ finden sie die Häufigkeiten der Einschätzungen für jeden Gefährdungsfaktor grafisch dargestellt. So erhalten Sie schnell einen Überblick, in welchen Bereichen eine erhöhte Gefährdung vorliegt. Referenzwerte (Angaben aller bisherigen GUROM-Teilnehmenden) ermöglichen Ihnen die Einordnung der Ergebnisse. Im Anschluss sind die Kernergebnisse zu jedem Gefährdungsfaktor mit Maßnahmenvorschlägen dargestellt. Diese basieren jedoch meist auf einer kleineren Datenbasis, da die detaillierten Angaben zu den jeweiligen Gefährdungsfaktoren nicht von allen gemacht werden. Diese Detailanalysen werden – sofern Sie sie nicht durch die Modulwahl vor Beginn der Gefährdungserfassung vorgegeben haben – nur denen empfohlen, die kritische Werte in der überblicksartigen Erfassung der Gefährdungsfaktoren aufwiesen.

### Maßnahmenkatalog und Literatur:

Die Maßnahmen, die im Abschnitt „Gefährdungsfaktoren und Maßnahmen im Überblick“ aufgeführt sind, werden hier näher beschrieben. Weiterhin finden Sie Fachliteratur, die Ihnen bei Interesse zu empfehlen ist.

### Informationen zu den Gefährdungsfaktoren

Um den Überblick zu wahren, werden die Gefährdungsfaktoren in den anderen Abschnitten lediglich genannt. In diesem Abschnitt können Sie erfahren, was hinter diesen Begriffen steht und welche Bedeutung sie für die Verkehrssicherheit haben.

### Detailanalysen:

Dieser Abschnitt ist für diejenigen interessant, die genauer wissen wollen, wie die Antworten auf Detailfragen ausfielen. Oft finden sich darin Ergebnisse, die betrieblichen Entscheidern Hintergrundinformationen bieten.



**Inhaltsverzeichnis**

I.	Allgemeine Informationen .....	2
II.	Beteiligung Ihres Unternehmens.....	7
III.	Hauptergebnisse und –empfehlungen .....	9
IV.	Gefährdungsfaktoren und Maßnahmen im Überblick .....	11
	Technik und Verkehrsumfeld .....	12
	Organisation .....	15
	Person.....	17
	Situation .....	19
V.	Maßnahmenkatalog.....	22
	Technik und Verkehrsumfeld .....	23
	Organisation .....	24
	Person.....	25
	Situation .....	26
VI.	Literatur .....	27
	Technik und Verkehrsumfeld .....	28
	Organisation .....	28
	Person.....	28
	Situation .....	29
VII.	Informationen zu den Gefährdungsfaktoren .....	30
	Technik und Verkehrsumfeld .....	31
	Organisation .....	37
	Person.....	42
	Situation .....	44
VIII.	Detailanalysen.....	46
	Technik und Verkehrsumfeld .....	47
	Organisation .....	55
	Person.....	58
	Situation .....	59

## II. Beteiligung Ihres Unternehmens





Teilnahmezeitraum

27.08.201&amp; – 20.10.201/

<b>Anzahl der Mitarbeiter, die an GUROM teilgenommen haben</b>			
<b>Abteilung</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Prozent</b>	
A	169	23,8%	
B	115	16,2%	
C	269	37,9%	
D	140	19,7%	
sonstige	17	2,4%	
<b>GESAMT</b>	<b>710</b>	<b>100%</b>	
<b>Geschlechterverteilung</b>			
<b>Abteilung</b>	<b>Anteil an Frauen</b>		
A	56 (36,4%)		
B	46 (45,5%)		
C	51 (20,0%)		
D	27 (20,5%)		
<b>GESAMT</b>	<b>182 (27,7%)</b>		
<b>Alter (Ø)</b>			
<b>Abteilung</b>	<b>Durchschnittliches Alter in Jahren</b>		
A	43,58		
B	40,71		
C	43,09		
D	42,9		
<b>GESAMT</b>	<b>43,0</b>		
<b>Familienstand der Mitarbeiter</b>			
<b>Abteilung</b>	<b>alleinstehend</b>	<b>mit (Ehe-) Partner</b>	<b>Sonstiges</b>
A	7 (16,7%)	35 (83,3%)	0 (0%)
B	5 (16,7%)	25 (83,3%)	0 (0%)
C	10 (14,9%)	54 (80,6%)	3 (4,5%)
D	4 (7,3%)	50 (90,9%)	1 (1,8%)
<b>GESAMT</b>	<b>27 (13,7%)</b>	<b>166 (84,3%)</b>	<b>4 (2%)</b>
<b>Anzahl der Personen, mit mindestens einem Unfall in den letzten drei Jahren</b>			
<b>Abteilung</b>	<b>auf Arbeitswegen</b>	<b>auf Dienstwegen</b>	<b>auf Privatwegen</b>
A	4	9	5
B	3	5	1
C	11	9	0
D	2	9	1
<b>GESAMT</b>	<b>20</b>	<b>32</b>	<b>7</b>



# III. Hauptergebnisse und – empfehlungen





## Gefährdungsbereich „Technik / Verkehrsbeteiligung“



- ⇒ hoher Anteil von Treppen auf Fußwegen
- ⇒ viele Fahrten in Wildwechselgebieten



### Stolperparcours

Maßnahmenart: Aktionsmedium, Fußwegetraining

Anbieter: Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (BG RCI) Geschäftsbereich Prävention

### Sicher und gesund mit dem Fahrzeug unterwegs

Maßnahmenart: Fahrsicherheitstraining

Anbieter: Unfallkasse Post und Telekom

## Gefährdungsbereich „Organisation“



- ⇒ Erhöhtes Arbeitsvolumen bei Abteilung A
- ⇒ Ungünstige Terminorganisation



### Modellprojekt: Zeitbüro FOM

Maßnahmenart: Betriebsberatung

Anbieter: Zeitbuero FOM

## Gefährdungsbereich „Person“



- ⇒ Betreuung von Angehörigen



### Unterstützung der Familienpflegezeit

Maßnahmenart: Praxisleitfaden

Ansprechpartner: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

## Gefährdungsbereich „Situation“



- ⇒ Müdigkeit auf Arbeitswegen mit Pkw
- ⇒ Bedrohung auf Fußwegen (Dienstwege)



### Fahrertraining – Wach am Steuer!

Maßnahmenart: Training

Anbieter: DLR, DVR, DGUV, BG Verkehr u.a.

# IV. Gefährdungsfaktoren und Maßnahmen im Überblick





# Technik und Verkehrsumfeld

## Gefährdungsfaktoren

Angegeben ist jeweils die Anzahl der Antworten in den Gefährdungstufen  
 Referenzwerte (Angaben aller bisherigen GUROM-Teilnehmenden) sind grau dargestellt

### T.1. Exposition

#### Fußwege

Arbeitsweg (min)  
 Angaben von 727 Personen

Dienstwege (Stunden/ Woche)  
 Angaben von 727 Personen

#### Pkw-Nutzung

Arbeitsweg (km)  
 Angaben von 727 Personen

Dienstfahrten (km/Monat)  
 Angaben von 727 Personen

#### Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel

Arbeitswege (km)  
 Angaben von 727 Personen

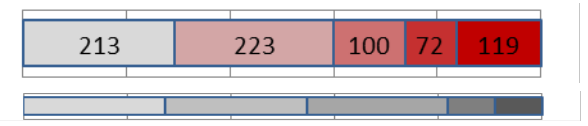
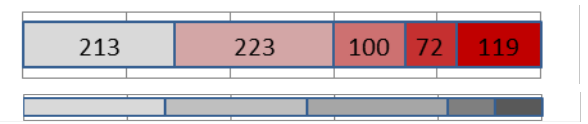
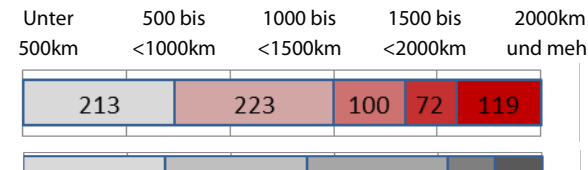
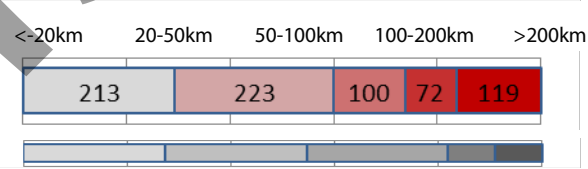
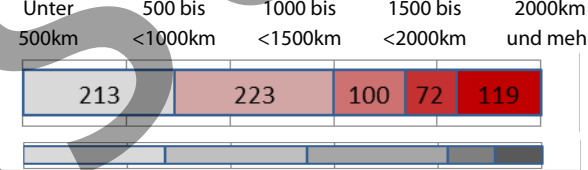
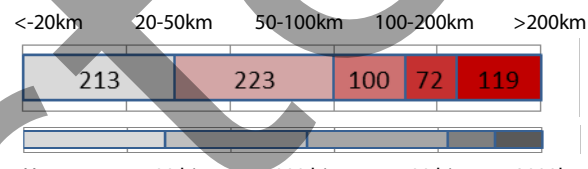
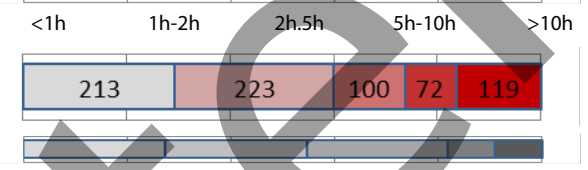
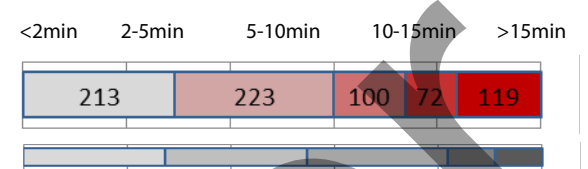
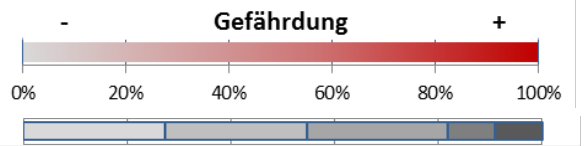
Dienstwege (km/Monat)  
 Angaben von 727 Personen

### T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit

#### Pkw-Nutzung

Arbeitswege  
 Angaben von 727 Personen

Dienstwege  
 Angaben von 727 Personen



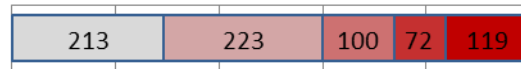


**T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung**

**Fußwege**

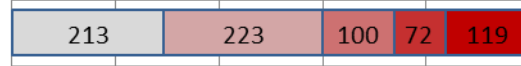
Arbeitswege

Angaben von 727 Personen



Dienstwege

Angaben von 727 Personen

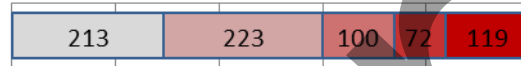


**T.4. Gefährliche Streckenabschnitte (und Zielorte)**

**Fußwege**

Arbeitswege

Angaben von 727 Personen



Dienstwege

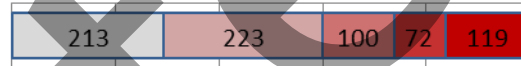
Angaben von 727 Personen



**Pkw-Nutzung**

Arbeitswege

Angaben von 727 Personen



Dienstwege

Angaben von 727 Personen

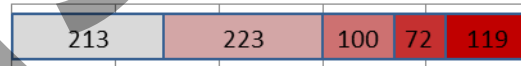


**T.5. Transport und Beförderung**

**Fußwege**

Dienstweg

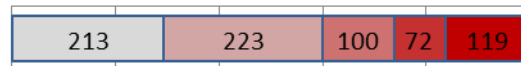
von 727 Personen



**Pkw-Nutzung**

Dienstweg

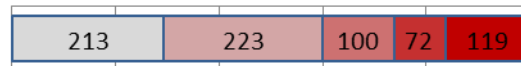
Angaben von 727 Personen



**Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel**



Dienstweg

Angaben von 727 Personen





**Detailergebnisse und Maßnahmen**

	
<p><b>T.1. Exposition</b></p> <p><b>Fußwege:</b></p> <p>⇒ Bei 119 Personen dauert der Arbeitsweg zu Fuß über 25 Minuten. Die Angaben deuten auf eine erhöhte Belastung durch lange Fußwege</p> <p>⇒ Ein Großteil derer mit sehr hohem langen Fußwegen sind Antwortende der Abteilung „EFG“</p> <p><b>Pkw –Nutzung</b></p> <p>⇒ erhöhte Verkehrsleistung mit dem Pkw auf Arbeitswegen vor (im Schnitt 974 km/Monat) Besonders lange Arbeitswege hat Abteilung „B“ (1121 km/Monat)</p>	<p><b>Stolperparcours</b>  <u>Maßnahmenart:</u> Aktionsmedium, Fußwegetraining  <u>Ansprechpartner:</u> Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (BG RCI)</p> <p><b>Sicher und gesund mit dem Fahrzeug unterwegs</b>  <u>Maßnahmenart:</u> Fahrsicherheitstraining  <u>Ansprechpartner:</u> Unfallkasse Post und Telekom</p>
<p><b>T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung</b></p> <p><b>Fußwege</b></p> <p>⇒ Es wird oft sicherheitsgerechtes Schuhwerk getragen, doch lediglich 10% der Beschäftigten tragen Reflektoren/Elemente an der Kleidung die die Sichtbarkeit erhöhen.</p>	<p>Sollte im Betrieb einheitliche Betriebskleidung genutzt werden, können Sie diese von vornherein mit reflektierenden Materialien ausstatten. Verteilen Sie z. B. reflektierende Bänder mit Klettverschluss, die Ihre Mitarbeiter/innen optional an ihrer normalen Kleidung tragen können</p>
<p><b>T.4. Gefährliche Streckenabschnitte und Zielorte</b></p> <p><b>Fußwege</b></p> <p>⇒ ungünstiger Bodenbelag, (Stolper-, Rutsch-, Umknickgefahr), Treppennutzung</p>	<p><b>Stolperparcours</b>  <u>Maßnahmenart:</u> Aktionsmedium, Fußwegetraining  <u>Ansprechpartner:</u> Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (BG RCI)</p>



Erläuterungen zu den Gefährdungsfaktoren des Bereiches Technik und Verkehrsumfeld finden Sie ab Seite **31**



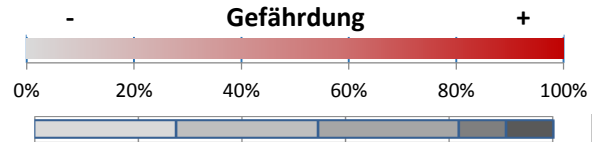
Die detaillierten Einzelergebnisse zu den Gefährdungsfaktoren des Bereiches Technik und Verkehrsumfeld finden Sie ab Seite **47**  
 Detaillierte Erläuterungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Technik und Verkehrsumfeld finden Sie ab Seite **23**



## Organisation

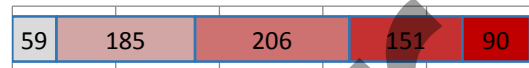
### Gefährdungsfaktoren

Angegeben ist jeweils die Anzahl der Antworten in den Gefährdungsstufen  
 Referenzwerte (Angaben aller bisherigen GUROM-Teilnehmenden) sind grau dargestellt



#### O.1 Arbeitsvolumen

Angaben von 691 Personen



#### O.2. Lage und Verteilung der Arbeitszeit

Angaben von 690 Personen



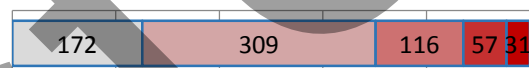
#### O.3. Arbeitspausen und Erholung

Angaben von 684 Personen



#### O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen

Angaben von 685 Personen



#### O.5. Arbeitsstörungen

Angaben von 680 Personen



#### O.6. Führung und soziales Klima

Angaben von 685 Personen



#### O.7. organisationale Rahmenbedingungen

Angaben von 684 Personen



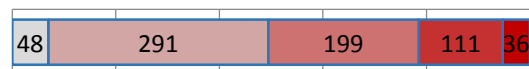
#### O.8. Arbeitsstress

Angaben von 685 Personen



#### O.9. Partizipationsmöglichkeiten

Angaben von 685 Personen





#### O.10. Sicherheitskultur

Angaben von 689 Personen





**Detailergebnisse und Maßnahmen**

	
<p><b>O.1 Arbeitsvolumen</b></p> <p>⇒ Hohe Belastung durch lange Arbeitszeiten in Abteilung „C“</p> <p>⇒ Hoher Anteil ehrenamtlich Tätiger</p>	<p><b>Modellprojekt: Neue ArbeitsZeitPraxis</b>  <u>Maßnahmenart:</u> Betriebsberatung  <u>Ansprechpartner:</u> Gesellschaft für soziale Unternehmensberatung GmbH (gsub )</p> <p><b>Modellprojekt: Zeitbüro FOM</b>  <u>Maßnahmenart:</u> Betriebsberatung  <u>Ansprechpartner:</u> Zeitbüro FOM</p>
<p><b>O.2. Lage und Verteilung der Arbeitszeit</b></p> <p>⇒ 33 Personen gaben an, regelmäßig am Wochenende zu arbeiten.</p>	
<p><b>O.6. Führung und soziales Klima</b></p> <p>⇒ Geringe Kollegialität in Abteilung „B“</p> <p>⇒ Ungünstig wahrgenommenes Führungsverhalten</p>	<p><b>Seminare zu Kommunikation im Speziellen: Gesprächsführung und Moderation sowie Konfliktmanagement</b>  <u>Maßnahmenart:</u> Seminare/Workshops  <u>Anbieter:</u> Berufsgenossenschaften und Unfallkassen</p>



Erläuterungen zu den Gefährdungsfaktoren des Bereiches Organisation finden Sie ab Seite **37**



Die detaillierten Einzelergebnisse zu den Gefährdungsfaktoren des Bereiches Organisation finden Sie ab Seite **55**

Detaillierte Erläuterungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Organisation finden Sie ab Seite **24**

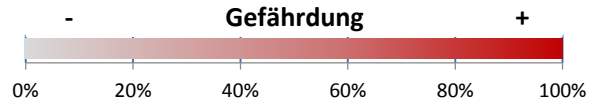




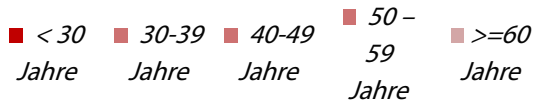
# Person

## Gefährdungsfaktoren

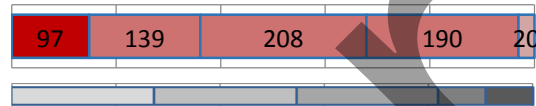
Angegeben ist jeweils die Anzahl der Antworten in den Gefährdungsstufen  
 Referenzwerte (Angaben aller bisherigen GUROM-Teilnehmenden) sind grau dargestellt



### P.1. Alter\*



Angaben von 654 Personen



### P.2. Geschlecht\*



Angaben von 657 Personen



### P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

Angaben von 654 Personen



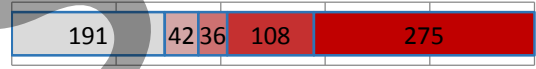
### P.4. Gesundheit

Angaben von 659 Personen



### P.5. „Wochenendpendeln“

Angaben von 652 Personen



### P.6. Fahr- und Unfallererfahrung

Angaben von 662 Personen



Angaben von 58 Personen



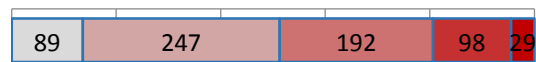
### P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

Angaben von 658 Personen



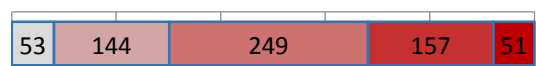
### P.8. Verhalten bei Ablenkung

Angaben von 655 Personen



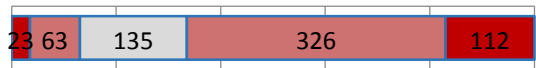
### P.9. Risikobereitschaft

Angaben von 654 Personen





### P.10. Risikokompetenz

Angaben von 655 Personen





**Detailergebnisse und Maßnahmen**

	
<p><b>P.1 Alter</b></p> <p>⇒ Viele ältere Beschäftigte in Abteilung „C“</p> <p>⇒ Hoher Anteil Junger in Abteilung „A“</p>	<p><b>Sicher mobil – ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmer</b></p> <p><u>Maßnahmenart:</u> Seminar</p> <p><u>Anbieter:</u> Deutscher Verkehrssicherheitsrat</p>
<p><b>P.4. Gesundheit</b></p> <p>⇒ Häufig Muskel-Skelett-Erkrankungen</p> <p>⇒ Konsum von Antihistaminika in Abteilung „A“</p>	<p><b>GMS – Gesundheit mit System</b></p> <p><u>Maßnahmenart:</u> Betriebliches Gesundheitsmanagement</p> <p><u>Anbieter:</u> u.a. der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft</p>



Erläuterungen zu den Gefährdungsfaktoren des Bereiches Person finden Sie ab Seite **42**.



Die detaillierten Einzelergebnisse zu den Gefährdungsfaktoren des Bereiches Person finden Sie ab Seite **58**.

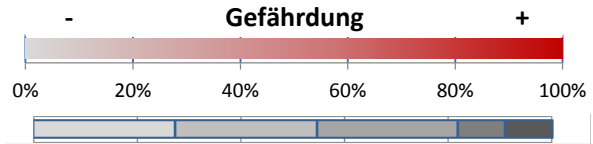
Detaillierte Erläuterungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Person finden Sie ab Seite **25**.



## Situation

### Gefährdungsfaktoren

Angegeben ist jeweils die Anzahl der Antworten in den Gefährdungsstufen  
 Referenzwerte (Angaben aller bisherigen GUROM-Teilnehmenden) sind grau dargestellt



#### S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

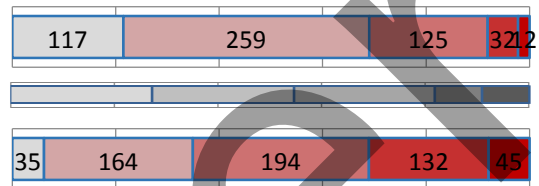
##### Pkw-Nutzung

Arbeitswege

Angaben von 545 Personen

Dienstfahrten

Angaben von 570 Personen



##### Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel

Arbeitswege

Angaben von 287 Personen

##### Nutzung motorisierter Zweiräder

Arbeitswege

Angaben von 42 Personen

##### Fahrrad-Nutzung

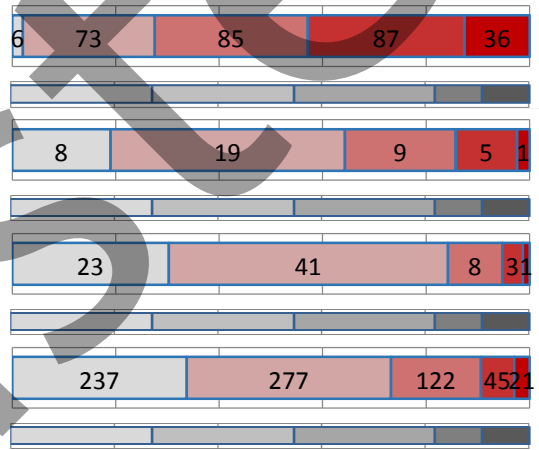
Arbeitswege

Angaben von 76 Personen

##### Fußwege

Arbeitswege

Angaben von 702 Personen



#### S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme

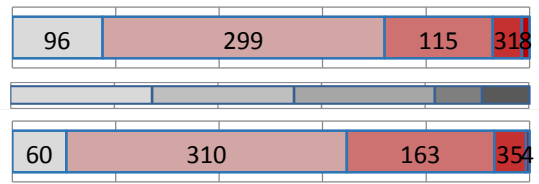
##### Pkw-Nutzung

Arbeitswege

Angaben von 549 Personen

Dienstfahrten

Angaben von 572 Personen



##### Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel

Arbeitswege

Angaben von 287 Personen

##### Nutzung motorisierter Zweiräder

Arbeitswege

Angaben von 44 Personen

##### Fahrrad-Nutzung

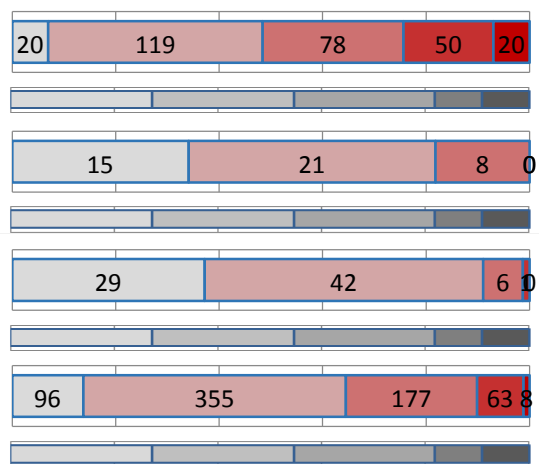
Arbeitswege

Angaben von 78 Personen

##### Fußwege

Arbeitswege

Angaben von 699 Personen



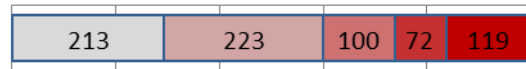


**S.3. Besondere Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse**

**Fußwege**

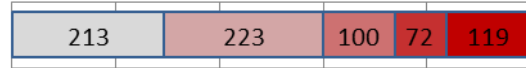
Arbeitswege

Angaben von 727 Personen



Dienstwege

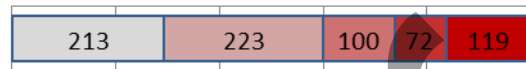
Angaben von 727 Personen



**Pkw-Nutzung**

Arbeitswege

Angaben von 727 Personen



Dienstwege

Angaben von 727 Personen



**Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel**

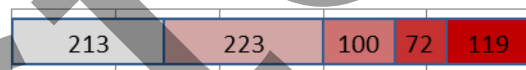
Arbeitswege

Angaben von 727 Personen





Dienstwege

Angaben von 727 Personen





**Detailergebnisse und Maßnahmen**

	
<b>S.1 Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme</b>	
<p><b>Pkw-Nutzung</b></p> <p>⇒ Müdigkeit auf Dienstwegen in Abteilung „C“</p> <p><b>Fußwege</b></p> <p>⇒ Bedrohung bei beruflichen Wegen</p>	<p><b>Weiterbildungsangebot zum Thema Müdigkeit: „Todmüde? – Ohne mich!“ Computer Based Training</b></p> <p><u>Maßnahmenart:</u> computergestütztes Lernprogramm</p> <p><u>Anbieter:</u> Deutscher Verkehrssicherheitsrat</p>
<b>S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme</b>	
<p>⇒ Häufiges Telefonieren bei Dienstfahrten</p>	<p><b>Verminderung der Notwendigkeit zur Mobiltelefonnutzung auf beruflichen Wegen</b></p> <p><u>Maßnahmenart:</u> Optimierung der Arbeitsorganisation / Verkehrszirkel</p> <p><u>Anbieter:</u> FSU Jena, DVR</p>
<b>S.3. Besondere Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse-</b>	
<p><b>Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel</b></p> <p>⇒ Überfüllte Haltestellen und häufiges Umsteigen führen zu langen Arbeitswegen für viele Beschäftigte</p>	<p><b>Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement "effizient mobil"</b></p> <p><u>Maßnahmenart:</u> Mobilitätsmanagement</p> <p><u>Ansprechpartner:</u> Deutsche Energie-Agentur GmbH</p>



Erläuterungen zu den Gefährdungsfaktoren des Bereiches Situation finden Sie ab Seite **44**



Die detaillierten Einzelergebnisse zu den Gefährdungsfaktoren des Bereiches Situation finden Sie ab Seite **59**

Detaillierte Erläuterungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Situation finden Sie ab Seite **26**

# V. Maßnahmenkatalog



Muster



## Technik und Verkehrsumfeld

### T.1. Exposition

#### **Stolperparcours**

<u>Zielgruppe:</u>	Unternehmen/Organisationen
<u>Maßnahmenart:</u>	Aktionsmedium, Fußwegetraining
<u>Inhalt:</u>	<p>Der Stolperparcours besteht aus mehreren Modulen und zeigt verschiedene Situationen auf, die im betrieblichen Alltag zu Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen führen können.</p> <p>Der Parcours soll dabei helfen, den Blick für gefährliche Situationen im Alltag zu schärfen, um den Prozess der Bewusstseinsänderung bei den Mitarbeitern zu unterstützen. Für den Stolperparcours werden insgesamt zehn Module angeboten, von denen sechs nach den individuellen Bedürfnissen des Unternehmens ausgewählt werden können.</p>
<u>Ansprechpartner:</u>	<p>Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (BG RCI) Geschäftsbereich Prävention Telefon: 06221/5 23-0 E-Mail: <a href="mailto:info@bgrci.de">info@bgrci.de</a> Internet: <a href="http://www.aktionsmedien-bg.de">www.aktionsmedien-bg.de</a></p>

#### **Sicher und gesund mit dem Fahrzeug unterwegs**

<u>Zielgruppe:</u>	Beschäftigte
<u>Maßnahmenart:</u>	Fahrsicherheitstraining
<u>Inhalt:</u>	<p>Die heutige Arbeitswelt erfordert eine hohe Mobilität: Lange Wege zum und vom Arbeitsplatz sowie Fahrten während der Arbeitszeit prägen den Alltag vieler Arbeitnehmer. Damit steigt die Gefährdung durch Unfälle im Straßenverkehr. In dem Seminar sensibilisieren Hintergrundwissen und ein praktisches Training zur Fahrsicherheit für die Gefährdungsfaktoren im Straßenverkehr. Die Teilnehmenden entwickeln außerdem Ansätze und Möglichkeiten zur Verkehrssicherheitsarbeit im eigenen Betrieb.</p>
<u>Ansprechpartner:</u>	<p>Unfallkasse Post und Telekom Frau Schimunek Telefon: 030 253731-80</p>

....



## Organisation

### O.6. Führung und soziales Klima

#### **Seminare zu Kommunikation im Speziellen: Gesprächsführung und Moderation sowie Konfliktmanagement**

<u>Zielgruppe:</u>	Führungskräfte, Mitarbeiter, Vorgesetzte
<u>Maßnahmenart:</u>	Seminare/Workshops
<u>Inhalt:</u>	Die Berufsgenossenschaften haben einige Seminare in ihrem Programm, die Wissen und Fertigkeiten zum Thema Kommunikation vermitteln. Diese können u. a. beinhalten wie effektive Gesprächsführung aussehen sollte oder auch wie am besten mit Konflikten umgegangen werden kann.
<u>Beispiele:</u>	Kommunikation im Arbeitsschutz: Gesprächsführung in der betrieblichen Praxis (VBG) Betriebliches Konfliktmanagement und Prävention von Mobbing (BGW) Kommunikation ist (fast) alles (BGN) So komme ich gut an – Sicher vortragen und überzeugend kommunizieren (BGN) Sprache als Werkzeug (BG ETEM) Feedback als Führungsinstrument (VBG)
<u>Ansprechpartner:</u>	jeweilige Berufsgenossenschaft Adressliste der BG: <a href="http://www.dguv.de/inhalt/BGuUK/index.jsp">www.dguv.de/inhalt/BGuUK/index.jsp</a>

.....





## Person

### P.1. Alter

#### **Sicher mobil – ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmer**

Zielgruppe: ältere Verkehrsteilnehmer

Maßnahmenart: Seminar

Inhalt: Der DVR und seine Mitglieder bieten allen älteren Verkehrsteilnehmern - egal wie sie sich im Straßenverkehr fortbewegen - Seminare mit dem Ziel an, möglichst lange und möglichst sicher mobil zu bleiben. Dabei können sie getrennt voneinander als Autofahrer, als Fußgänger, als Radfahrer oder auch als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel angesprochen werden. Aber auch übergeordnete oder interdisziplinäre Themen können in den Gruppen besprochen werden.

Ansprechpartner: Deutscher Verkehrssicherheitsrat  
Burkhard Gerken (Referent Ältere Verkehrsteilnehmer)  
Telefon 0228/4 00 01-0  
E-Mail: [bgerkens@dvr.de](mailto:bgerkens@dvr.de)  
Internet: [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

....



## Situation

### S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

#### Fahrertraining – Wach am Steuer!

<u>Zielgruppe:</u>	Vielfahrer / Berufskraftfahrer / Disponenten / Fuhrpark-Manager
<u>Maßnahmenart:</u>	Training
<u>Inhalt:</u>	Das "Wach am Steuer"-Training ist ein Modellprojekt des DLR, dem DVR sowie der DGUV. Es vermittelt Berufskraftfahrern die notwendigen Kompetenzen, um Ihrer Verantwortung im Straßenverkehr begegnen zu können. Die Fahrer lernen Strategien, um Müdigkeit am Steuer vorzubeugen und wirksam zu beseitigen. Ein weiterer Projektbereich besteht in der Analyse und Optimierung von Schichtplänen unter Müdigkeitsgesichtspunkten und der Beratung von Fuhrpark-Leitern und Disponenten.
<u>Wirksamkeit:</u>	empirisch nachgewiesen
<u>Internetpräsenz:</u>	<a href="http://www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung/moderatorenprogramme/wach-am-steuer/?searchterm=wach">http://www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/aus-und-fortbildung/moderatorenprogramme/wach-am-steuer/?searchterm=wach</a>
<u>Ansprechpartner:</u>	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) und spezifisch: BG Verkehr: Hauptverwaltung Hamburg Telefon: 040/3980-0 E-Mail: <a href="mailto:praevention@bg-verkehr.de">praevention@bg-verkehr.de</a> Internet: <a href="http://www.bg-verkehr.de">www.bg-verkehr.de</a>

....

# VI. Literatur



Muster



## Technik und Verkehrsumfeld

### T.1. Exposition

- ⇒ Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In H.P. Krüger (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder (S.197-236). Hogrefe Verlag. Heidelberg.
- ⇒ Der Medienkatalog der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft stellt eine Vielzahl relevanter und hilfreicher Informationen zum Thema Arbeits- und Verkehrssicherheit zur Verfügung. Auch Nicht-Mitglieder der BG-Verkehr können diese beziehen. <https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog>

### T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

- ⇒ Informationen und Empfehlungen zur Sicherheit von Fußgängern: „Aktion sicherer Auftritt“ ([www.dvr.de](http://www.dvr.de))
- ⇒ Paridon, Hiltraut (2005) Entstehung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen. St. Augustin: HVBG
- ⇒ Fischer, H.; Görner, B.; Karl, M.; Mössner, Th; Reyhl, H.; Schatte, M.; Tschöcke, E.; Weißgerber, B. (2008) Vermeiden von Unfällen durch Stolpern, Umknicken und Fehltreten. Forschung Projekt F 1641. BAUA

## Organisation

### **O.1 – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung**

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community: Nachreiner, F. (2005). Arbeitszeit als Risikofaktor in der Gefährdungsbeurteilung. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 379-382.

## Person

### **P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben**

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community: Kalveram, A.B. & Trimpop, R. (2005). Der Work-Life-Balance-Index (WoLiBaX) – Entwicklung und Einsatz eines Verfahrens zur Erfassung von Spillover-Prozessen bei Mitarbeitern im Hochschulbereich. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 111-114.

### **P.4. Gesundheit**

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community: Elke, G. (2007). INOPE - ein netzwerkbasierter Ansatz der betrieblichen Gesundheitsförderung. In P. Bärenz, A.-M. Metz und H.-J. Rothe (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Arbeitsschutz, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit. 14. Workshop 2007*. Kröning: Asanger. 343-346.



## Situation

### S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

- ⇒ Cavegn, M. (2008) Übermüdung. In Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hrsg.), *Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden. Risikobeurteilung, Unfallanalyse und Präventionsmöglichkeiten* (S. 162–246). Bern, Schweiz.

Muster

# VII. Informationen zu den Gefährdungsfaktoren





## Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition	
	<p>Grundsätzlich steigt die Unfallgefahr mit zunehmender Verkehrsbeteiligung: Es können einem mehr - teilweise unaufmerksame oder unerfahrene - Verkehrsteilnehmer begegnen, man kann selbst weniger konzentriert sein, zu Fuß hat man mehr Gelegenheiten zu stolpern oder auszurutschen oder zu stürzen. Unabhängig von Ihrer Kompetenz kann es bei genügend Fehlern der anderen zum Unfall kommen. Weniger Fahrten und Wege reduzieren also die Unfallwahrscheinlichkeit. In Öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Unfallgefahr um ein Vielfaches geringer als in anderen Verkehrsmitteln. Gefährdeter ist man beim Weg zum Verkehrsmittel oder beim Ein- oder Ausstieg. (Häufige) lange Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln wirken jedoch natürlich negativ auf das Zeitbudget. Dadurch kann es z. B. zu Schlafmangel kommen, das Wohlbefinden und in der Folge die Leistungsfähigkeit und die Gesundheit leiden.</p>
Genutzte Verkehrsmittel	<p>Deutliche Unterschiede in der Unfallgefährdung ergeben sich aufgrund der genutzten Verkehrsmittel. In Öffentlichen Verkehrsmitteln ist man deutlich weniger gefährdet als bei der Nutzung von Motorrädern. Neben der Länge der Strecke ist auch die Dauer der Verkehrsbeteiligung wichtig: Fußgänger sind besonders gefährdet – läuft man eine bestimmte Strecke, benötigt man deutlich mehr Zeit als wenn man sie mit dem Pkw zurücklegt.</p>
Länge und Dauer der Strecken	
Fußwege	<p>Häufig hört man von Beschäftigten "Ich fahre mit dem Pkw zur Arbeit." - wie sie jedoch zum Fahrzeug kommen bzw. vom Fahrzeug zum Arbeitsplatz, bleibt oft unberücksichtigt. Dabei sind Stolper-, Rutsch- &amp; Sturzunfälle die häufigsten meldepflichtigen Arbeitsunfälle überhaupt. Im Vergleich zur Nutzung von Verkehrsmitteln ist Gehen die unfallträchtigste Art der Fortbewegung.</p> <p>Grundsätzlich ist Bewegung an frischer Luft gesundheitsförderlich! Daher sind zu Fuß bewältigte Wege im Rahmen der Arbeitstätigkeit oft eine erholsame Abwechslung von anderen Tätigkeiten. Ist man jedoch mit zu viel oder ungünstig verstaumtem Gepäck unterwegs, steht unter Zeitdruck, hat ungünstiges Schuhwerk an, etc., dann steigt die Unfallgefahr.</p>
Pkw-Nutzung	<p>Je länger und weiter man fährt, umso höher steigt die Wahrscheinlichkeit, dass man einen Unfall hat, weil man ja mehr – teilweise unaufmerksamen oder unerfahrenen – Verkehrsteilnehmern begegnet. Unabhängig von der eigenen Kompetenz kann es bei genügend Fehlern der anderen zum Unfall kommen. So werden gerade Zweiradfahrer oftmals übersehen. Weniger Fahrten reduzieren also die Unfallwahrscheinlichkeit. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ist die Unfallgefährdung bei der Pkw-Nutzung relativ niedrig, zumindest, was Unfälle mit Personenschaden angeht. Unfallträchtiger sind statistisch die Fußwege, die zum bzw. vom Pkw aus zurückgelegt werden.</p> <p>Für Arbeitswege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, braucht man deutschlandweit durchschnittlich knapp 26 Minuten, er ist etwa 20km lang. Durchschnittlich liegt die wöchentliche Fahrleistung von Pkw, die im Rahmen der beruflichen Tätigkeit genutzt werden, bei knapp 400 km und ca. 7 Stunden.</p>



## Organisation

<b>O.1. Arbeitsvolumen</b>	
Anzahl der Arbeitsstunden pro Woche	Aus der Unfallforschung ist bekannt, dass die Konzentrationsfähigkeit nach 8 Stunden abnimmt. Demzufolge steigt auch die Unfallrate ab einem Arbeitspensum von mehr als 8 Stunden stark an. Selbstverständlich gibt es dabei deutliche Unterschiede zwischen Personen und auch zwischen verschiedenen ausgeübten Tätigkeiten. Zusätzliche Tätigkeiten und Mehrarbeit sind daher für die Verkehrssicherheit ungünstig, da ja auch die Verkehrsteilnahme eine Tätigkeit ist, die Konzentration erfordert.
Ehrenamt und Nebentätigkeiten	Nebentätigkeiten stellen immer eine Extrabelastung dar: Einerseits muss man sich unabhängig vom Stress während der Arbeit auch auf die Gegebenheiten bei dieser Zusatztätigkeit einstellen. Andererseits sind sie oft auch mit zusätzlichen Verkehrsteilnahmen verbunden (z.B. um an den Arbeitsort/ Einsatzort zu gelangen). All dies führt in seiner Gesamtheit zu einer erhöhten Gefährdung.
Bereitschaftsdienst	Von der Anwesenheitsbereitschaft bis zur Rufbereitschaft - in welcher Form auch immer Bereitschaftsdienst geleistet wird, es bedeutet, dass man währenddessen nicht (völlig) selbst über seine Zeit und seinen Aufenthaltsort bestimmen kann. Somit ist man meist in seinen familiären / privaten Unternehmungen eingeschränkt. Dadurch kann indirekt eine höhere Gefährdung entstehen, z.B. durch Konflikte, die man auch mit auf den Weg nimmt oder weil einfach die Einbindung in die Familien / den Freundeskreis leidet. Hat man jedoch während des Bereitschaftsdienstes auch noch viele Arbeitseinsätze, insbesondere nachts, ist eventuell der Schlaf oder die Erholungsphase unterbrochen, so ist man deutlich – direkt - unfallgefährdet: Müdigkeit und Erschöpfung wirken sich nicht nur negativ auf die Qualität der Arbeit und die Leistungsfähigkeit aus, sondern schränken auch die sichere Verkehrsteilnahme ein. Erfordert der Bereitschaftsdienst zusätzliche Fahrtätigkeit, so ist allein durch die erhöhte Exposition die Unfallgefahr größer.
Schwankungen um Arbeitsaufkommen	Vielfach gibt es im Laufe eines Jahres Phasen mit unterschiedlichen Arbeitsbelastungen. Während in einigen Branchen in der Vorweihnachtszeit erhöhtes Arbeitsaufkommen anfällt, sind in anderen Bereichen keine vorhersehbaren Zeiträume bestimmbar. Häufig stellt es bereits eine Entlastung dar, wenn Phasen erhöhter Belastung vorab bekannt sind und man sich darauf einstellen kann. Die Unfallforschung zeigt, dass häufig erst nach Phasen erhöhter Belastung die Unfallzahlen steigen, da man das Erholungsbedürfnis unterschätzt.
<b>O.2. Lage und Verteilung der Arbeitszeit</b>	
	Arbeit zu Zeiten, die vom Standard ("9-5Uhr") abweichen, stellen einen erhöhten Anspruch an das private Umfeld, da viele Termine nicht mit diesen unüblichen Arbeitszeiten zu vereinbaren sind. Aber auch für den eigenen Körperrhythmus sind diese Zeiten oft langfristig schwer zu ertragen. Deshalb leiden z.B. Schichtarbeitende in erhöhtem Maß unter bestimmten Erkrankungen und auch ihre Unfallgefahr ist erhöht.





## Person

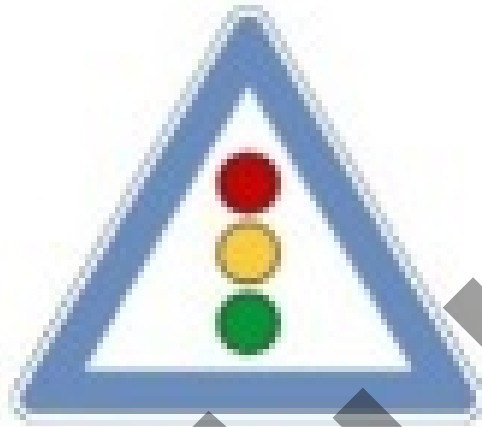
<b>P.1. Alter</b>	
	<p>Statistisch wird das Verkehrsunfallrisiko im Laufe des Erwerbslebens mit zunehmendem Alter geringer. Menschen unter 25 Jahren sind u.a. aufgrund geringerer Erfahrung und ungenauerer Gefahrenwahrnehmung deutlich gefährdeter. Allerdings gibt es natürlich eine sehr große Variation innerhalb der Altersstufen, je nachdem, welche weiteren Gefährdungen hinzukommen. Nichts desto trotz ist den sich über die Lebensspanne ändernden Bedingungen in der Verkehrssicherheitsarbeit Rechnung zu tragen. Dies betrifft einerseits die Themen (z.B. Anpassung der Risikobereitschaft bei Jüngeren, Optimierung der Routenplanung bei Eltern, Ausgleich eingeschränkter Sehfähigkeit bei Älteren) als auch die Art der Maßnahme und Ansprache (z.B. Nutzung konfrontierender Medien "Schockvideos", Gruppendiskussionen, familienoffene Veranstaltungen).</p>
<b>P.2. Geschlecht</b>	
	<p>Zwischen den Geschlechtern gibt es statistisch einen deutlichen Unterschied in der Mobilität: Während Männer häufiger größere Pkw fahren (bei denen Unfallfolgen meistens weniger schwer ausfallen) und längere Strecken auf Autobahnen fahren, sind Frauen eher im (unfallgefährdeterem) Stadtverkehr unterwegs, nutzen seltener Pkw, und wenn, eher kleinere. Häufig übernehmen sie die Verantwortung für Haushalt und Kinder. Daher sind statistisch gesehen Frauen auf Arbeitswegen gefährdeter, einen Unfall mit Verletzungsfolgen zu erleiden als Männer.</p>
<b>P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben</b>	
Betreuung von Kindern und Angehörigen	<p>Kinder stellen eine Bereicherung für das Leben der Erwachsenen dar. Allerdings "bereichern" sie auch den Stress der Eltern (oder anderer Betreuungspersonen). Gleiches gilt für andere Angehörige im familiären Umfeld, für die man sorgt (z.B. eigene Eltern, ältere Nachbarn). Für die Unfallgefährdung ausschlaggebend sind vor allem zwei Faktoren: Es werden zusätzliche Wege zurückgelegt, um die Angehörigen zu begleiten, zu bringen, abzuholen oder Wege für sie zu erledigen.</p> <p>Aber auch die vielfältigen großen und kleinen Herausforderungen im Alltag (müde Kinder auf dem Rücksitz, Termindruck um pünktlich zur Schule zu kommen, Kommunikationsschwierigkeiten zwischen Eltern und Jugendlichen, Konfrontation mit Demenz u.a.) können dazu führen, dass man von der sicheren Verkehrsteilnahme abgelenkt ist und Unfälle wahrscheinlicher werden.</p>
Einschätzung der Vereinbarkeitssituation	<p>In der modernen Arbeitswelt wird es schwieriger, die Lebensbereiche Arbeit und Privatleben zu trennen. Werden die Belastungen in einem Bereich zu groß, hat dies negative Auswirkungen auch auf den anderen Bereich. Unzufriedenheit, ein Gefühl der Unzulänglichkeit und sinkende Motivation sind die Folge. Langfristig leidet auch die Gesundheit. Der Stresspegel steigt und die Konzentrationsfähigkeit (auch für die Verkehrsteilnahme) sinkt.</p>
<b>P.4. Gesundheit</b>	
	<p>Gesundheitliche Einschränkungen können die Verkehrssicherheit entscheidend vermindern. Mit Rückenschmerz verzichtet man eher darauf,</p>



## Situation

<b>S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme</b>	
	Staus, negatives Verhalten anderer, starke Müdigkeit und andere negative Eindrücke können Stress auslösen, der sich negativ auf die Sicherheit auswirkt. Man wird leichter aggressiv und gleicht die Fahrfehler anderer seltener aus
Müdigkeit	Eine der Hauptunfallursachen ist Müdigkeit. Starke Schläfrigkeit kann die gleiche Auswirkung haben, wie Alkohol.
Zeitdruck	Zeitdruck trägt nicht zur Verkehrssicherheit bei! In Situationen, in denen man es eilig hat, neigt man eher dazu, auch Gefährdungen in Kauf zu nehmen (z.B. Geschwindigkeitsübertretungen, Rotlichtverstöße), um doch noch pünktlich anzukommen, die man nicht eingehen würde, wenn man genug Zeit hätte.
Stressempfinden	Forschungsergebnisse zeigen, dass sich das Erleben des Weges auf die Gesundheit und die Arbeitsleistung auswirken: Hat man lange Wege und empfindet man den Weg als belastend, hat das negative Folgen.
Angst um Sicherheit / Bedrohung	Das Gefühl von Unsicherheit versetzt unseren Körper in Alarmbereitschaft, die uns aufmerksamer macht. Daher ist es sinnvoll, Respekt vor gefährlichen Situationen zu haben. Schlägt dieser Respekt jedoch in Angst um, die einen hilflos macht und vielleicht sogar lähmt, trägt das nicht dazu bei, die Situation souverän zu meistern.
<b>S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme</b>	
	Ablenkungen schränken direkt die Verkehrssicherheit ein. So wirkt Telefonieren am Steuer (egal ob mit Freisprecheinrichtung oder nicht) etwa so, als würde man betrunken unterwegs sein
Parallelhandlungen	Intensive Gespräche mit Mitfahrenden, Ereignisse außerhalb des Fahrzeugs und andere Dinge lenken von der konzentrierten Verkehrsteilnahme ab. Besonders Telefonieren stellt eine besondere Herausforderung dar. Alle Untersuchungen zeigen, dass Ablenkung unabhängig von der Nutzung einer Freisprechanlage entsteht. Anders als beim Radio- oder Musikhören, das wir mental ausblenden können, oder bei Gesprächen mit Mitfahrern, die bei Gefahr schweigen, redet der Gesprächspartner am Telefon unbeeindruckt weiter. Gerade bei emotional belastenden Gesprächen, oder solchen die viel kognitive Aufmerksamkeit benötigen, ist daher die Aufmerksamkeit nicht auf die oftmals automatisierte Verkehrsteilnahme gerichtet, sondern auf das Gespräch. Übrigens ist es bei der Gerätebedienung oder gar beim SMS-Schreiben noch viel wahrscheinlicher, dass es zum Unfall kommt, da auch die visuelle Aufmerksamkeit weg von der Straße hin zum (kleinen) Display gerichtet wird.
Wahrgenommene Ablenkung	Oftmals liegen die eigene Wahrnehmung des Abgelenktseins und die tatsächliche Ablenkung durch Handlungen, Gedanken oder Emotionen weit auseinander.
Ablenkende Gedanken	Auch tiefes „In-Gedanken-versunken-sein“ lenkt von der konzentrierten Verkehrsteilnahme ab.

# VIII. Detailanalysen



Muster



# Technik und Verkehrsumfeld

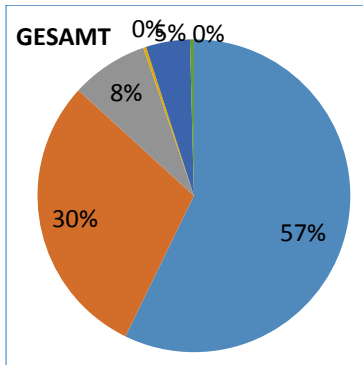
## T.1. Exposition

### Arbeitswege

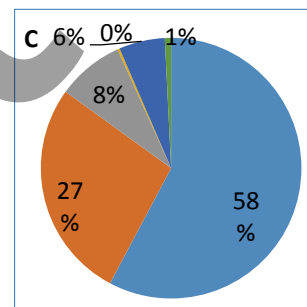
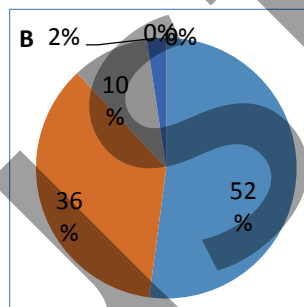
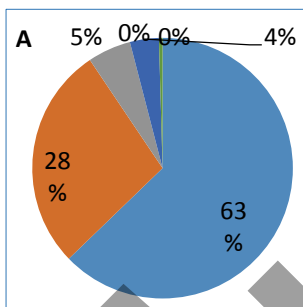
#### Genutzte Verkehrsmittel



- Pkw
- Öffentl. VM
- Fahrrad
- ohne (Fußwege)
- Motorisiertes Zweirad
- sonstiges VM



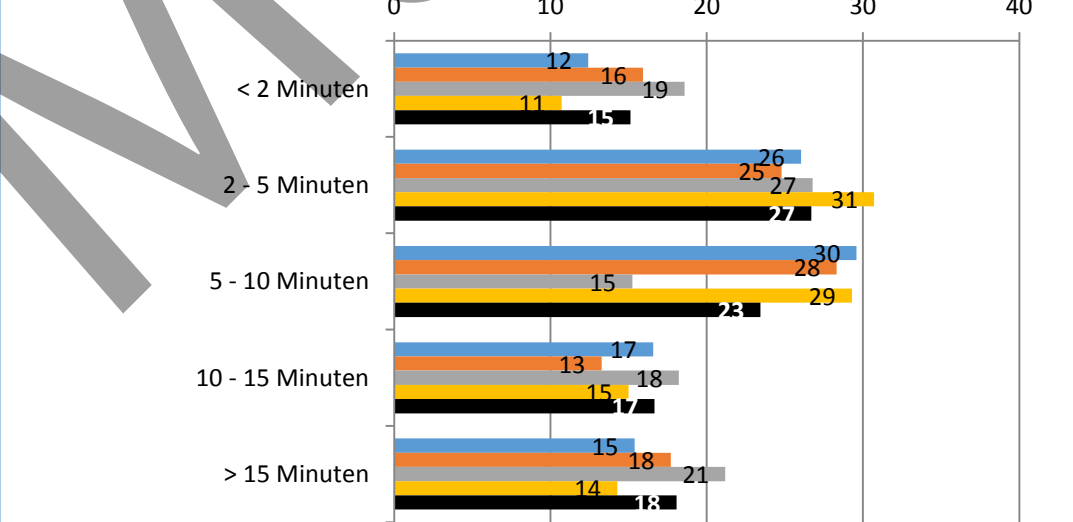
⇒ Der Pkw spielt die größte Rolle in der Bewältigung des Arbeitsweges.



### Fußwege



Länge der Fußwege (in Prozent)



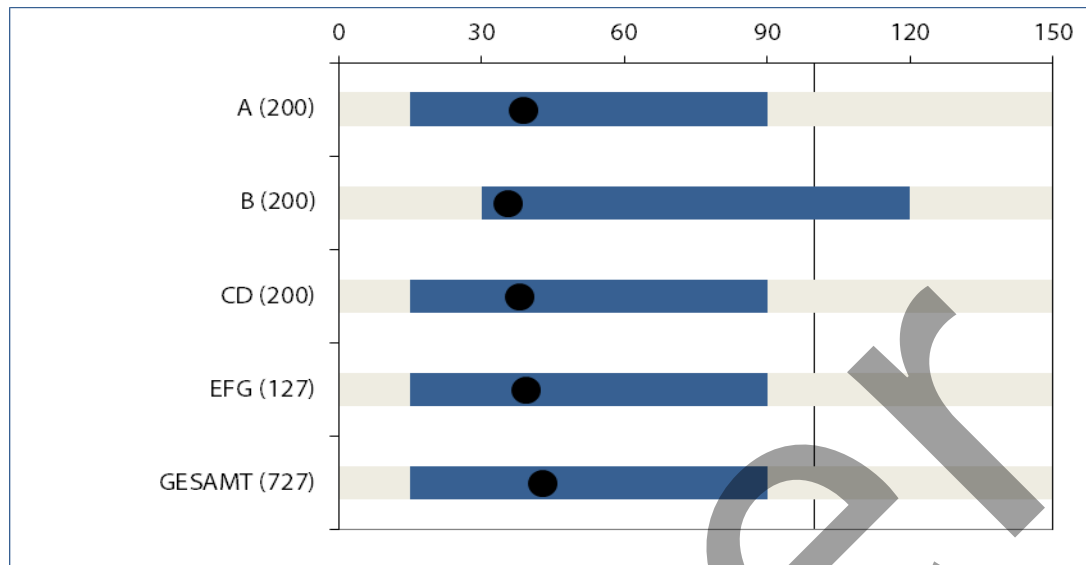
⇒ Während etwa 2/3 maximal 10 Minuten zu Fuß unterwegs sind, dauert der Fußweg bei insgesamt 128 Personen über 15 Minuten.



Pkw-Nutzung



Durchschnittliche Länge der Strecken, die mit dem Pkw zurückgelegt werden

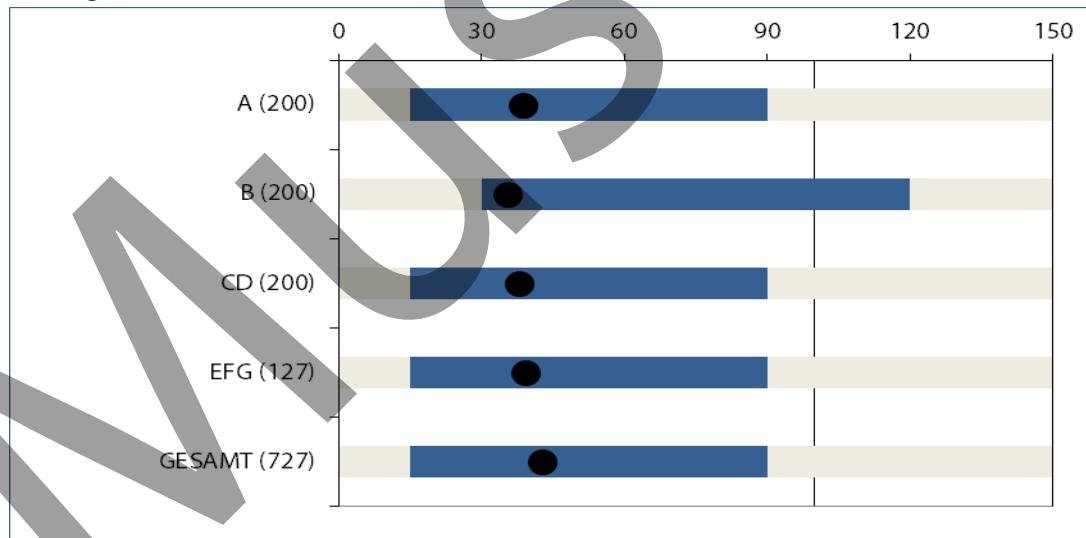


Die durchschnittliche Entfernung beträgt 37 km.



8 Wege sind 100km lang oder länger.

Benötigte Zeit in Minuten



Die durchschnittliche Dauer beträgt 33 Minuten.



6 Personen benötigen 90 Minuten und mehr.

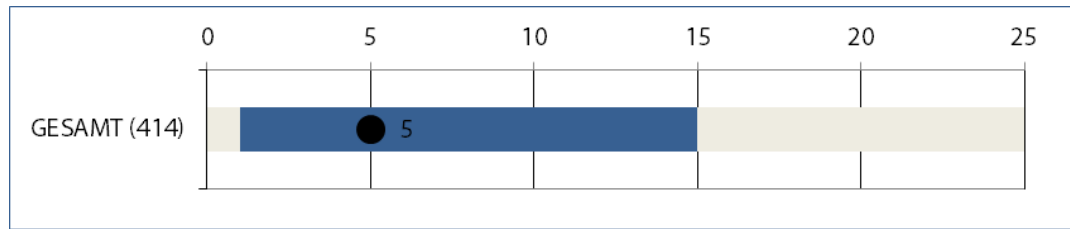


Dienstwege und -fahrten

Fußwege



Verkehrsbeteiligung in STUNDEN / Woche

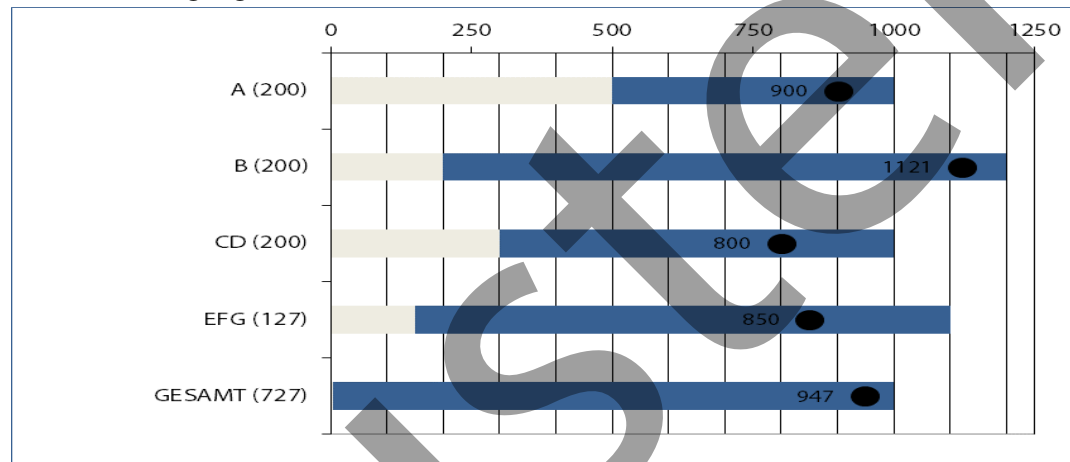


8 Wege sind 100km lang oder länger.

Pkw-Nutzung

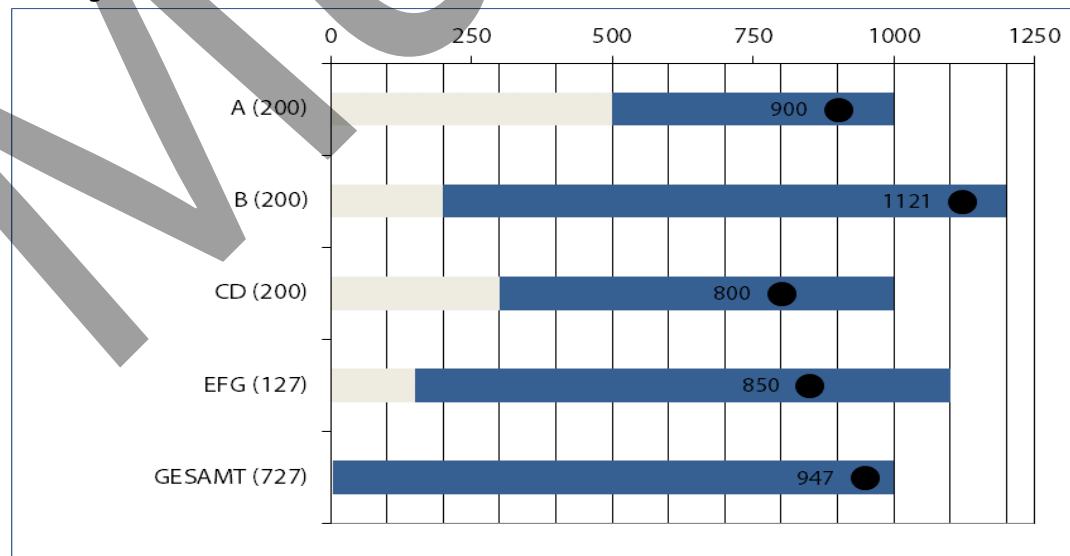


Verkehrsbeteiligung in Kilometern / Monat



8 Wege sind 100km lang oder länger.

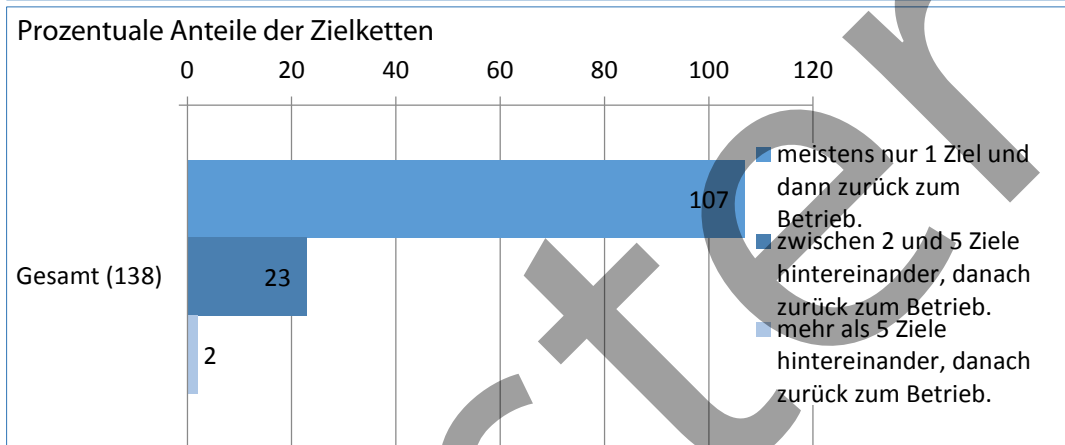
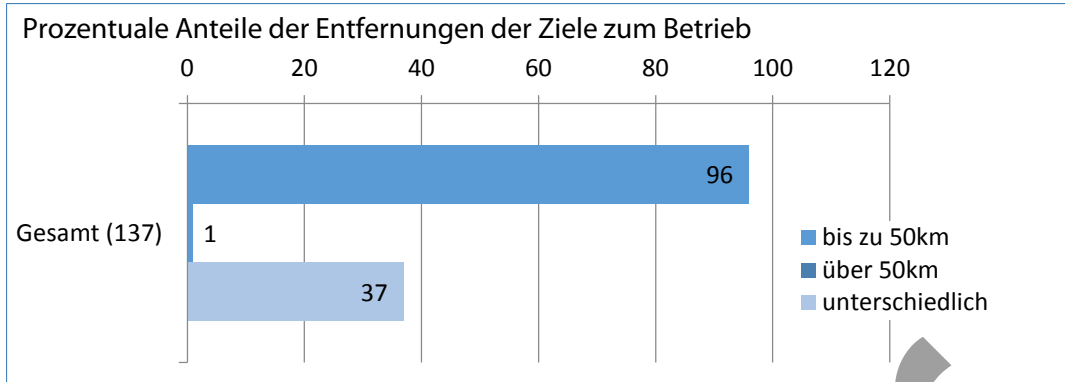
Benötigte Zeit in Minuten



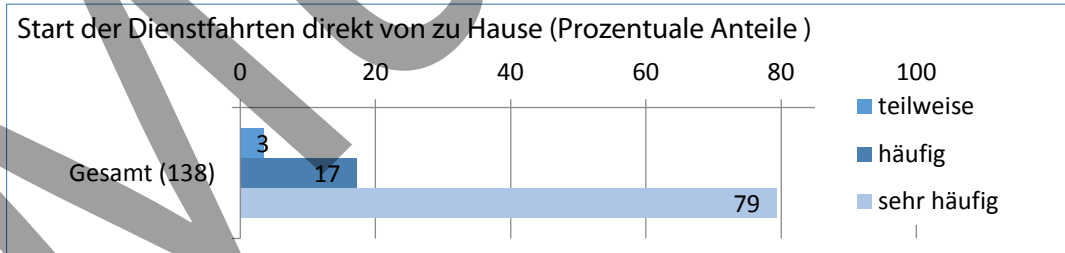
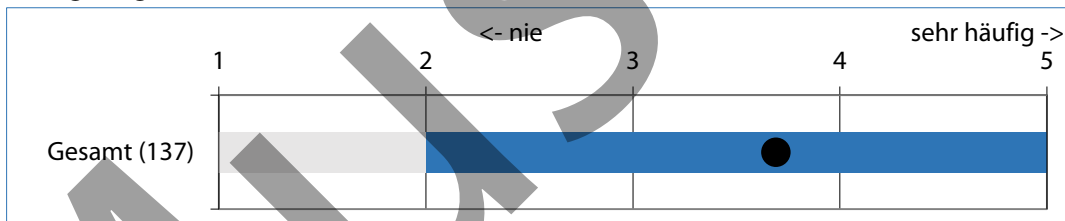
6 Personen benötigen 90 Minuten und mehr.



Routen



Häufigkeit gleicher Routen



- ➡ Die Ziele liegen unterschiedlich weit entfernt. Ein Drittel der Gesamtgruppe fährt durchgängig Ziele an, die weiter als 50km entfernt liegen.
- ➡ Die Beschäftigten fahren vorwiegend nur ein Ziel an.
- ➡ Bei den meisten ähneln sich die Routen.
- ➡ Die meisten starten ihre Dienstfahrten direkt von zu Hause. Dann zählen sie als Dienst- und nicht als Arbeitswege.



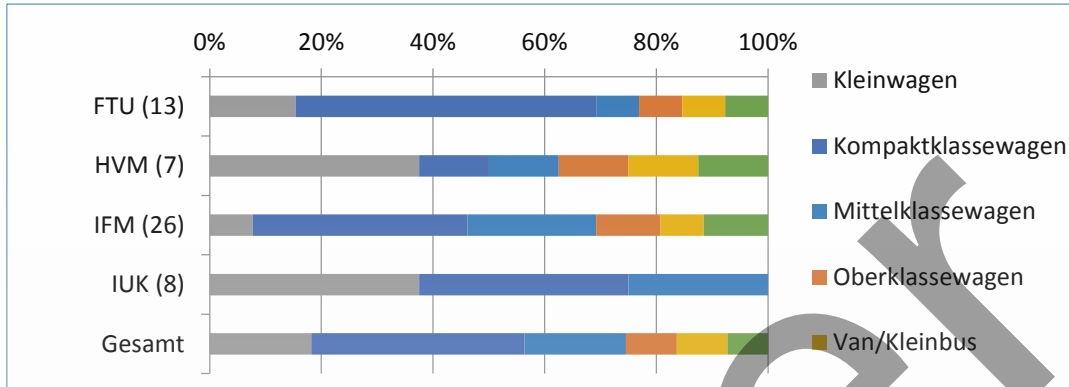
## T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit

### Fahrzeugklasse bzw. -größe

*Pkw-Nutzung (Arbeitsweg)*



(prozentuale Verteilung)



*Pkw-Nutzung (Dienst-/Betriebsfahrten)*

*Lkw-Nutzung (Dienst-/Betriebsfahrten)*

*Fahrradnutzung (Arbeitsweg)*

*Fahrradnutzung (Dienst-/Betriebsfahrten)*

*Nutzung motorisierter Zweiräder (Arbeitsweg)*

*Nutzung motorisierter Zweiräder (Dienst-/Betriebsfahrten)*

*Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel: Verkehrsmittelart*

*Nutzung sonstiger Verkehrsmittel (Arbeitsweg): Verkehrsmittelart*

MUSTER





## Organisation

### O.1. Arbeitsvolumen



#### Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit (in Stunden)

Abteilung	Spannweite	Mittelwert	<i>Anteil derer, die 50 Stunden und mehr pro Woche leisten</i>
A (52)	37 – 100	47,9	13
B (29)	39 – 50	43,6	3
C (72)	8 – 63	43,1	6
D (50)	35 – 50	43,1	4
Gesamt	8 – 100	44,6	27



In Ihrem Unternehmen ist die Belastung durch lange Arbeitszeiten hoch. Beachten Sie in den Zeiten, in denen es Mehrarbeit gibt, dass häufig die Unfallgefahr erst dann steigt, wenn die Stressphase sich dem Ende zuneigt bzw. vorbei ist. Dies lässt sich damit begründen, dass man sich in Stressphasen durchaus der erhöhten Fehleranfälligkeit bewusst ist und sich entsprechend vorsichtiger verhält, sich aber in den nachfolgenden Erholungsphasen dann überschätzt.



**WARNUNG!** Für diejenigen mit mehr als 50 Stunden wöchentlicher Arbeitsstunden steigt die Unfallgefahr enorm an. Insbesondere, wenn die Fahrzeit zusätzlich zu den Arbeitsstunden hinzukommt. Hier wird dringend angeraten, aus verkehrssicherheitlichen, aber auch aus Arbeits- und Lebensqualitätsgründen über Delegationsmöglichkeiten und alternative Arbeitsprozesse nachzudenken, insbesondere wenn diese Beanspruchungen dauerhafterer Natur sind.



#### Durchschnittliche wöchentliche Ehrenamtstätigkeit

Abteilung	(Anzahl der Antworten)	Bis acht Stunden	Bis zwanzig Stunden
A (52)		20	2
B (29)		7	0
C (72)		26	1
D (50)		13	2
Gesamt		66	5



Ein erheblicher Teil der Beschäftigten übt ein Ehrenamt aus. Diese zusätzliche Aufgabe ist positiv zu bewerten: einerseits werden dadurch gesellschaftlich sinnvolle Beiträge geleistet, andererseits vermittelt es den Tätigen auch ein positives Gefühl. Übersteigen die ehrenamtlichen Tätigkeiten jedoch die Ressourcen, kann die Sicherheit leiden, etwa, wenn man erschöpft ist und die Müdigkeit „mit auf den Weg nimmt“.



#### Durchschnittliche wöchentliche Nebentätigkeit

Abteilung	Bis acht Stunden	Bis zwanzig Stunden
-----------	------------------	---------------------

**Kommen Sie sicher an!**

**Viel Erfolg!**

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich bitte an das GUROM-Team der Friedrich-Schiller-Universität Jena.

Ansprechpartner: Nils Herrmann, B.Sc. BA  
Dipl.-Psych. Gudrun Gericke  
Ria Stangneth, M.Sc.  
Prof. Dr. Rüdiger Trimpop

Kontakt: E-Mail: [info@gurom.de](mailto:info@gurom.de)  
Telefon: 03641-945139

Erstellungsdatum: 23.01.2016