



GUROM

Mobilität sicher gestalten

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.



Inhaltsverzeichnis

I.	Allgemeine Informationen.....	5
	Idee	6
	Aufbau des Gefährdungsprofils	7
	Erläuterungen	8
	Hinweise zur Interpretation	9
II.	Beteiligung Ihres Unternehmens	10
III.	Handlungsempfehlungen	12
	Gefährdungsbereich „Technik/Verkehrsbeteiligung“	13
	Gefährdungsbereich „Organisation“	13
	Gefährdungsbereich „Person“	14
	Gefährdungsbereich „Situation“	14
IV.	Detaillierte Ergebnisse	15
	Technik und Verkehrsumfeld.....	16
	T.1. Exposition.....	16
	T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit.....	25
	T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung	32
	T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte.....	34
	T.5. Transport und Beförderung	36
	T.6. Innerbetrieblicher Verkehr.....	37
	Organisation	38
	O.1. Arbeitsvolumen.....	38
	O.2. Schicht- und Wochenendarbeit	39
	O.3. Arbeitspausen und Erholung	39
	O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen	39
	O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten.....	39
	O.6. Führung und soziales Klima	39
	O.7. Organisationale Rahmenbedingungen	39
	O.8. Arbeitsstress.....	39
	O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten	39
	O.10. Sicherheitskultur	39
	O.11. Organisation der beruflichen Fahrten	39
	Person	40
	P.1. Alter	40
	P.2. Geschlecht.....	40



P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben	40
P.4. Gesundheit	40
P.5. „Wochenendpendeln“	40
P.6. Fahr- und Unfallerfahrung	40
P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme.....	40
P.8. Verhalten bei Ablenkung oder Zeitdruck	40
P.9. Risikobereitschaft.....	40
P.10. Risikokompetenz	40
Situation	41
S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme.....	41
S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme.....	41
S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse	41
V. Maßnahmenkatalog.....	42
Hinweis	43
Technik und Verkehrsumfeld.....	44
T.1. Exposition.....	44
T.2. Fahrzeugsicherheit	45
T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung	45
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche.....	45
T.5. Transport und Beförderung	45
T.6. Innerbetrieblicher Verkehr.....	45
Organisation	45
O.1 Arbeitsvolumen und O.3 Arbeitspausen und Erholung	45
O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen	45
O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und –inhalten	45
O.6. Führung und soziales Klima	45
O.7. Organisationale Rahmenbedingungen.....	45
O.8 Arbeitsstress	45
O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten	45
O.10. Sicherheitskultur	45
O.11. Organisation beruflicher Fahrten.....	45
Person	45
P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben	45
P.4. Gesundheit	45
P.5. „Wochenendpendeln“	45



P.7. – P.10 Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme, Verhalten bei Ablenkung und Zeitdruck, Risikobereitschaft & Risikokompetenz	46
Situation	46
S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme.....	46
S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme.....	46
S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse	46
VI. Literatur	47
Allgemein	48
Technik und Verkehrsumfeld.....	48
T.1. Exposition.....	48
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte	48
Organisation	48
O.1. – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung	48
O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten	49
O.6. Führung und soziales Klima	49
O.7. – O.8. Organisationale Rahmenbedingungen & Arbeitsstress	49
Person	50
P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben	50
P.4. Gesundheit	50
Situation	50
S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme.....	50



I. Allgemeine Informationen

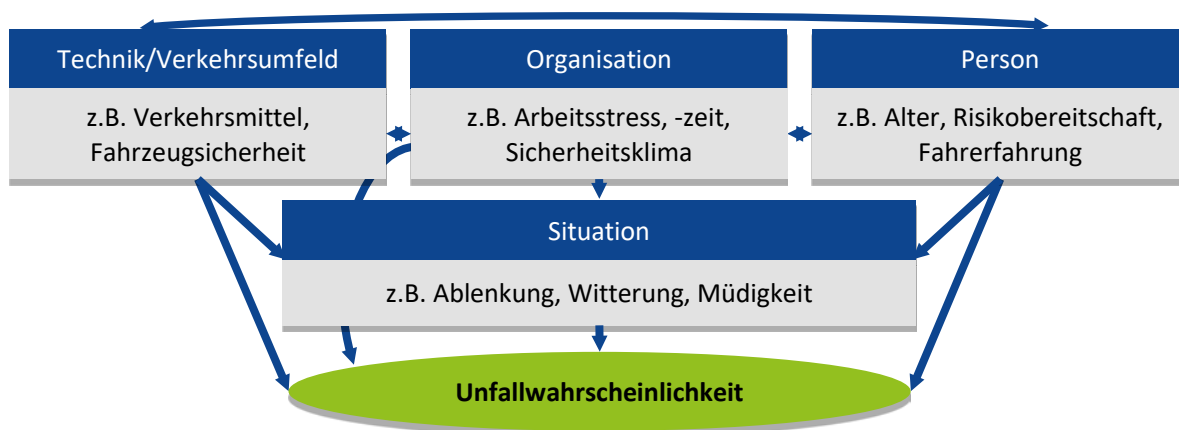




Idee

GUROM ist ein Kooperationsprojekt des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) aus Österreich 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.

Aufbau des Gefährdungsprofils

I. Allgemeine Informationen:



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.

II. Beteiligung Ihres Unternehmens:



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

III. Hauptergebnisse und -empfehlungen:



Dieser Abschnitt fasst die wichtigsten Ergebnisse des nachfolgenden Kapitels zusammen und enthält Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Arbeits- und Verkehrsteilnahmebedingungen für die Verringerung der Unfallwahrscheinlichkeit.

IV. Ergebnisse:



Dieser Abschnitt ist der Kern der Auswertung. Hier finden sich alle Ergebnisse, deren Beurteilungen und Hinweise auf die Optimierung.

Die Texte in den blau hinterlegten Boxen helfen Ihnen bei der Interpretation der darunter aufgeführten Diagramme und geben Hinweise zur Optimierung. Ist eine grafische Darstellung der Ergebnisse nicht zweckmäßig, enthalten sie die Ergebnisse.

Kritische Ergebnisse sind gekennzeichnet:



Es besteht Handlungsbedarf



Es besteht dringender Handlungsbedarf

V. Maßnahmenkatalog:



Die Maßnahmen, die im Abschnitt „Gefährdungsfaktoren und Maßnahmen im Überblick“ aufgeführt sind, werden hier näher beschrieben.

VI. Literatur:



An der Stelle finden Sie Fachliteratur, die Sie bei Interesse vertiefende Informationen finden.

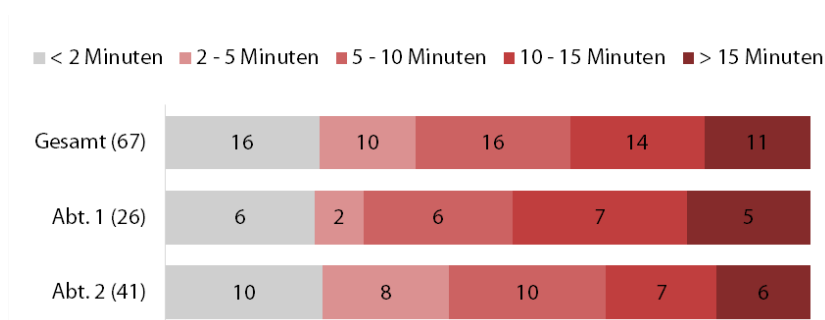


Erläuterungen

Darstellung der Screeningergebnisse

Die Screeningergebnisse werden hauptsächlich wie im folgenden Diagramm abgebildet. Je dunkler das Rot ist, umso wahrscheinlicher ist eine Gefährdung durch den entsprechenden Gefährdungsfaktor. „Gesamt“ steht für alle Teilnehmenden in Ihrem Unternehmen. Sofern Sie verschiedene Abteilungen angelegt haben, werden diese als extra Balken aufgeführt (vgl. „Abt. 1“, „Abt. 2“). Die Abkürzungen für Ihre Abteilungen finden Sie auf der Seite zur Beteiligung an der Befragung. Die Zahl in Klammern repräsentiert die Menge der Teilnehmenden in der Gruppe. Die Zahlen in den farbigen Bereichen entsprechen der Anzahl der Personen, die diese Antwort gegeben haben.

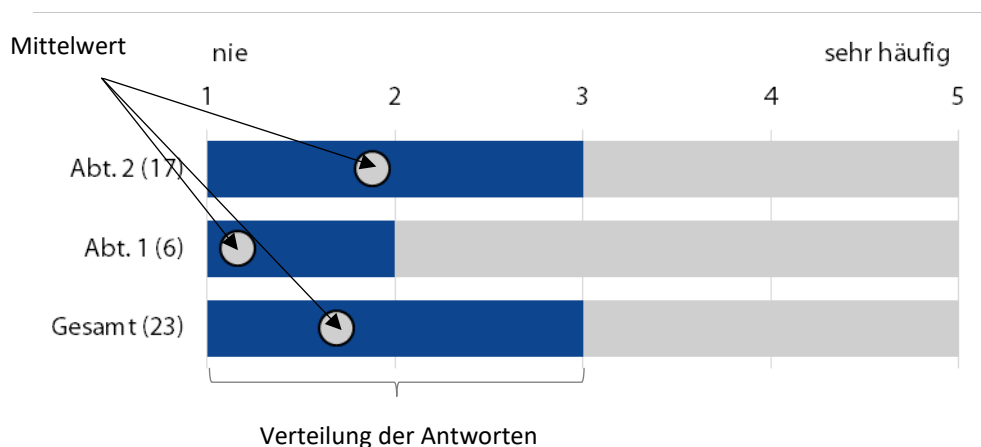
Beispiel: 67 Personen haben teilgenommen. Davon sind 26 in Abt. 1 und 41 in Abt. 2.



Darstellung der detaillierteren Ergebnisse

Diagramme

In den Diagrammen sind häufig blaue Balken mit einem grauen 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.



Vereinzel ist in den Diagrammen kein blauer Balken verzeichnet. In diesen Fällen sind die gegebenen Antworten alle gleich oder nur eine Person hat geantwortet.



Hinweise zur Interpretation

Das Gefährdungsprofil basiert auf den Angaben der Mitarbeitenden und Führungskräfte, die den Fragebogen auf www.gurom.de zur Gefährdung ihrer beruflichen Wege (Arbeitswege, berufliche Fahrten und Wege) 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.

Beachten Sie, dass sich die Daten in ein Screening und darauf aufbauende Detailfragen gliedert. Das bedeutet, in der Regel haben nur Beschäftigte, die im Screening auffällig waren oder besonderes Interesse an dem Thema haben, die Detailfragen beantwortet. Entsprechend gibt es bei den Detailergebnissen häufig weniger antwortende Personen als im Screening.

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. Schnelle 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, die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt oder das GUROM-Team der Friedrich-Schiller-Universität Jena!



II. Beteiligung Ihres Unternehmens





Teilnahmezeitraum

27.08.2017 – 20.10.2017

Anzahl der Mitarbeiter, die an GUROM teilgenommen haben

Abteilung	Anzahl	Prozent
A	169	23,8%
B	115	16,2%
C	269	37,9%
D	157	22,1%
GESAMT	710	100%

Geschlechterverteilung

Abteilung	Anteil an Frauen	Anteil an Männern
A	56 (36,4%)	A
B	46 (45,5%)	B
C	51 (20,0%)	C
D	27 (20,5%)	D
GESAMT	182 (27,7%)	GESAMT

Alter (Ø)

Abteilung	Durchschnittliches Alter in Jahren
A	43,58
B	40,71
C	43,09
D	42,9

Familienstand der Mitarbeiter

Abteilung	alleinstehend	mit (Ehe-) Partner	Sonstiges
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%)
GESAMT	27 (13,7%)	166 (84,3%)	4 (2%)

Anzahl der Personen, mit mindestens einem Unfall in den letzten drei Jahren

Abteilung	auf Arbeitswegen	auf Dienstwegen	auf Privatwegen
A	4	9	5
B	3	5	1
C	11	9	0
D	2	9	1
GESAMT	20	32	7



III. Handlungs- empfehlungen





Gefährdungsbereich „Technik/Verkehrsbeteiligung“



Die Beschäftigten tragen selten reflektierende Kleidung(selemente) und gelegentlich glatte Schuhe.

Die Beschäftigten sind mit allen angegebenen Verkehrsmitteln mit spezifischen gefährlichen Verkehrsbereichen konfrontiert wie viele Kurven und Haltestellen (Pkw-Nutzung), Gefährdungen durch andere Verkehrsteilnehmer (Fahrradnutzung) oder besondere „Stau-Abschnitte“ (Kraftfahrzeugnutzung).

Zuletzt werden immer mal wieder große oder mehrere Gepäckstücke transportiert, was vor allem bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln als teilweise schwierig angegeben wurde. Teilweise fühlen sich die Beschäftigten für den Transport und die Ladungssicherung nicht ausreichend geschult.



- Gib Acht! Baba und fall net (AUVA | Infomaterial)
- Lass dich sehen! Warnkleidung rettet Leben (Institut für Arbeitsschutz der DGUV | Infomaterial, Flyer und Ausstellung)
- Sicherheit für den Radverkehr (DVR | Trainings und Seminare)
- Das sichere Fahrrad (DGUV | Broschüre)
- Safe Driving- Defensive Driving (kfv | Training)

Gefährdungsbereich „Organisation“



Es gibt Hinweise auf Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten (z. B. Handlungsspielraum, Abwechslungsreichtum, Informationsmanagement, Reizüberflutung, Überforderung – allgemeines Können und Fahrtätigkeit, Emotionsarbeit, Störungen bei der Fahrtätigkeit). Außerdem gibt es Hinweise auf Verbesserungsmöglichkeiten bezüglich der Sicherheitskultur im Unternehmen.



- Arbeitszeitmodelle und arbeitspsychologische Arbeitszeitgestaltung (AUVA | Seminar)
- Unterbrechungen und Störungen in der Arbeitsorganisation - Ansätze zur Entstörung (AUVA | Seminar)
- Arbeitssicherheitsportal: www.gefaehrungsbeurteilung.de (BAuA | Informations- und Beratungsportal (online))
- Burnout an der Wurzel packen (Gesunde Arbeit | Checklisten, Beratungsangebote, Infomaterialien)
- Verhaltensorientierte Arbeitssicherheit (TÜV Austria Akademie | Seminar)
- Führungsaufgabe: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (Verwaltungsberufsgenossenschaft | Seminar)



Gefährdungsbereich „Person“



Hinweise auf mögliche Schwierigkeiten wurden für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben sowie dem Verhalten bei Ablenkung gefunden.

Handlungsbedarf besteht bei der Risikobereitschaft und Risikokompetenz. Besonders die Risikokompetenz wird teilweise überschätzt.



- Work-Life-Balance: Leistungskraft, Gesundheit und Lebensqualität zwischen Arbeit und Privatleben (BGN | Seminar)
- Abgelenkt?... bleib auf Kurs! (DVR | Informationswebsite)
- Vortrag: Risikokompetenz (kfv | Vortrag)
- Risikokompetenz- Workshop: Kontrolliere dein Risiko (kfv | Vortrag)

Gefährdungsbereich „Situation“



Die Angaben der Beschäftigten deuten auf Müdigkeit, Zeitdruck und ein erhöhtes Stressempfinden besonders auf beruflichen Wegen und Fahrten hin. Des Weiteren könnten ablenkende Gedanken auf Arbeitswegen und beruflichen Fahrten zu Problemen führen. Besonders kritisch werden die Unannehmlichkeiten bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel von den Beschäftigten eingeschätzt.



- Sicher unterwegs- Halten Sie sich fit! (ASFINAG Maut Service GmbH | Kurzvideo)
- Buchveröffentlichungen zu verschiedenen Themen (bmvit | Lesematerial)
- Möglichkeiten zur Erhöhung der Fahrtqualität beim öffentlichen Verkehr (Ideensammlung)



IV. Detaillierte Ergebnisse





Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

Zusammenfassung - Exposition

Insgesamt wurde deutlich, dass der Pkw gefolgt von den öffentlichen Verkehrsmitteln, sowohl auf Arbeitswegen und beruflichen Fahrten und Wegen, am häufigsten genutzt wird. Weiterhin spielen das Fahrrad und Fußwege eine Rolle bei den Beschäftigten.

Die Länge und Dauer der Fahrten und Wege sind, bis auf teilweise sehr lange Fußwege nicht auffällig. Auch die Routen auf beruflichen Fahrten und Wegen zeigen keine Auffälligkeiten.

...

T.1.1. Übersicht der genutzten Verkehrsmittel

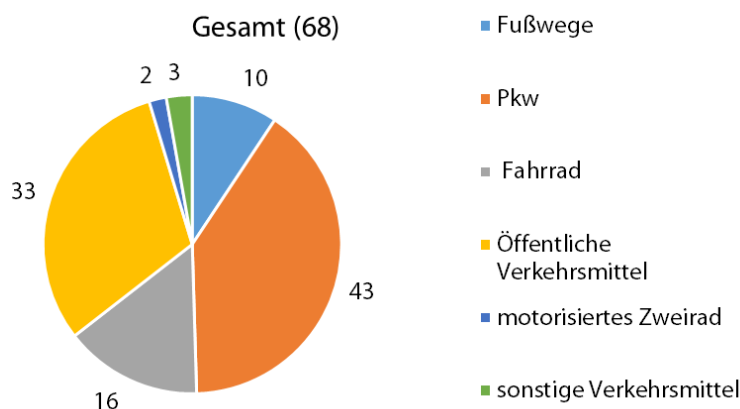
Zusammenfassung

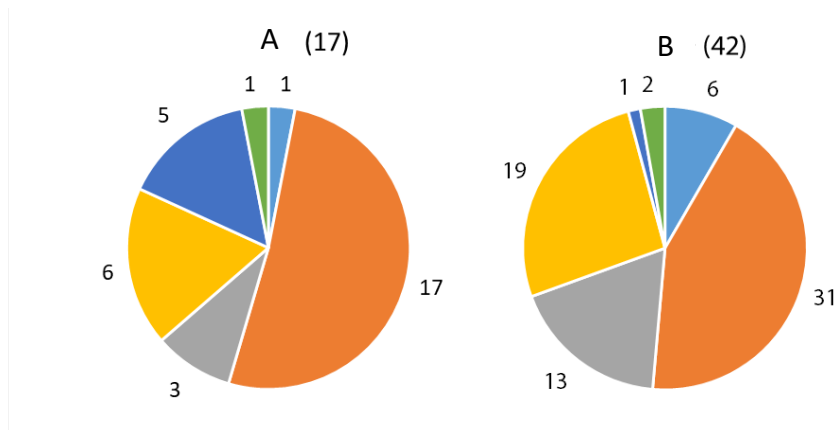
Der Pkw spielt sowohl bei den Arbeitswegen als auch bei beruflichen Fahrten und Wegen die größte Rolle, gefolgt von den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Arbeitswege

Zur Bewältigung der Arbeitswege wird am häufigsten der Pkw genutzt, gefolgt von den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad und dem Bewältigen der Wege zu Fuß. Der prozentuale Anteil vom Pkw ist bei Beschäftigten in Abteilung A größer als in Abteilung B. In Abteilung B werden vermehrt öffentliche Verkehrsmittel genutzt.

Folgende Verkehrsmittel werden auf dem Arbeitsweg genutzt

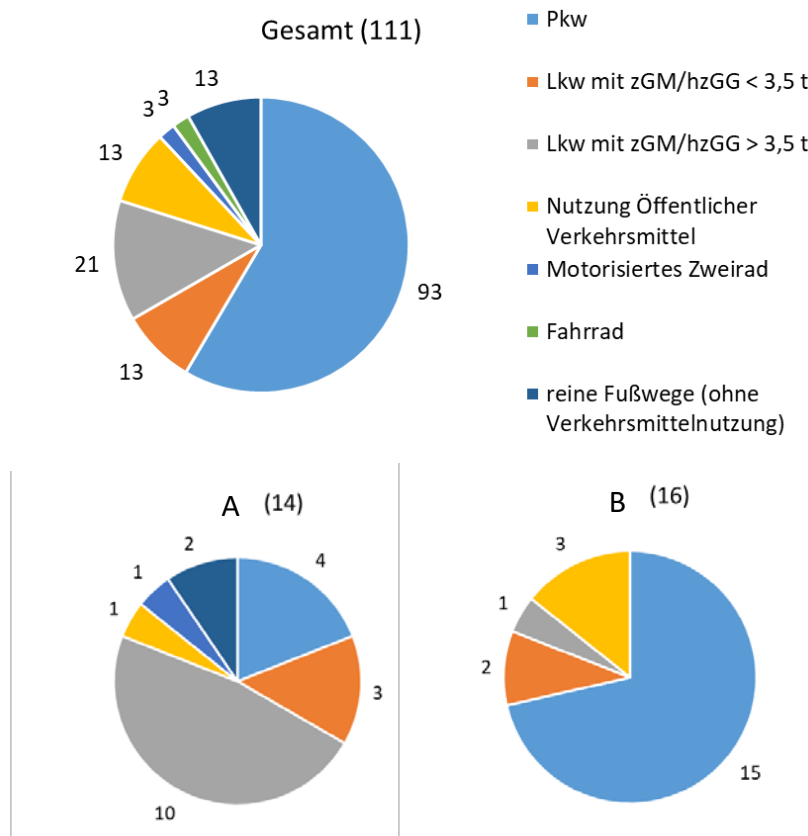




Berufliche Fahrten und Wege

Zur Bewältigung der beruflichen Fahrten und Wege wird mit Abstand am häufigsten der Pkw genutzt, gefolgt von der Lkw-Nutzung und öffentlichen Verkehrsmittel bzw. Fußwegen. In der Abteilung TB3 Betrieb wird am häufigsten ein Lkw für die beruflichen Fahrten genutzt.

Folgende Verkehrsmittel werden auf beruflichen Fahrten und Wegen genutzt





T.1.2. Länge und Dauer der Fahrten und Wege

Zusammenfassung

Die Länge und Dauer der Fahrten und Wege zeigen kaum Auffälligkeiten. Auf beruflichen Fahrten und Wegen wurde angegeben, dass bis zu 15 Stunden pro Woche zu Fuß bewältigt werden.

Allgemein gilt: Je länger der Weg, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit z. B. auf gefährliche Streckenabschnitte zu treffen. Beispiele sind gefährliche Kreuzungen, Staus, glatte Wegabschnitte. Bei kurzen Wegen können vor allem Unachtsamkeit und Zeitdruck zu Unfällen führen. Diese potentiellen Gefährdungen werden in den entsprechenden Kapiteln betrachtet.

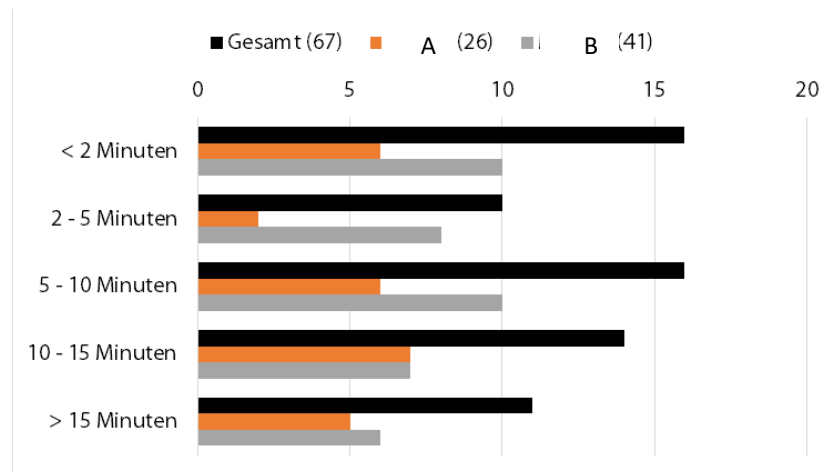
...

Fußwege

Zur Bewältigung der Arbeitswege brauchen die Beschäftigten unterschiedlich lange, wobei auch die kurzen Wege zum Fahrzeug enthalten sind. Es gibt 12 Personen, die mehr als 15 Minuten zu Fuß pro Strecke gehen. Zur Bewältigung der beruflichen Fahrten und Wege gaben die Beschäftigten an, 1 bis 20 Stunden pro Woche (im Durchschnitt 3 Stunden) unterwegs zu sein. Die Abteilungen unterscheiden sich insgesamt kaum.

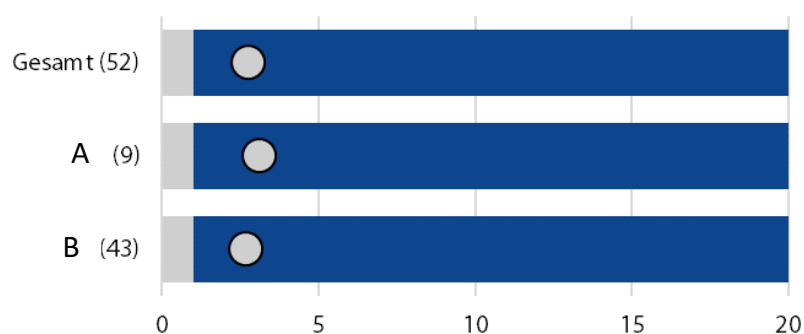
Arbeitswege

Benötigte Zeit in Minuten pro Strecke



Berufliche Fahrten und Wege

Verkehrsbeteiligung in Stunden pro Woche





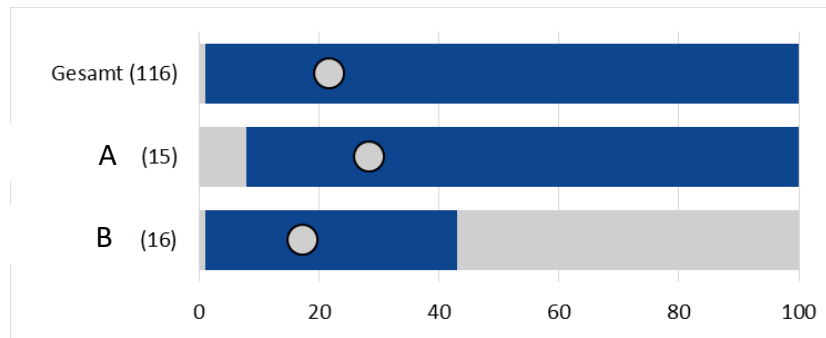
Pkw-Nutzung

Die Arbeitswege, die die Beschäftigten mit dem Pkw bewältigen, sind pro Strecke im Durchschnitt 21 km lang und erfordern 30 min Fahrzeit (Abteilung A mit ca. 28 km und 32 min/Strecke mehr als Abteilung B mit ca. 17 km und 28 min/Strecke).

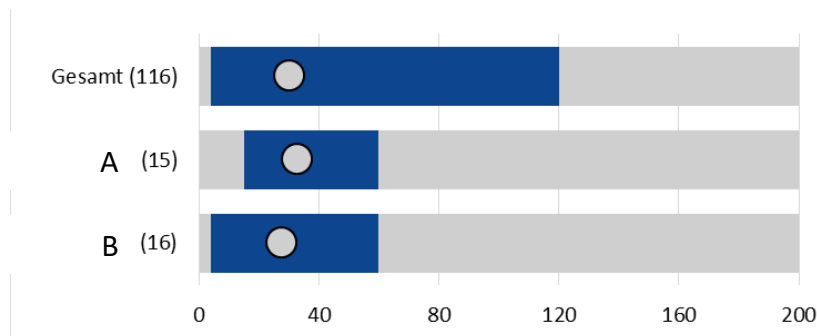
Für berufliche Fahrten und Wege mit dem Pkw werden im Schnitt ca. 767 km im Monat gefahren. Dafür werden im Monat im Schnitt ca. 33 Stunden gebraucht.

Arbeitswege

Durchschnittliche Länge der Strecken in Kilometer (einfache Strecke)



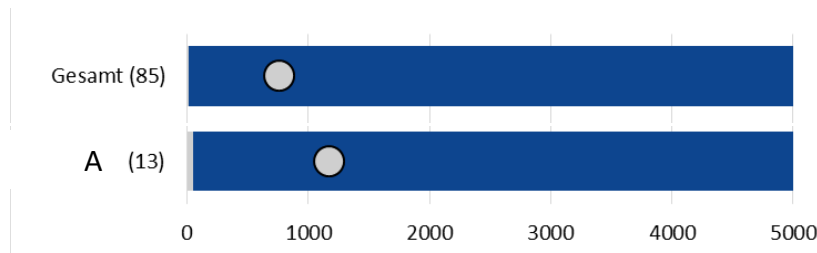
Benötigte Zeit in Minuten pro Strecke



Berufliche Fahrten und Wege

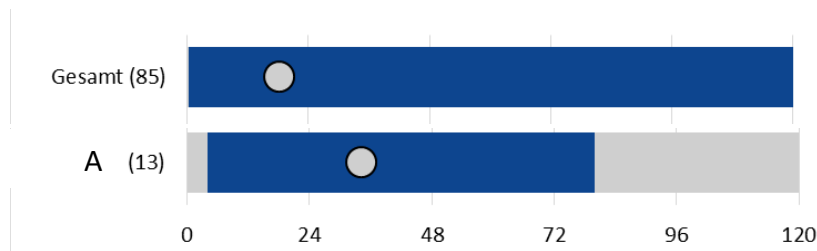
Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat

Keine weitere Unterteilung nach Abteilungen erfolgt, da nicht genügend Angaben gemacht wurden.



Benötigte Zeit in Stunden/Monat

Keine weitere Unterteilung nach Abteilungen erfolgt, da nicht genügend Angaben gemacht wurden.





Lkw-Nutzung

Fahrradnutzung

Nutzung motorisierter Zweiräder

Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Nutzung sonstiger Verkehrsmittel

Fernbusnutzung als Fahrer

T.1.3. Routen auf beruflichen Fahrten und Wegen

Zusammenfassung

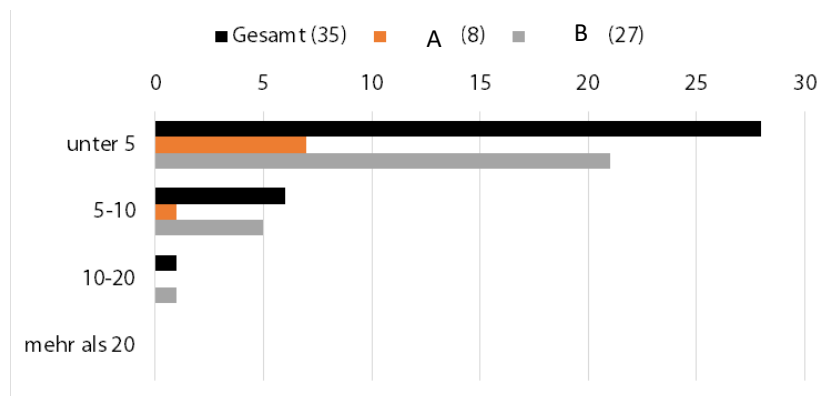
Es gibt keine Auffälligkeiten bei den Routen auf beruflichen Fahrten und Wegen. Im regelmäßigen Dialog sollte die Routenplanung überprüft und bei sich wiederholenden Problemen Lösungen gesucht werden. Sehen Sie die Beschäftigten als Experten für ihren Weg.

Allgemein sollte auch bei immer wieder gleichen Routen auf den Weg geachtet werden. Häufig wird man unachtsamer und übersieht im Zweifelsfall die Kante auf dem Weg oder das Loch in der Straße. Beschäftigte sollten zu einem bewussten Wahrnehmen ihrer Wege angehalten werden.

Fußwege

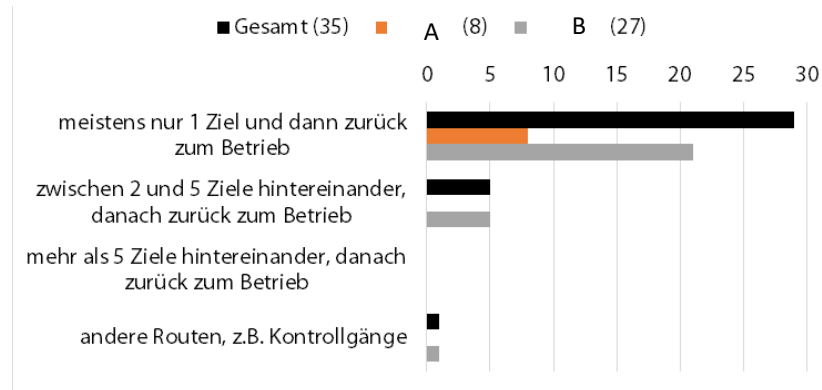
Auf beruflichen Fahrten und Wegen, die zu Fuß bewältigt werden, werden überwiegend unter fünf Ziele angelaufen. Meistens geht es nach einem Ziel zurück zum Betrieb. Die Beschäftigten haben unterschiedlich häufig dieselben Routen.

Anzahl der Ziele pro Woche

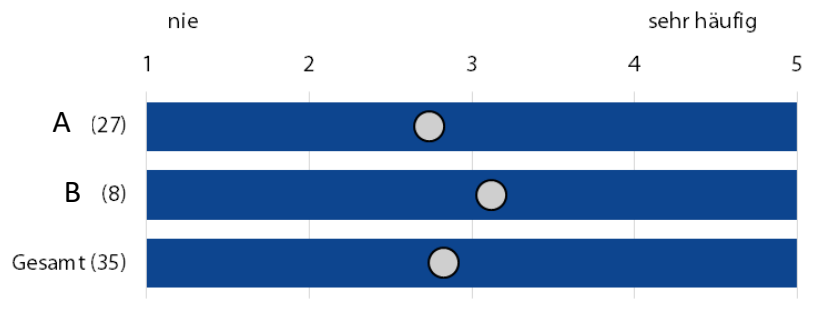




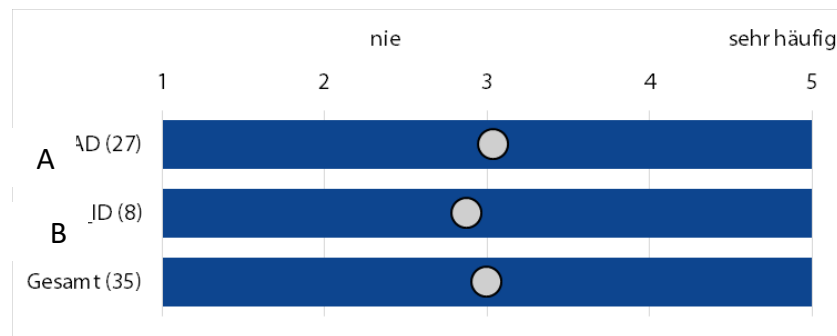
Zielketten



Häufigkeit von gleichen Routen



Start von zu Hause aus

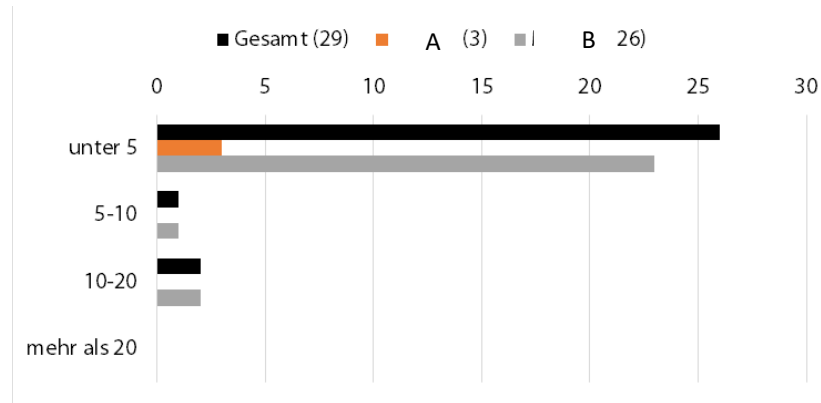


Pkw-Nutzung

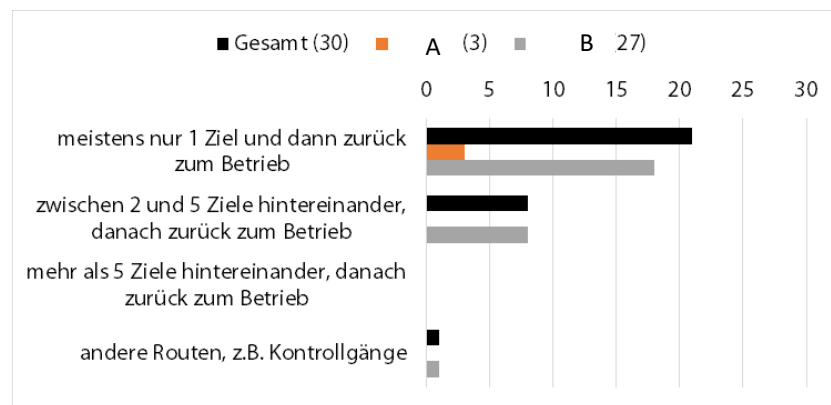
Auf beruflichen Fahrten und Wegen, die mit dem Pkw bewältigt werden, werden überwiegend unter fünf Ziele angefahren. Für Mitarbeiter/innen der Abteilung A geht es meistens nach einem Ziel zurück zum Betrieb. Mitarbeiter/innen der Abteilung B fahren bis zu fünf Ziele nacheinander an. Die Entfernung zwischen Betrieb und Zielort variiert. Die Beschäftigten in Abteilung A haben teilweise dieselben Routen und starten teilweise von Zuhause aus. Für Beschäftigte in Abteilung B variieren die Häufigkeiten stark.



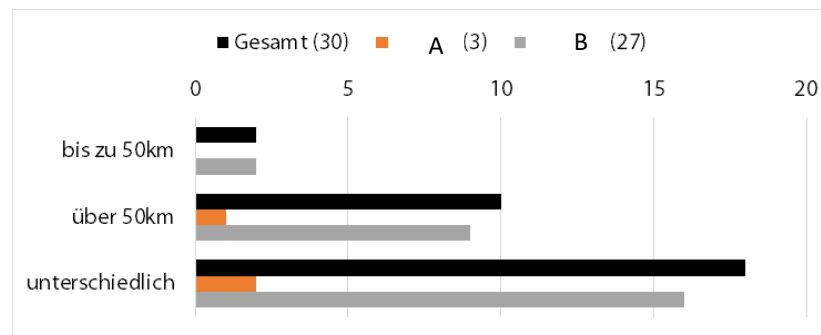
Anzahl der Ziele pro Woche



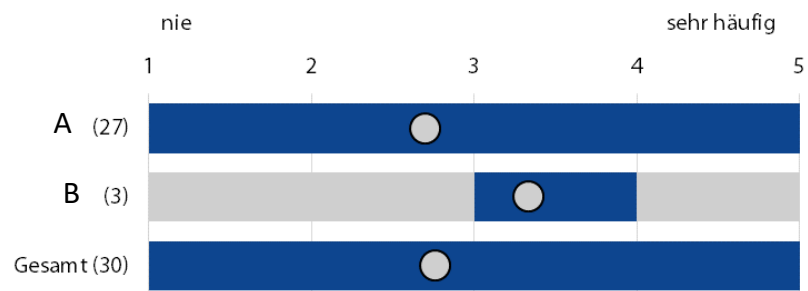
Zielketten



Entfernung der Zielorte vom Betrieb

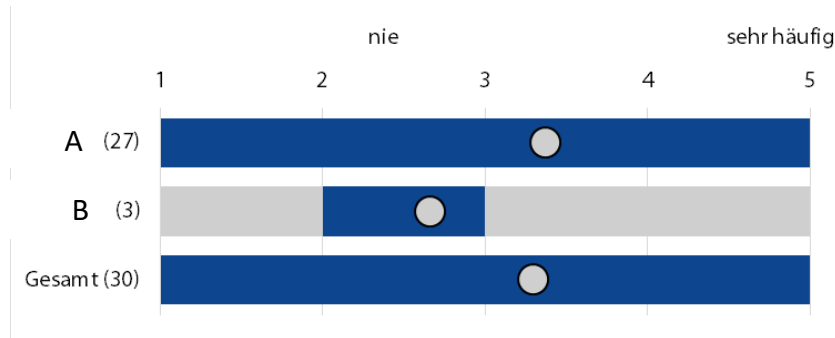


Häufigkeit von gleichen Routen





Start von zu Hause aus



Lkw-Nutzung

Fahrradnutzung

Nutzung motorisierter Zweiräder

Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Fernbusnutzung als Fahrer

T.1.4. Fahrten ins Ausland

Zusammenfassung

Fahrten ins Ausland sind allgemein bei den Beschäftigten eher selten.

Auch wenn diese Fahrten selten sind und nur teilweise Unsicherheiten auftreten, sollten Schulungen über spezielle Verkehrsregeln oder -bedingungen stattfinden. Laut den Angaben der Beschäftigten, die Pkw nutzen, finden diese Schulungen bisher nicht ausreichend statt. Regen Sie auch einen Austausch unter Kollegen an: Die Beschäftigten können sich gegenseitig dabei unterstützen, sich möglichst sicherheitsgerecht und regelkonform im Ausland zu verhalten.

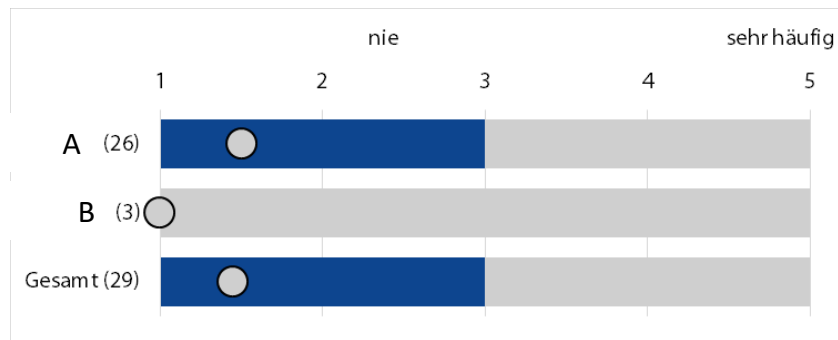
Pkw-Nutzung

Berufliche Fahrten und Wegen ins Ausland treten für Beschäftigte in Abteilung B im Schnitt nur selten auf. Beschäftigte der Abteilung A gaben an, nie beruflich ins Ausland zu fahren. Die Fahrzeugausstattung wird von einigen Personen als unzureichend für den Auslandsaufenthalt beschrieben, andere Personen wiederum empfinden die Ausstattung als sehr gut. Die Beschäftigten erhielten größtenteils keine Schulungen zu den speziellen Verkehrsregeln und Bedingungen im jeweiligen Ausland. Die Verständigungsmöglichkeiten im Ausland sind unterschiedlich gut.



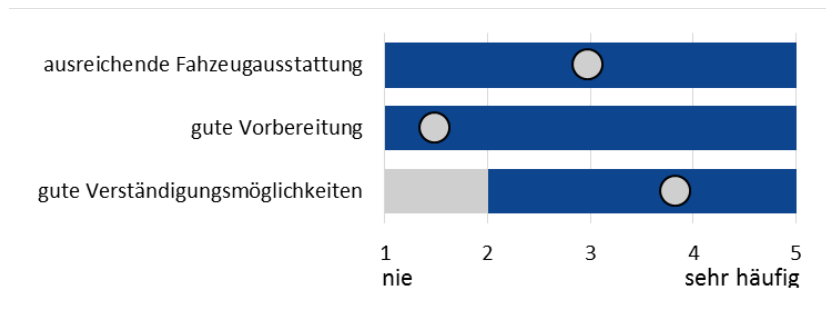


Häufigkeit von Auslandsfahrten

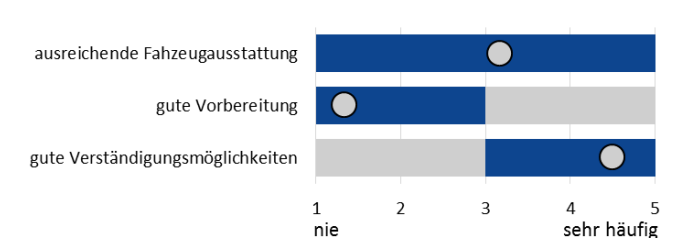


Gegebenheiten zu den Fahrten ins Ausland

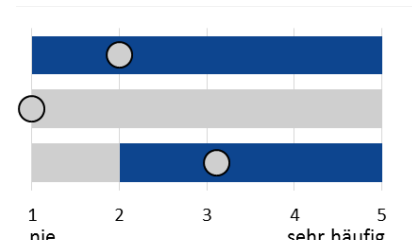
Gesamt (54)



A (8)



B (13)



Lkw-Nutzung

Nutzung motorisierter Zweiräder

Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Fernbusnutzung als Fahrer



T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit

Zusammenfassung – mangelnde Fahrzeugsicherheit

[...]

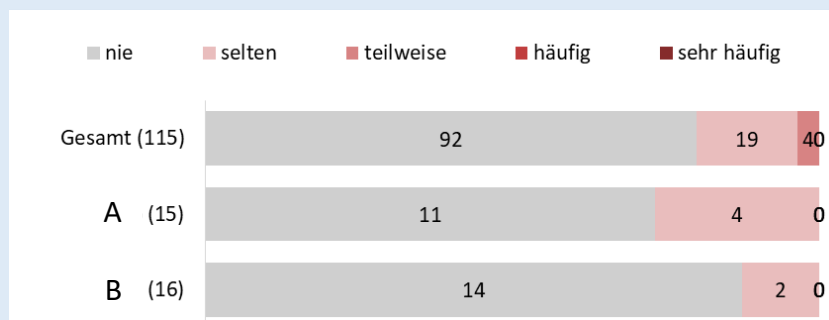
SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

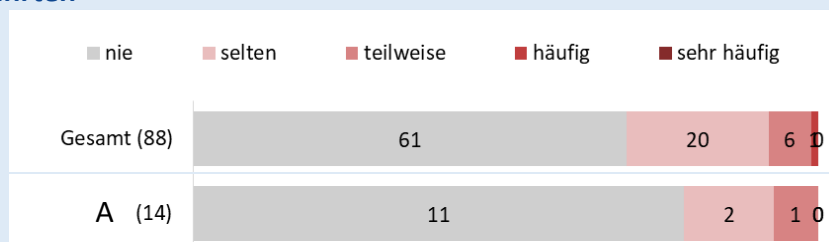
„Schlechter technischer Zustand der Verkehrsmittel“

Pkw

Arbeitswege



Berufliche Fahrten



Lkw

Fahrrad

Motorisierte Zweiräder

Sonstige Verkehrsmittel

Fernbus (als Fahrer)

Flurförderzeug



DETAILERGEBNISSE

Zusammenfassung - Details

[...]

T.2.1. Fahrzeugklasse bzw. -größe

Zusammenfassung

Es gibt keine Auffälligkeiten bei der Fahrzeugklasse bzw. -größe. Überwiegend werden dieselben Fahrzeuge für Arbeitswege und berufliche Fahrten genutzt.

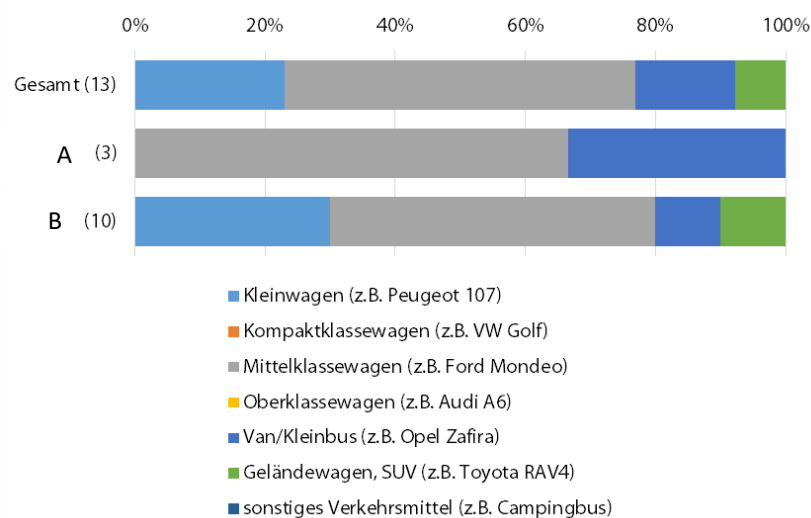
Pkw

Auf Arbeitswegen kommen überwiegend Pkw der Mittelklasse zum Einsatz, gefolgt von Kleinwagen und Vans/Kleinbussen.

Für berufliche Fahrten und Wege gaben 75% der Personen an, dasselbe Fahrzeug wie auf dem Arbeitsweg zu nutzen. Die restlichen Personen nutzen ein Dienstfahrzeug der Kompaktklassen, der Mittelklassen, der Mittelklasse oder einen Van/Kleinbus.

Arbeitswege

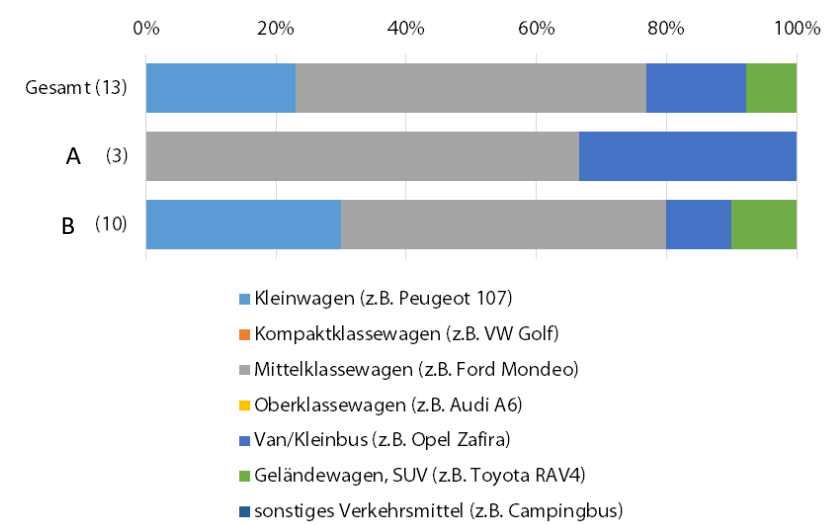
Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)





Berufliche Fahrten und Wege

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



Bei dem Fahrzeug, das ich für berufliche Fahrten nutze, handelt es sich um das gleiche, das ich auf meinen Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz fahre.

Abteilung	ja	nein
Gesamt (100)	75	25

Lkw

Fahrrad

Motorisiertes Zweirad

Sonstige Verkehrsmittel

T.2.2. Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Zusammenfassung

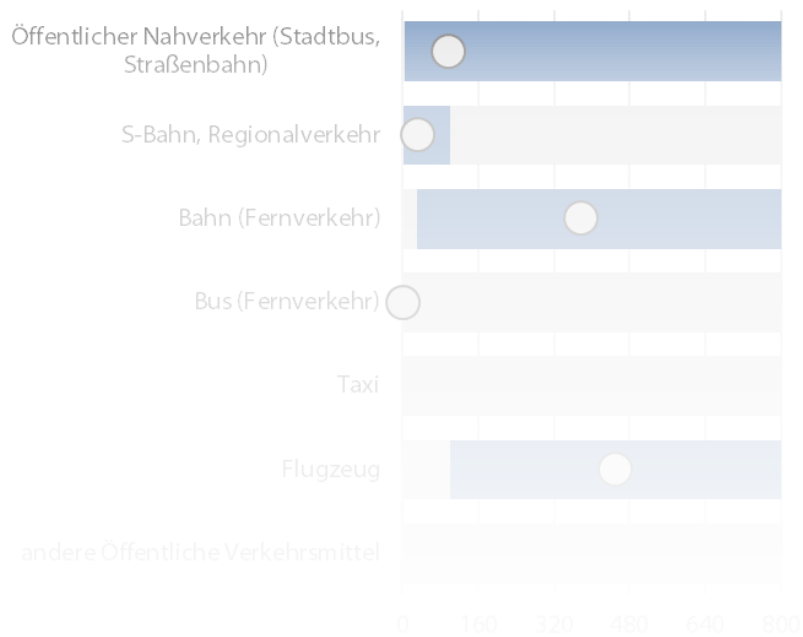
Die Beschäftigten nutzen verschiedene öffentliche Verkehrsmittel für die beruflichen Fahrten und Wege. Der öffentliche Nahverkehr wird für ca. 300 km im Monat (20,5 Stunden/Monat) genutzt, die S-Bahn bzw. der Regionalverkehr für 43 km im Monat (2 Stunden/Monat), die Bahn im Fernverkehr für ca. 380 km (ca. 7 Stunden/Monat) und das Flugzeug für im Schnitt 450 km im Monat (6 Stunden/Monat).



Berufliche Fahrten und Wege

Durchschnittliche Kilometer pro Monat

Gesamt (45)





T.2.3. Fahrzeugausstattung

Zusammenfassung

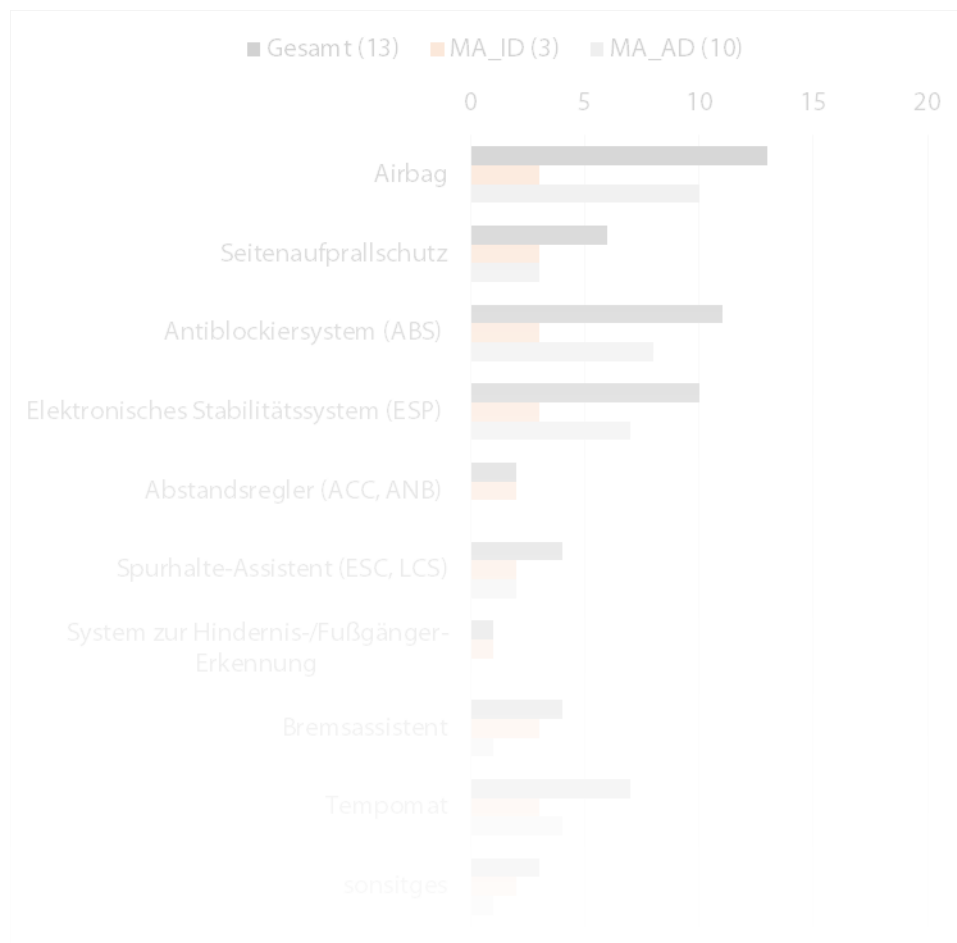
Bezüglich der Fahrzeugausstattung bei Pkw und Fahrrad konnten keine Auffälligkeiten festgestellt werden. Eine eventuelle Gefährdung könnte im Risikoverhalten des Fahrers liegen, wenn man sich zu sehr auf die Fahrerassistenzsysteme verlässt (vgl. Kapitel P.9. Risikobereitschaft).

Pkw-Nutzung

Die Beschäftigten machten Angaben zu den Pkw, die auf Arbeitswegen und somit auch zu 75% auf beruflichen Fahrten und Wegen genutzt werden (vgl. Kapitel T.2.1.). Die Personen gaben an, dass die Fahrzeuge größtenteils mit Airbags, Antiblockiersystem (ABS) und elektronischem Stabilitätssystem (ESP) ausgestattet sind. Etwa die Hälfte der Fahrzeuge verfügt über einen Tempomaten und Seitenaufprallschutz. Sonstige Fahrzeugausstattungen, wie z. B. Spurhalte-Assistenten oder Abstandsregler, kommen nur vereinzelt vor.

Arbeitswege

Mehrfachantworten möglich





Fahrrad

Lkw

Motorisiertes Zweirad

Fernbus (als Fahrer)

T.2.4. Fahrzeugeigner

Zusammenfassung

In den meisten Fällen handelt es sich bei den Fahrzeugen um Dienstfahrzeuge oder Mietwagen.

Pkw

Die Beschäftigten gaben an, dass das Fahrzeug ein Mietwagen ist.

Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...



Lkw

Fahrrad

Motorisiertes Zweirad

Fernbus (als Fahrer)



T.2.5. Technische Sicherheit

Zusammenfassung

Bezüglich der technischen Sicherheit bei Pkw und Fahrrad zeigten sich kleine Auffälligkeiten. Es sollte darauf geachtet werden, dass Schutz- und Rettungsmaterial (z.B. Erste-Hilfe-Kasten) regelmäßig geprüft und ggf. ersetzt werden. Auch wenn der Großteil der beruflich genutzten Fahrzeuge Privatfahrzeuge sind, sollte – auch vom Unternehmen aus – auf eine regelmäßige Wartung geachtet und diese unterstützt werden.

Weiterhin haben wenige Mitarbeiter kein funktionstüchtiges Licht am Fahrrad und lassen Bremszüge und Gangschaltung unregelmäßig prüfen. Auch wenn es sich dabei um die Arbeitswege der Beschäftigten handelt, sollten Sie ihre Mitarbeiter zur regelmäßigen Wartung der genutzten Fahrzeuge anhalten. Es könnten beispielsweise Fahrradlichter mit dem Firmenlogo verteilt oder eine Partnerschaft mit einer betriebsnahen Fahrradwerkstatt für regelmäßige Wartungen geschlossen werden.

Pkw

Lkw

Fahrrad

Motorisiertes Zweirad

Fernbus (als Fahrer)

Flurförderzeug



T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung



Zusammenfassung – sicherheitsgerechte Kleidung

Insgesamt zeigte sich, dass sicherheitsgerechte Kleidung an manchen Stellen fehlt. Das betrifft auf Fußwegen zum einen sicherheitsgerechte Schuhe, welche die Sturz- und Umknickgefahren senken können. Zum anderen fehlen größtenteils reflektierende Kleidungselemente, die die Sichtbarkeit des Verkehrsteilnehmers erhöht. Die Nutzung sonstiger Verkehrsmittel war im Screening ebenfalls auffällig. Hier sollten Sie eruieren, welche Verkehrsmittel unter diese Kategorie fallen und welche sicherheitsgerechten Kleidung- und Schutzelemente benötigt werden.

Angemessene Schutzkleidung kann Unfallfolgen vermindern und mit entsprechender Ausrüstung dafür sorgen, dass die Fahrer von anderen Verkehrsteilnehmern besser gesehen werden können. Reflektoren schützen vor allem vor den 2/3 fremdverschuldeten Unfällen: Einer der häufigsten Auslöser ist von abbiegenden Fahrern anderer Verkehrsmittel übersehen zu werden.

Ein häufiger Grund, warum keine sicherheitsgerechte Kleidung getragen wird, sind optische Gründe: Häufig ist solche Kleidung nicht sehr modern. Allerdings gibt es immer mehr Angebote, die dem entgegen wirken. Konzepte reichen von schnell anbringbaren Elementen (wie Reflexbänder mit Klettverschluss) bis hin zu schicke Bürokleidung, mit innen eingenähtem Reflexmaterial, dass bei Bedarf nach außen gekrempelt werden kann bspw. am Hosenbeinsaum.

ÜBERSICHT DER SCREENINGERGEBNISSE

Beim Screening gaben die Beschäftigten an, dass vor allem bei Arbeitswegen zu Fuß, aber auch beruflichen Wegen, häufiger sicherheitsgerechte Kleidung fehlt. Bei der Fahrradnutzung auf Arbeits- und beruflichen Fahrten wird sehr häufig sicherheitsgerechte Kleidung getragen, nur in einem Fall nie. Für sonstige Verkehrsmittel wurde überwiegend angegeben, dass sicherheitsgerechte Kleidung nicht vorhanden ist.

Fußwege

„Fehlen sicherheitsgerechter Kleidung“

Arbeitswege

	■ nie	■ selten	■ teilweise	■ häufig	■ sehr häufig
Gesamt (62)	12	8	18	11	13
MA_ID (41)	7	2	13	9	10
MA_AD (21)	5		6	5	5



DETAILERGEBNISSE

T.3.1. Sicherheitsgerechte Schuhe

T.3.2. Helm

T.3.3. Schutzkleidung (Protektoren, Reflektierende Kleidung)

T.3.4. Gurtnutzung

T.3.5. Sicherheitsgerechte Kleidung bei Flurförderzeugnutzung



T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

Zusammenfassung – gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

Insgesamt zeigte sich, dass gefährliche Streckenabschnitte (z.B. Kreuzungen) bei allen genutzten Verkehrsmitteln vorkommen. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auch auf die Fußwege zu legen, da jede Person immer auch zu Fuß unterwegs ist. Auch wenn ein ungünstiger Untergrund nur gelegentlich vorkommt, zeigt die Forschung insgesamt, dass gerade die Wege erhöhte Stolperunfälle aufweisen, die als besonders ungefährlich wahrgenommen werden, weil dort die Aufmerksamkeit schwindet und man Ablenkungen schneller nachgibt. Halten Sie die Beschäftigten dazu an, während der Wege keine wichtigen oder aufregenden Gespräche zu führen oder mit dem Handy zu hantieren. Auch hier kann der in T.3. angesprochene Sicherheitstag mit Demonstrationen zur Selbsterfahrung gefährlicher Situationen hilfreich sein.

ÜBERSICHT DER SCREENINGERGEBNISSE

Das Screening zeigt für fast alle Verkehrsmittel Auffälligkeiten für gefährliche Streckenabschnitte. Bei der Nutzung von Pkw und Fahrrad kommen diese beim überwiegenden Teil der Beschäftigten sowohl auf Arbeitswegen als auch auf beruflichen Fahrten und Wegen gelegentlich bis sehr häufig vor. Auf Fußwege gibt es anscheinend weniger gefährliche Streckenabschnitt, diese sind allerdings auch für die beruflichen Wege und den Außendienst auffällig.

Für die Nutzung motorisierter Zweiräder und sonstiger Verkehrsmittel wurden ebenfalls Angaben gemacht, allerdings nicht genügend um diese grafisch darzustellen. Auch hier waren die Ergebnisse mit gelegentlichen bis häufiger auftretenden gefährlichen Streckenabschnitten auffällig.

Fußwege

„Es gibt gefährliche Streckenabschnitte“

Arbeitswege

	nie	selten	teilweise	häufig	sehr häufig
Gesamt (61)	17	24	16	3	
MA_ID (40)	12	14	12	1	
MA_AD (21)	5	10	4	2	0



DETAILERGEBNISSE

T.4.1. Gefährliche Verkehrsbereiche

Arbeitswege

Fußwege

Pkw

Fahrrad

Motorisiertes Zweirad

Sonstige Verkehrsmittel

Berufliche Fahrten und Wege

Fußwege

Kraftfahrzeug

Fahrrad

Fernbus als Fahrer

Flurförderzeug

T.4.2. Befahrene Streckenart

Arbeitswege

Pkw

Fahrrad

Motorisiertes Zweirad

Berufliche Fahrten und Wege

Kraftfahrzeug

Fahrrad

T.4.3. Zielorte

Firmenfremdes Betriebsgelände

Zielorte mit besonderen Gefahren



T.5. Transport und Beförderung

Fußwege

Pkw

Lkw

Fahrrad

Motorisiertes Zweirad

Öffentliche Verkehrsmittel

Fernbus als Fahrer

Flurförderzeug



T.6. Innerbetrieblicher Verkehr

Zusammenfassung – Innerbetrieblicher Verkehr

Beim innerbetrieblichen Verkehr zeigten sich die besonderen Gefahrenschwerpunkte als auffällig. Dazu gehören auch Verkehrskonflikte aufgrund von baulichen Gegebenheiten, wie z.B. schlecht einsehbare oder enge Kreuzungen und Einfahrten, eine ungünstige Aufteilung auf dem Gelände und durch teilweise mangelnd ausgewiesene Park- oder Abstellflächen. Weitere Probleme beim innerbetrieblichen Verkehr stellen laut der Beschäftigten gelegentlicher Zeitdruck und Ablenkung dar. Somit sind Konflikte vorprogrammiert, gerade, wenn man mit Last unterwegs ist. Häufig scheint es aus Unternehmenssicht schwierig an den baulichen Gegebenheiten oder Gestaltungen etwas zu ändern. Doch beim eigenen Betriebsgelände haben Sie mehr Optionen tätig zu werden. Manchmal reichen schon kleine Änderungen, um große Wirkungen zu erzielen. Beziehen Sie unbedingt die Personen ein, die es auch im Alltagsgeschäft betrifft. Ideal dafür eignen sich Verkehrssicherheitszirkel (vgl. Maßnahmenkatalog)

ÜBERSICHT DER SCREENINGERGEBNISSE

Das Betriebsgelände ist ein nicht-öffentliches Privatgelände mit Schranken. Auf dem Betriebsgelände sind neben den betriebsinternen Beschäftigten auch Beschäftigte von Fremdfirmen mit Sitz auf dem Gelände und Zulieferer unterwegs. Die Verkehrsmittel auf dem Gelände sind vielfältig, selbst sind die Beschäftigten vor allem zu Fuß oder mit dem Pkw, sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geländes, unterwegs. Besondere Gefahrenschwerpunkte kommen vor.

Besonders bei unterschiedlicher Nutzung von Verkehrsmitteln und Bereichen des Geländes muss man darauf achten, nicht eine Gruppe in Punkto Sicherheit zu vernachlässigen. Wichtig ist dabei auch, dass es den Beschäftigten durch die gemischte Nutzung schwerer fällt, sich in die anderen Verkehrsteilnehmer hineinzusetzen. Ein gemeinsamer Austausch von Bedürfnissen und Verbesserungsmöglichkeiten zum innerbetrieblichen Verkehr kann der Verkehrssicherheit auf dem Gelände zuträglich sein.

„Es gibt besondere Gefahrenschwerpunkte (z.B. Rampen, Gleise, explosionsgefährdete Zonen "EX-Bereiche")“

	stimmt gar nicht	stimmt eher nicht	teils - teils	stimmt eher	stimmt völlig
Gesamt (22)	4	5	6	2	5
MA_ID (10)	2	3	2	0	3
MA_AD (12)		2	4	2	4

DETAILERGEBNISSE

Das Gelände

Gefahrenbereiche und gefährliche Verkehrswege auf dem Gelände

Sicherheitsorganisation auf dem Gelände

Verkehrskonflikte



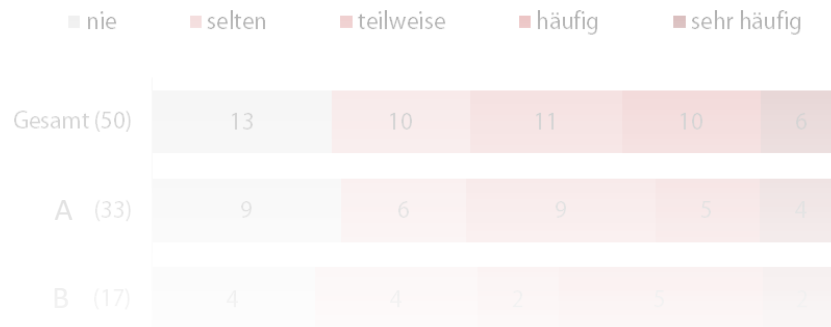
Organisation

O.1. Arbeitsvolumen

ÜBERSICHT DER SCREENINGERGEBNISSE

Die Hälfte der Beschäftigten gab an, gelegentlich bis sehr häufig mehr als 40 Stunden pro Woche zu arbeiten.

„Es werden mehr als 40 Stunden/Woche gearbeitet z. B. durch Überstunden.“



DETAILERGEBNISSE

O.1.1. Arbeitszeit und Überstunden

O.1.2. Ehrenamt und Nebentätigkeit

O.1.3. Bereitschaftsdienst



O.2. Schicht- und Wochenendarbeit

Schichtarbeit

Wochenendarbeit

Planungshorizont

O.3. Arbeitspausen und Erholung

O.3.1. Gestaltung der Pausen

O.3.2. Belastung durch auswärtige Übernachtungen

O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen

O.4.1. Bei der Tätigkeit im Unternehmen (am Arbeitsplatz)

O.4.2. Auf beruflichen Fahrten

O.4.3. Bei Kunden bzw. an Einsatzorten

O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten

O.6. Führung und soziales Klima

O.7. Organisationale Rahmenbedingungen

O.8. Arbeitsstress

O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten

O.10. Sicherheitskultur

O.11. Organisation der beruflichen Fahrten



Person

P.1. Alter

P.2. Geschlecht

P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

P.4. Gesundheit

Gesundheitsbeeinträchtigungen

Medikamentenkonsum

Fitness und Substanzkonsum

P.5. „Wochenendpendeln“

Exposition

Müdigkeit und Zeitdruck

Mitreisende

P.6. Fahr- und Unfallerfahrung

P.6.1. Jährliche Gesamtverkehrsleistung in Kilometer

P.6.2. Unfallerfahrung

P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

P.8. Verhalten bei Ablenkung oder Zeitdruck

P.9. Risikobereitschaft

P.10. Risikokompetenz



Situation

S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

S.1.1. Müdigkeit

S.1.2. Zeitdruck

S.1.3. Stressempfinden

S.1.4. Angst um Sicherheit/Bedrohung

S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme

S.2.1. Empfundene Ablenkung

S.2.2. Parallelhandlungen

S.2.3. Ablenkende Gedanken

S.2.4. Beifahrer und Mitreisende

S.2.5. Zusätzliche Aktivitäten auf dem Arbeitsweg

S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse

S.3.1. Kritische Verkehrssituationen

S.3.2. Parksituation

S.3.3. Unannehmlichkeiten bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel



V. Maßnahmenkatalog





Hinweis

Die nachfolgenden Maßnahmen sind so gut wie möglich nach den passenden Gefährdungsfaktoren sortiert. Häufig ist es jedoch so, dass Maßnahmen mehrere Gefährdungsfaktoren abdecken. Um Überschneidungen zu vermeiden, werden die Maßnahmen nur in jeweils einem der Bereiche genannt und auf andere potentiell passende Gefährdungsfaktoren verwiesen.

Manche Maßnahmen sind vielleicht in Ihrem Unternehmen so nicht umsetzbar. Eventuell liefern diese Maßnahmen jedoch Ideen, was Sie – in abgewandelter Form – in Ihrem Unternehmen tun können. Nehmen Sie ruhig Kontakt zu den Maßnahmenanbietern auf: Manchmal können die Anbieter für Sie spezielle Angebote machen oder das Angebot an Ihre Bedingungen anpassen.

Durch die Kooperation in GUROM zwischen dem DVR, der FSU Jena, den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen Deutschlands und der AUVA, können viele Maßnahmen auch in Deutschland und Österreich genutzt werden. Lässt sich zu einem bestimmten Thema keine konkrete Maßnahme in Deutschland finden, kann auf österreichische Maßnahmen zurückgegriffen werden und umgekehrt.



Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

Stolperparcours

Zielgruppe:	Unternehmen/Organisationen
Maßnahmenart:	Aktionsmedium, Fußwegetraining
Inhalt:	<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>
Ansprechpartner:	<p>Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (BG RCI) Geschäftsbereich Prävention</p> <p>Telefon: 06221/5 23-0</p> <p>E-Mail: info@bgrci.de</p> <p>Internet: www.aktionsmedien-bg.de</p>



T.2. Fahrzeugsicherheit

T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung

T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche

T.5. Transport und Beförderung

T.6. Innerbetrieblicher Verkehr

Organisation

O.1 Arbeitsvolumen und O.3 Arbeitspausen und Erholung

O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen

**O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und –
inhalten**

O.6. Führung und soziales Klima

O.7. Organisationale Rahmenbedingungen

O.8 Arbeitsstress

O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten

O.10. Sicherheitskultur

O.11. Organisation beruflicher Fahrten

Person

P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

P.4. Gesundheit

P.5. „Wochenendpendeln“



P.7. – P.10 Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme, Verhalten bei Ablenkung und Zeitdruck, Risikobereitschaft & Risikokompetenz

Situation

S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme

S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse



VI. Literatur





Allgemein

- ⇒ 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.

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)
- ⇒ 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.
- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Harlfinger-Woitzik, G., Möller, L. & Sczesny, C. (2007). Fit in die Zukunft – ein Projekt zur zukunftsorientierten Schichtplangestaltung. 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. 211-214.



O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Meixner, T. (2005). Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren in Betrieben – „VAGIB“. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13.Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 287-290.
- ⇒ Publikationen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung Beim Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen findet sich eine Vielzahl an Hinweisen zur Gefährdungsminimierung <http://publikationen.dguv.de>

O.6. Führung und soziales Klima

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Gruber, B. & Kriener, B. (2012). Was erreicht das UnternehmerInnenmodell „Gesundheitsförderung durch Führungskräfte“? Welche Einführungsberatung unterstützt? In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17.Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 127-130.
- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Matyssek, A.K. (2005). Gesund führen in Zeiten von Veränderungen – Praxisbericht über eine Veranstaltungsreihe. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13.Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 213-216.

O.7. – O.8. Organisationale Rahmenbedingungen & Arbeitsstress

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Molnar, M., Klaauw, N. van der & Zimpel, S. (2012). Wirkungsanalyse von elf betrieblichen IMPULS-Projekten zur Stressreduktion. In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17.Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 339-342.
- ⇒ Satzer, R. (2006) Stress, Psyche, Gesundheit. Das START-Verfahren zur Gefährdungsbeurteilung von Arbeitsbelastungen. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung übersichtliches Werk mit kurzen prägnanten Maßnahmen zur Stressreduktion, Bezug zu Regeln und Normen
- ⇒ „Kein Stress mit dem Stress: Eine Handlungshilfe für Beschäftigte“ Inqa, 2011; Broschüre mit Tipps und Informationen zu Stress am Arbeitsplatz, wendet sich eher an Beschäftigte, als Unterstützung für Unternehmensverantwortliche teilweise nutzbar. http://www.move-europe.de/fileadmin/rs-dokumente/dateien/Dateien_2010/Handlungshilfe-Beschaefigte.pdf



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 Spill-Over-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.

Kommen Sie sicher an!

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

Deutschland

Ansprechpartner

Friedrich-Schiller-Universität Jena
Julia Preußner, M. Sc.
Ria Stangneth, M. Sc.
Tanja Nagel, M. Sc.
Prof. Dr. Rüdiger Trimpop

Kontakt

E-Mail: info@gurom.de
Telefon: +49 (0) 3641-945139 oder
+49 (0) 3641-945133

Österreich

Ansprechpartner

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA)
Peter Schwaighofer, B. Sc.

Kontakt

E-Mail: peter.schwaighofer@auva.at
oder: info@gurom.at
Telefon: +43 (0) 59393-20761

Erstellungsdatum: 01.01.2019