

PRAXISHILFE

# „SICHERHEIT AUF ALLEN WEGEN“

EINRICHTUNGEN VON BUND UND LÄNDERN

---

# Inhaltsverzeichnis

---

## 1. Einleitung

- 1.1 Warum diese Praxishilfe?
- 1.2 Zahlen – Daten – Fakten
- 1.3 Einfluss von Betrieben und Einrichtungen von Bund und Ländern – Was geht, was geht nicht?

---

## 2. Strategie VISION ZERO

---

## 3. Positionen einnehmen – Zeichen setzen

- 3.1 Vereinbarungen treffen
- 3.2 Verantwortliche benennen – „Kümmerer“ finden
- 3.3 Arbeitsschutzausschuss einbinden
- 3.4 Fehler ernst nehmen und nicht verschweigen
- 3.5 Checklisten

---

## 4. Vorgehen systematisieren

- 4.1 Risiken proaktiv erkennen – Aus Ereignissen lernen
- 4.2 Auswerten und Rückschlüsse ziehen
- 4.3 Nachhaltig, zielführend vorgehen
- 4.4 Maßnahmen ableiten
- 4.5 Verantwortlichkeiten festlegen
- 4.6 Zeitpläne festlegen

---

## 5. Auswerten – Bewerten – Optimieren

---



## Einleitung

Seite 4 - 9

## Strategie VISION ZERO

Seite 10 - 11



## Position einnehmen – Zeichen setzen

Seite 12 - 17

## Vorgehen systematisieren

Seite 18 - 27



## Auswerten – Bewer- ten – Optimieren

Seite 28 - 29

# 1. Einleitung



# 1. Einleitung

Eine Welt ohne Verletzte und Tote ist nicht nur die Vision für die Arbeitswelt, sondern gilt uneingeschränkt auch für die Teilnahme am Straßenverkehr. Verkehrsunfälle sind weder schicksalhaft, noch unvermeidlich, sie haben immer Ursachen, auch wenn diese manchmal nicht sofort sichtbar sind. Durch Schaffung einer wirksamen Präventionskultur lässt sich der überwiegende Teil dieser Ursachen beseitigen und Unfälle und Verletzungen verhindern.

Sicher und gesund zurückgelegte Wege sind nicht nur eine moralische Verpflichtung, sondern rechnen sich auch wirtschaftlich. Investitionen in Sicherheit und Gesundheit auf den täglichen Wegen vermeiden menschliches Leid und schützen das wertvollste Gut eines Unternehmens – die physische und psychische Unversehrtheit der Beschäftigten. Und dies wird belohnt: Motivierte und engagierte Menschen tragen erheblich zum Erfolg von Unternehmen bei.

Internationale Forschungsprojekte zum „Return on Prevention“ haben gezeigt, dass jeder in Sicherheit und Gesundheit investierte Euro zu rund zwei Euro Nutzen führt. Um Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten zu verbessern, müssen jedoch nicht zwangsweise die Ausgaben erhöht werden. Viel entscheidender ist, dass die Unternehmens- und Einrichtungsleitung sensibel handelt, Fehler nutzt, um

daraus zu lernen und eine offene Kommunikation auf allen Ebenen fördert.

Nach Angaben der DGUV zeigen wissenschaftliche Erkenntnisse, dass Ansätze zur Verbesserung der Sicherheitskultur sowie zum Gesundheitsmanagement dazu beitragen, das Risiko für Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten sowie arbeitsbedingten Erkrankungen zu reduzieren (Marschall, 2017; Pieper et al., 2015). Dies lässt sich auch auf die Teilnahme am Straßenverkehr auf den beruflich bedingten Wegen übertragen. Eine Verbesserung der Sicherheitskultur trägt auch zur sicheren Verkehrsteilnahme bei.

Aktionismus oder einzelne Initiativen bzw. Projekte sind nur ein kurzes Strohfeuer, stellen aber keine nachhaltige Lösung dar. Wenn Maßnahmen erfolgreich sein sollen, müssen sie auf Basis von Erkenntnissen über vorhandene Probleme entwickelt werden.

Mit der vorliegenden Praxishilfe sollen Unternehmen und Einrichtungen von Bund und Ländern darin unterstützt werden, betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit systematisch vorzunehmen, um den höchst möglichen Ertrag für Beschäftigte und das Unternehmen bzw. die Einrichtung selbst zu erzielen.

## 1.1 Warum diese Praxishilfe?

Arbeits-, Dienstwege- und Wegeunfälle sind eine Belastung für Beschäftigte und für Unternehmen sowie für Angestellte und Beamte bzw. Beamtinnen in Einrichtungen. Diese können unter Einschränkungen leiden, müssen Ärzte aufsuchen und benötigen eventuell Unterstützung von anderen.

Unternehmen und Einrichtungen müssen den Ausfall der Beschäftigten kompensieren, eventuell für Ersatz sorgen oder sogar Termine verschieben. Jeder Unfall hat Folgen, die sich auf den Betriebsalltag auswirken, ihn stören und alle Beteiligten beanspruchen.

Gerade Unfälle im Straßenverkehr werden teilweise als nicht zu verhindern hingenommen. Dennoch sind sie manchmal der Anlass dafür, dass der Straßenverkehr in Unternehmen und Einrichtungen thematisiert wird. Dabei kommt es vor, dass mit einmaligen Aktionen und Aktivitäten das ursächliche Problem nicht im Fokus steht und sich Unfälle in gleicher Form wiederholen können.

Doch Unfälle, auch Straßenverkehrsunfälle, sind vermeidbar. Diese Praxishilfe stellt Hilfen und Unterstützung für eine systematische Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung, damit an den wirklichen Ursachen gearbeitet werden kann und nachhaltig Straßenverkehrsunfälle vermieden werden.

Dies gilt nicht nur für große und mittlere Unternehmen und Einrichtungen, sondern auch für kleine Unternehmen und Einrichtungen. Ein Unfall ist und bleibt ein seltenes Ereignis. Kleine Unternehmen haben über Jahre hinweg keinen Unfall, der den Betriebsablauf stört.

Deshalb wird die Notwendigkeit einer präventiven Vorgehensweise nicht gesehen. Aber wenn es zu einem Unfall in kleinen Unternehmen kommt, können ganze Existenzen in Gefahr geraten.

Eine systematische Verkehrssicherheitsarbeit, wie sie hier vorgestellt wird, trägt dazu bei, Unfälle im Vorfeld zu vermeiden und die Zufriedenheit aller Beteiligten zu erhöhen. Mit wenigen, systematischen Schritten zahlt sich Prävention nachhaltig aus.

Ihr Unfallversicherungsträger



## 1.2 Zahlen – Daten – Fakten

Nach Angaben der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zum Arbeitsunfallgeschehen 2017 findet der Großteil der Arbeitsunfälle außerhalb des Straßenverkehrs statt. Die Arbeitsunfälle (inkl. Dienstwegeunfälle) mit Verkehrsbeteiligung nehmen nur eine untergeordnete Rolle ein (siehe Tab. 1). Bei den meldepflichtigen Wegeunfällen hingegen überwiegen die Unfälle mit Verkehrsbeteiligung (siehe Tab. 2).

**Tab. 1 - Arbeitsunfälle**

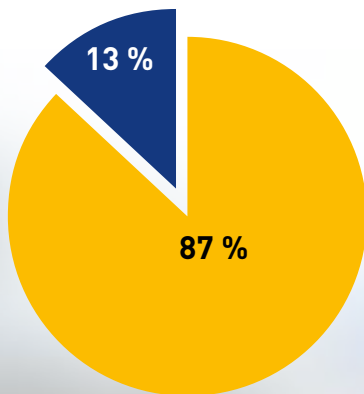
Unfallart	meldepflichtige Unfälle	neue Unfallrenten	tödliche Unfälle
Arbeitsunfall (nicht im Straßenverkehr)	780.524	11.691	252
Dienstwegeunfall (nicht im Straßenverkehr)	11.178	363	8
<b>Nicht im Straßenverkehr</b>	<b>791.702</b>	<b>12.054</b>	<b>260</b>
Arbeitsunfall (im Straßenverkehr)	11.358	362	63
Dienstwegeunfall (im Straßenverkehr)	9.438	296	42
<b>Straßenverkehr</b>	<b>20.796</b>	<b>658</b>	<b>105</b>

**Tab. 2 - Wegeunfälle**

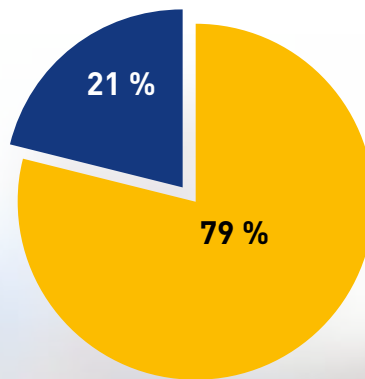
Unfallart	meldepflichtige Unfälle	neue Unfallrenten	tödliche Unfälle
<b>Wegeunfall (nicht im Straßenverkehr)</b>	<b>71.656</b>	<b>1.462</b>	<b>19</b>
<b>Wegeunfall (im Straßenverkehr)</b>	<b>112.099</b>	<b>2.929</b>	<b>247</b>

Wenn man die einzelnen Unfallarten nach den Kategorien „im Straßenverkehr“ und „nicht im Straßenverkehr“ vergleicht, wird jedoch deutlich, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ein nicht zu verdrängendes Problemfeld darstellt.

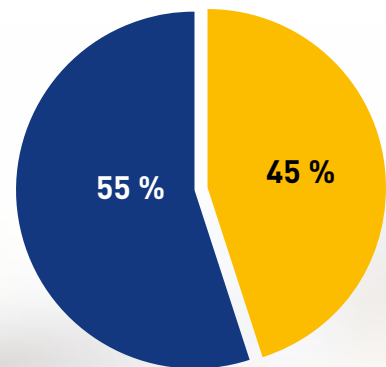
Unfallart	meldepflichtige Unfälle	neue Unfallrenten	tödliche Unfälle
Unfall nicht im Straßenverkehr	863.358	13.516	279
Unfall im Straßenverkehr	132.895	3.587	352



Anteil der meldepflichtigen Unfälle



Anteil der neuen Unfallrenten



Anteil der tödlichen Unfälle

**Wenn man diese Zahlen aus dem Jahr 2017 einmal anders übersetzt, lässt sich Folgendes aussagen:**

- Die Teilnahme am Straßenverkehr ist die Haupttodesursache von abhängig Beschäftigten und Unternehmern im Zusammenhang mit ihrer Berufstätigkeit.
- Der Anteil der Unfälle im Straßenverkehr mit Todesfolge ist viermal höher als der Anteil der meldepflichtigen Unfälle im Straßenverkehr.
- Unfälle im Straßenverkehr sind in den meisten Fällen mit schwerwiegenderen Verletzungen verbunden als andere Unfälle.



## 1.3 Einfluss von Betrieben und Einrichtungen von Bund und Ländern - Was geht, was geht nicht?

Gerade im Bereich der Straßenverkehrsunfälle sehen viele Betriebe und Einrichtungen nur geringe Möglichkeiten auf Beschäftigte einwirken zu können. Insbesondere Wegeunfälle werden leider als gegeben und kaum beeinflussbar angesehen.

Aber, ein Unfall passiert nicht einfach so, jeder Unfall erzählt eine Geschichte, die in der Regel veränderbar ist. Hinzu kommt eine Vielzahl von „Beinahe Unfällen“, die genauer betrachtet, wichtige Erkenntnisse liefern können. Zeitdruck, Belastungen durch das häusliche Umfeld oder die Arbeitsaufgabe, Emotionen oder Ablenkung sind ebenso Faktoren, die Fahrten beeinflussen, wie Stausituationen, Witterung oder Straßensperrungen. Andere kommen in Bedrängnis durch ausfallende Busse oder S-Bahnen und erleiden Unfälle als zu Fuß Gehende.

Ein Betrieb oder eine Einrichtung kann nicht das Wetter beeinflussen, den ÖPNV regulieren oder Straßensperrungen aufheben. Aber, wenn diese, individuell auftretenden Faktoren bekannt sind, haben Betriebe und Einrichtungen eine Vielzahl von Einflussmöglichkeiten. Denn Wissen und Kenntnisse verschaffen Sicherheit, passende und geeignete Präventionsmaßnahmen zu finden und auszuwählen.

Jeder Betrieb und jede Einrichtung hat Möglichkeiten, Belastungen, die sich auf die Verkehrsteilnahme der Beschäftigten auswirken können, durch

entsprechende Regelungen zu mindern, damit immer eine sichere Verkehrsteilnahme möglich ist. Die folgende Regelung soll als Beispiel verdeutlichen, was gemacht werden kann: „Bei morgendlichem Verkehrschaos, z.B. wegen Wintereinbruchs, ist es ausreichend, eine Verspätung auch erst nach 9:30 Uhr telefonisch mitzuteilen, wenn es vorher zeitlich nicht möglich ist. Vorrang hat in diesen Fällen die sichere Erreichung des Arbeitsplatzes ohne Zeitdruck!“

Es können ganz kleine Regelungen sein, die große Wirkung entfalten, weil sie den Beschäftigten verdeutlichen, dass sie dem Betrieb oder der Einrichtung wichtig sind. Derartige Signale zeigen Beschäftigten, dass Führungskräften die Gesundheit ihrer Beschäftigten am Herzen liegt und senden deutliche Signale, dass die Sicherheit im Vordergrund steht.

Es können aber auch umfangreiche Maßnahmen sein, die Beschäftigte informieren, motivieren, weiterbilden oder sogar gezielt für bestimmte Situationen und Aufgaben trainieren.

Und es können Maßnahmen sein, die Bedingungen für eine sichere Verkehrsteilnahme schaffen.

**Mit der Praxishilfe wollen wir erfolgreiche Beispiele vorstellen, die sich lohnen, nachzumachen.**

## 2. Strategie VISION ZERO

# VISION ZERO.

Keiner kommt um. Alle kommen an.



## 2. Strategie VISION ZERO

Unfälle im Straßenverkehr oder bei der Arbeit sind weder schicksalhaft noch unvermeidlich. Sie haben immer Ursachen, die beseitigt werden können. In der Regel führen diese Ursachen zu menschlichen Fehlhandlungen. Die Strategie „Vision Zero - Keiner kommt um. Alle kommen an.“ geht davon aus, dass Menschen Fehler machen und weiterhin Fehler machen werden. Diese Fehler dürfen dabei nicht mit einer schweren oder tödlichen Verletzung bestraft werden. Dies bedeutet, dass das Verkehrssystem, die Verkehrswege, die Verkehrsregeln und die Rahmenbedingungen für die Verkehrsteilnahme so gestaltet werden müssen, dass die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle steht.

### **Das Leben ist nicht verhandelbar.**

Mit der „Vision Zero“-Kampagne der Internationalen Vereinigung für soziale Sicherheit (IVSS) wurden in 2017 sieben „goldene Regeln“ bzw. sieben Erfolgsfaktoren veröffentlicht, deren Anwendung eine gute Präventionsarbeit verspricht ([www.visionzero.global](http://www.visionzero.global)):

### **Leben Sie Führung – zeigen Sie Flagge!**

Führung verdeutlicht, dass die sichere Teilnahme am Straßenverkehr zur Unternehmenskultur gehört. Führung positioniert sich gegenüber den Beschäftigten.

### **Gefahr erkannt – Gefahr gebannt!**

Unternehmen analysieren, wo die Gefährdungen liegen. Das gilt auch für die tägliche Teilnahme am Straßenverkehr. Wer weiß, wo die Probleme liegen, etabliert zielführende Präventionsmaßnahmen.

### **Ziele definieren – Programm aufstellen!**

Auf Basis der ermittelten Gefährdungen werden Ziele und Programme aufgestellt, wie diese beseitigt werden können. Ziele und Programme dienen dazu, systematisch vorzugehen und sich selbst zu überprüfen.

### **Gut organisiert – mit System!**

Jedes Programm ist nur so gut, wie es umgesetzt wird. Vorgehensweisen und Verantwortlichkeiten werden festgelegt. Dabei helfen auch zeitlich definierte Zwischenschritte.

### **Maschinen, Technik, Anlagen – sicher und gesund!**

Moderne Fahrzeuge und aktuelle Assistenzsysteme unterstützen eine sichere Verkehrsteilnahme. Regelmäßige Wartung unterstützt.

### **Wissen schafft Sicherheit!**

Wissen über Regeln, Gründe für Regelverletzungen und Wirkungsweisen sind eine Voraussetzung für sicheres Verhalten. Kenntnisse über vorhandene Gefährdungen helfen, Lösungen zur Minimierung zu finden.

### **In Menschen investieren – Motivieren durch Beteiligung!**

Beschäftigte wissen sehr genau wo Gefährdungen auftreten und haben Ideen diese zu beseitigen. Beschäftigte bei der Problemlösung zu beteiligen verspricht großen Erfolg.

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist in der Regel immer Teil der Berufsausübung. Für einige Menschen ist der Straßenverkehr unmittelbar der Arbeitsplatz, für andere Menschen hingegen ist die Teilnahme am Straßenverkehr notwendig, um zum Arbeitsplatz zu kommen.

Das Ziel der Vision Zero ist die Vermeidung von Getöteten und Schwerverletzten.

### **Die zentralen Grundannahmen der Vision Zero sind:**

1. Menschen machen Fehler.
2. Die physische Belastbarkeit des Menschen ist begrenzt.

### **Darüber hinaus postuliert der DVR:**

3. Das Leben ist nicht verhandelbar.
4. Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem und auf eine sichere Arbeitswelt.

Diese vier Grundannahmen sind bei der Gestaltung des Verkehrssystems zu berücksichtigen. Und genau hier können Unternehmen großen Einfluss ausüben, sei es in der Beschaffung sicherer Dienstfahrzeuge, in der Ausgestaltung der Arbeitszeiten oder in der Beeinflussung der Beschäftigten.

### 3. Positionen einnehmen – Zeichen setzen



### 3. Positionen einnehmen – Zeichen setzen

„Leben Sie Führung – zeigen Sie Flagge!“ gehört zu den prioritären Voraussetzungen einer wirksamen Präventionskultur. Wenn die Unternehmens- bzw. Einrichtungsleitung oder einzelne Führungskräfte präventive Vorgehensweisen nicht unterstützen oder fördern, wird sich der Präventionsgedanke nicht durchsetzen.

„Die Unternehmens- oder Einrichtungsleitung ist ein entscheidender Impulsgeber.“

„Führungskräfte haben großen Einfluss darauf, welchen Stellenwert die Beschäftigten Sicherheit und Gesundheit beimessen.“<sup>1</sup>

Insbesondere für das Aufgabenfeld der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit ist es unabdingbar, dass Sie sich hier gegenüber den Beschäftigten positionieren, um dem Gedanken, man habe keinen Einfluss auf das Verhalten im Straßenverkehr, entgegenzuwirken.

Dabei müssen Sie als Vorbild vorangehen und den Beschäftigten zeigen, dass auch für Sie eine sichere Verkehrsteilnahme höchste Priorität hat.

Immer mehr Unternehmen verankern auch aus diesem Grund Aussagen zur sicheren Mobilität in ihrem Leitbild. Eine Verankerung kann beispielhaft wie folgt aussehen:

„Unsere Beschäftigten sind unser höchstes Gut! Wir sorgen für Rahmenbedingungen, damit dienstlich veranlasste Wege und die Wege zur Arbeit und wieder nach Hause unter sicheren Bedingungen stattfinden können!“

Durch eine derartige Positionierung verdeutlichen Sie, dass Ihnen die sichere Straßenverkehrsteilnahme Ihrer Beschäftigten wichtig und nicht egal ist. Damit erhalten Verantwortliche auch notwendige Spielräume, auf eine sichere Verkehrsteilnahme Einfluss nehmen zu können.

## 3.1 Vereinbarungen treffen

Für dienstlich veranlasste Wege können Betriebs- oder Dienstvereinbarungen getroffen werden, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr unterstützen. Diese könnten z.B. wie folgt aussehen:

„Während des Fahrens mit Fahrzeugen im Rahmen der üblichen Diensttätigkeit ist das Lesen oder Schreiben von Texten unter Nutzung von Informations- und Kommunikationssystemen zum Schutz aller Beschäftigten nicht erwünscht. Gleiches gilt auch für ausgehende Telefongespräche. Bei eingehenden Telefongesprächen ist es unter Nutzung der Freisprechanlage zulässig, Anrufende kurz zu informieren, dass man zurück ruft, sobald ein Parkplatz gefunden wurde.“  
Auch Dienstanweisungen können dazu beitragen,

sicheres Verhalten zu fördern und sich als Unternehmen deutlich zu positionieren. Diese Anweisungen können sich auch auf die Wege zur Arbeit und wieder zurück nach Hause beziehen, was folgendes Beispiel zeigt:

„Bei morgendlichem Verkehrschaos, z.B. wegen Wintereinbruchs, ist es ausreichend, eine Verspätung auch erst nach Beginn der Kernzeit telefonisch mitzuteilen, wenn es vorher zeitlich nicht möglich ist. „Vorrang hat in diesen Fällen die sichere Erreichung des Arbeitsplatzes ohne Zeitdruck.“<sup>1</sup>

<sup>1</sup> vgl. DVR, Januar 2018

## 3.2 Verantwortliche benennen – „Kümmerer“ finden

Neben der Verankerung deutlicher Aussagen im Leitbild oder der Formulierung von Betriebsvereinbarungen bzw. Dienstanweisungen ist es unabdingbar, Personen mit Entscheidungsbefugnis als Verantwortliche für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit zu benennen und sie in ihrer Aufgabe zu unterstützen. Häufig werden diese Personen auch als „Kümmerer“ bezeichnet. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass diese Personen von dem Präventionsgedanken überzeugt sind und dahinter stehen.

Besonders erfolgreich wird man sein, wenn die verantwortliche Person

- die Aufgabe freiwillig übernimmt;
- persönlich hinter der Maßnahme steht;
- Arbeitszeit zur Verfügung gestellt bekommt, die Aufgabe zu erledigen;
- ggf. bei dem zuständigen Unfallversicherungsträgern fortgebildet wird;
- eigenständig Entscheidungen treffen kann;

- die nötigen finanziellen Ressourcen zur Verfügung gestellt bekommt;
- die formalen Regularien möglichst gering gehalten werden;
- Rückendeckung von der Führungs- bzw. Leitungsebene hat;
- die Aufgabe mit der formulierten Zielsetzung innerhalb des Unternehmens von Seiten der Führungsebene transparent kommuniziert und deutlich gemacht wird, dass es sich hierbei um ein Unternehmensziel handelt.

Selbstverständlich muss es sich hierbei nicht um eine Person handeln, es kann auch von einem Team vorgenommen werden.

## 3.3 Arbeitsschutzausschuss einbinden

In größeren und mittleren Unternehmen und in Einrichtungen muss sichergestellt werden, dass das Thema „Mobilität“ ein fester Bestandteil der Arbeit des Arbeitsschutzausschusses ist. Mobilität muss als fester Tagesordnungspunkt in jeder Sitzung auftauchen. Selbstverständlich können das auch kleine Unternehmen und Einrichtungen ohne Arbeitsschutzausschuss tun, indem eine Teilnahme am Straßen-

verkehr unter sicheren Bedingungen Gegenstand von normalen Dienstbesprechungen ist.

Je intensiver hier die einzelnen Gremien oder Verantwortlichen eingebunden und informiert sind, desto größer ist der Ertrag. Das Thema betriebliche Verkehrssicherheit sollte als Selbstverständlichkeit in der Prävention verankert sein.

## 3.4 Fehler ernst nehmen und nicht verschweigen

Insbesondere, wenn es darum geht, wirksame Strukturen aufzubauen, gilt es, eine entsprechende Fehlerkultur aufzubauen. Dies beinhaltet einen positiven Umgang mit Fehlern, frei nach dem Motto „War der Tag nicht Dein Freund, so war er Dein Lehrer.“ Man kann davon ausgehen, dass Beschäftigte, die Fehler gemacht haben, die sich auf den Betriebsalltag auswirken, diesen Fehler nicht noch einmal machen. Jedoch müssen diese Fehler dazu genutzt werden, aus ihnen zu lernen und Vermeidungsstrategien zu entwickeln. Je besser die Fehlerhinterfragung und

-aufarbeitung ist, desto besser wird das Rüstzeug für eine zukünftige Fehlervermeidung sein.

Eine notwendige Voraussetzung für eine derartige Fehlerkultur ist eine offene und transparente Kommunikation. „Schweigen ist Silber, Reden ist Gold“ wäre ein Leitgedanke, der eine offene Fehlerkultur fördert. Dies gilt auch und insbesondere in der Prävention. Fehler müssen kommuniziert werden, damit man gegensteuern kann. Verschweigen hilft hier nicht, sondern ist sogar kontraproduktiv.

## 3.5 Checklisten

Checklisten können unterstützen, sich schnell einen Überblick darüber zu verschaffen, wo Sie mit Ihrem Unternehmen bereits stehen bzw. was noch optimiert werden könnte.

In der Folge stehen zwei Checklisten zur Verfügung, die Ihnen einen Überblick darüber gestatten, welchen Stellenwert betriebliche Verkehrssicherheit bereits hat und welche Kommunikations- und Fehlerkultur vorhanden ist.

**Diese Checklisten sollen darin unterstützen, eine Ist-Stands-Erhebung vornehmen und ggf. Maßnahmen ableiten zu können.**

- **Trifft zu - zurzeit kein Handlungsbedarf!**
- **Trifft teilweise zu – Handlungsbedarf!**
- **Trifft noch nicht zu – Handlungsbedarf!**
- **Eine Aussage kann aufgrund der vorhandenen Situation noch nicht getroffen werden!**

### 3.5.1 Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz und im Straßenverkehr sind mir wichtig, ich setze selbst Zeichen und bin Vorbild für meine Beschäftigten

Unternehmensprofil	Einzelbewertung	Gesamtbewertung
Die sichere Teilnahme meiner Beschäftigten am Straßenverkehr hat für mich sehr hohe Priorität.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	<div style="text-align: center; margin-top: 100px;"> <span style="color: green; font-size: 2em;">●</span>  <span style="color: yellow; font-size: 2em;">●</span>  <span style="color: magenta; font-size: 2em;">●</span> </div>
Ich weiß, dass ich auch für eine sichere Verkehrsteilnahme meiner Beschäftigten Verantwortung trage.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Für mich ist eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr wichtig. Ich bin Vorbild für meine Beschäftigten.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Ich bin mir sicher, dass ich auch das Verhalten meiner Beschäftigten außerhalb des Unternehmens beeinflussen kann.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Wenn ich unsicheres bzw. riskantes Verhalten sehe, versuche ich zeitnah ein persönliches Gespräch mit der oder dem Betroffenen zu suchen.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Ich habe das Ziel einer sicheren Verkehrsteilnahme meiner Beschäftigten als Grundsatz festgelegt (Leitbild / Prinzipien / Erklärung).	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Ich selbst besuche Fortbildungen, in denen eine sichere Verkehrsteilnahme thematisiert wird.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	



### 3.5.2 Wir haben Verkehrssicherheit als Grundsatz offen kommuniziert.

Unternehmensprofil	Einzelbewertung	Gesamtbewertung
Wir haben Regeln für sicheres Verhalten am Arbeitsplatz. Diese beziehen sich auch auf dienstlich begründete Wege und Fahrten.	● ● ● ●	
Es wird dafür gesorgt, dass alle Beschäftigten diese Regeln kennen.	● ● ● ●	
Es besteht eine Betriebs- oder Dienstvereinbarung z.B., über die Mindestsicherheitsausstattung von Fahrzeugen, die dienstlich genutzt werden.	● ● ● ●	
Es bestehen Dienstanweisungen, z.B. für die Planung und Durchführung von Dienstreisen unter sicheren Bedingungen.	● ● ● ●	
Es bestehen Dienstanweisungen für die sichere Nutzung von Informations- und Kommunikationssystemen während einer dienstlich bedingten Verkehrsteilnahme.	● ● ● ●	
Die sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist ein regelmäßiger Tagesordnungspunkt von Dienstbesprechungen.	● ● ● ●	
Beobachtetes Fehlverhalten im Straßenverkehr wird offen angesprochen und hinterfragt. Dabei wird analysiert, ob ein Zusammenhang u.a. mit betrieblichen Rahmenbedingungen besteht.	● ● ● ●	●
Eine offene Kommunikation, z.B. eine gute Fehlerkultur, wird von uns gefördert. Fehler sollen offen kommuniziert werden, um gemeinsam Lösungen zur Vermeidung zu finden.	● ● ● ●	●
Weiterbildung zu sicherem Verhalten im Straßenverkehr ist selbstverständlich (Unterweisung/Kurzbesprechung).	● ● ● ●	●

## 4. Vorgehen systematisieren



---

## 4. Vorgehen systematisieren

### 4.1 Risiken proaktiv erkennen – Aus Ereignissen lernen

Um Präventionsarbeit problemorientiert vorzunehmen, ist es unabdingbar, sich ein Bild darüber zu verschaffen, welche konkreten Probleme in Unternehmen und Einrichtungen oder einzelnen Abteilungen bzw. Bereichen vorhanden sind. In einigen Unternehmen gibt es Häufungen von Stolper- oder Sturzunfällen, in anderen kommt es vermehrt zu Stürzen bzw. Unfällen bei der Nutzung von Fahrrädern und in wieder anderen kommt es vermehrt zu Auffahrunfällen mit einem Pkw oder Transporter. Damit Präventionsmaßnahmen nicht einfach verpuffen, müssen sie gezielt ausgewählt werden. Wenn die Beschäftigten einen nachvollziehbaren Sinn in Maßnahmen erkennen, kann eine auf die Probleme abgestimmte Maßnahme die gewünschten Effekte erzielen.

Ein wichtiger Anhaltspunkt ist die Durchführung einer umfassenden Gefährdungsbeurteilung. Diese muss den Aspekt der Mobilität, also die Teilnahme am Straßenverkehr beinhalten. Dabei geht es nicht nur um Gefährdungen während einer dienstlich begründeten Teilnahme am Straßenverkehr, sondern auch um Gefährdungen auf Wegen zur Arbeit oder zurück nach Hause (siehe auch „GUROM – Mobilität sicher gestalten“ - [www.gurom.de](http://www.gurom.de)).

Neben der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung müssen vor allem Verkehrsunfälle ausgewertet werden. Hierzu ist zu hinterfragen, welche Aspekte ursächlich verantwortlich waren. Zwar nimmt bei einem Straßenverkehrsunfall die Polizei in der Regel eine Einschätzung über die Unfallursache vor, jedoch liefert diese nicht die wahren, wichtigen Gründe. Eine Feststellung, wie „nicht angepasste Geschwindigkeit“ oder „ungenügender Sicherheitsabstand“ zeigt nicht die zu beeinflussenden Faktoren auf. Wichtig ist zu hinterfragen, warum die Geschwindigkeit oder der Abstand nicht angepasst waren. Die Gründe sind vielfach auf Rahmenbedingungen zurückzuführen, die entweder mit der Arbeit oder dem privaten Umfeld in Verbindung stehen. Und an diesen Rahmenbedingungen müssen Veränderungen vorgenommen werden, um für die Zukunft sicheres Verhalten zu erzielen.

**Die folgende Checkliste kann Sie darin unterstützen, aussagekräftige Analysen durchzuführen.**

## 4.1.1 Checkliste zur Datenerhebung und -auswertung

- **Trifft zu - zurzeit kein Handlungsbedarf!**
- **Trifft teilweise zu – Handlungsbedarf!**
- **Trifft noch nicht zu – Handlungsbedarf!**
- **Eine Aussage kann aufgrund der vorhandenen Situation noch nicht getroffen werden!**

Unternehmensprofil	Einzelbewertung	Gesamtbewertung
Es werden alle Quellen genutzt: Verunfallte, Begehung des Unfallorts, Polizei, Zeugen, Protokolle etc.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	<div style="text-align: center; margin-top: 100px;"> <span style="color: green; font-size: 2em;">●</span>  <span style="color: yellow; font-size: 2em;">●</span>  <span style="color: magenta; font-size: 2em;">●</span> </div>
Unfälle, auch Wegeunfälle, im Straßenverkehr und auf dem Betriebsgelände werden erfasst, ausgewertet und analysiert.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Beinahunfälle, sowohl auf dem Betriebsgelände als auch im öffentlichen Straßenverkehr, werden von den Beschäftigten aktiv kommuniziert. Diese werden erfasst, ausgewertet und analysiert.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung wird auch die Teilnahme am Straßenverkehr (dienstlich bedingt oder Wege zur Arbeit bzw. nach Hause) betrachtet.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Die Beschäftigten haben die Möglichkeit, Dinge, die aus ihrer Sicht sicheres Verhalten auf täglichen Wegen einschränken, zu melden.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
In Unternehmen und Einrichtungen oder einzelnen Abteilungen bzw. Bereichen finden Detailauswertungen des Unfallgeschehens statt.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Auf Basis aller vorhandenen Daten wird regelmäßig (z.B. halbjährlich, jährlich etc.) eine Analyse hinsichtlich Häufungen bzw. Auffälligkeiten durchgeführt.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Zur Ermittlung von Gefährdungen wird auch externe Beratung zur Unterstützung eingebunden.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	
Im Rahmen der Datenerhebung und -auswertung werden Kooperationen (z.B. mit dem zuständigen Unfallversicherungsträger) eingegangen.	<span style="color: green;">●</span> <span style="color: yellow;">●</span> <span style="color: magenta;">●</span> <span style="color: gray;">●</span>	

## 4.2 Auswerten und Rückschlüsse ziehen

Auf Basis der vorhandenen Daten über Häufungen, Auffälligkeiten oder berichteten Dingen können Rückschlüsse für einen möglichen Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Dabei sollte die Analyse der vorhandenen Daten und Erkenntnisse darauf ausgerichtet sein, zu ermitteln, ob es vergleichbare Auffälligkeiten (z.B. Unfälle) gibt und welche Ursachen vordergründig sein könnten.

**Für eine erste Sammlung bzw. Eingrenzung von Häufungen kann folgende Matrix eine hilfreiche Unterstützung sein:**

Verkehrsmittel/Ort/Zeit	Zu Fuß	Fahrrad (Pedelec)	Moped oder Motorrad	Pkw	Nutzfahrzeug oder Lkw
Innerbetrieblicher Verkehr					
Fahrt zu Arbeit oder nach Hause					
Dienstfahrt oder Dienstgang					
nachts					
früher Morgen					
später Abend					
normale Zeiten					

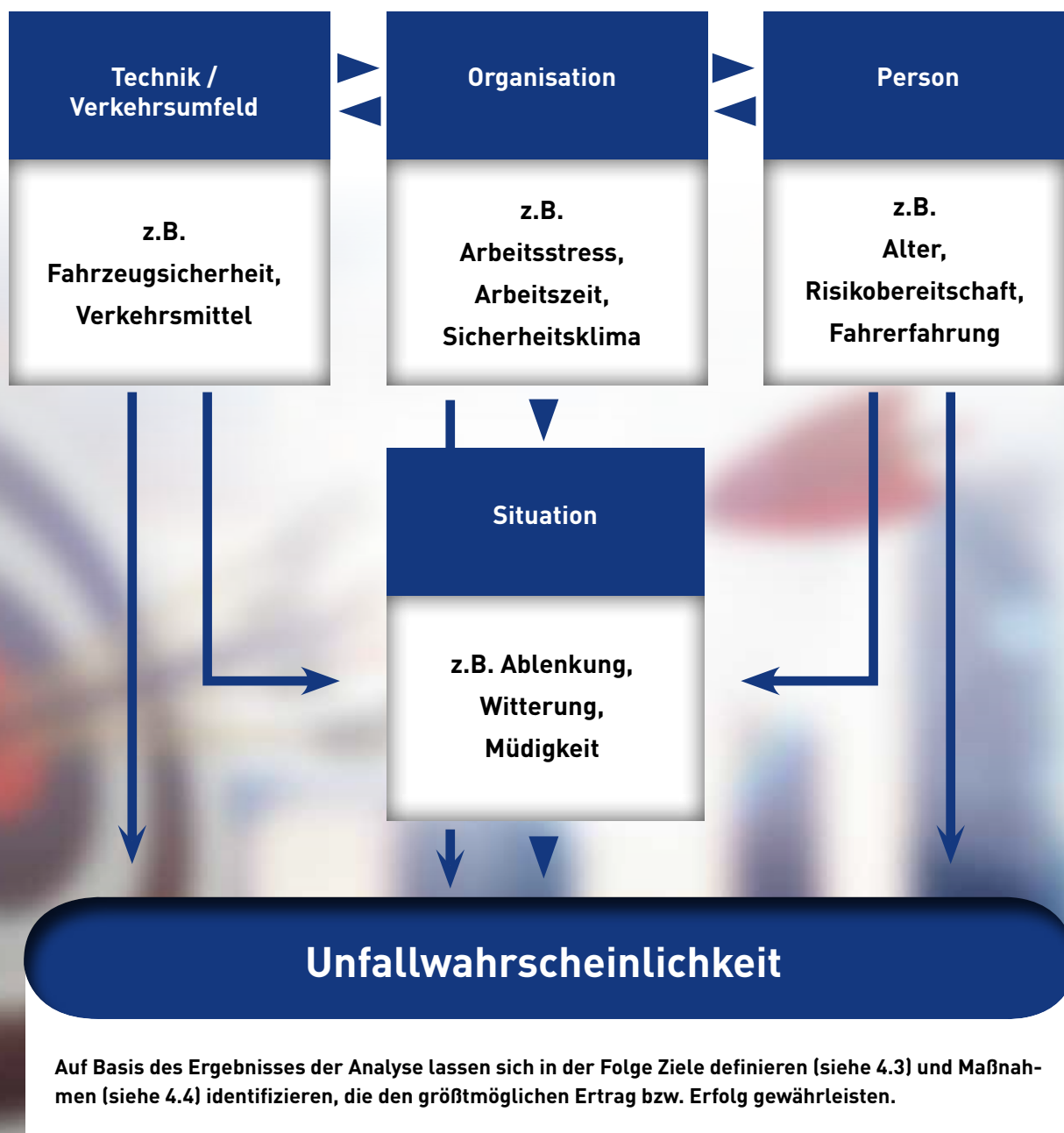
Wenn beispielsweise aufgrund der ausgefüllten Matrix eine Häufung von Unfällen von Fahrradfahrenden zu normalen Arbeitszeiten auf dem Betriebs- oder Dienstgelände im Ergebnis sichtbar wird, ist bereits ein erster Ansatzpunkt gefunden.

Um jedoch zielführende Rückschlüsse zu den Ursachen ziehen zu können, bietet sich eine weitere Betrachtung unter Anwendung des TOP (+S) Ansatzes

an. Hierbei muss geklärt werden, ob es sich eher um technische (z. B. Fahrräder in schlechtem Zustand, unsichere Verkehrswege), organisatorische (z. B. unrealistische Zeitvorgaben) oder in der Person (z. B. Unerfahrenheit) begründete Ursachen handelt.

Im Anschluss sollten eine Bewertung des Risikos und eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen werden.

Abbildung: www.gurom.de, TOP (+S) Ansatz



## 4.3 Nachhaltig, zielführend vorgehen

In der Folge sollten konkrete Ziele formuliert werden, was im Rahmen der präventiven Vorgehensweise erreicht werden soll. Hierfür eignen sich z. B. das Modell SMART.

In der Regel ist ein Vorgehen nach dem SMART-Modell (spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch, terminiert) zu empfehlen, da Sie hier schnell und spezifisch eine zielführende Vorgehensweise beschreiben und festlegen können.

Wenn beispielsweise bei der Auswertung herausgekommen ist, dass vermehrt Unfälle mit Rad fahrenden Personen auf dem Betriebs- oder Dienstgelände oder auf den Wegen von zu Hause zum Arbeitsplatz auftreten und beispielsweise sowohl innerbetriebliche Wege als auch die Fahrerfahrungen der Beschäftigten Ursachen für die Unfälle darstellen, lassen sich folgende Ziele ableiten:

### **Beispiel 1: Sicherheit für den Radverkehr verbessern**

#### **Spezifisch**

Alle Beschäftigten, die auf dem Betriebs- oder Dienstgelände ein Fahrrad nutzen, sollen an einem Fahrradtraining teilnehmen. Den Beschäftigten, die für die täglichen Wege ein Fahrrad nutzen, wird die Teilnahme an einem Fahrradtraining angeboten.

#### **Messbar**

Hierüber ist eine Teilnahmebescheinigung vorzulegen.

#### **Attraktiv**

Die Trainings werden während der Arbeitszeit durchgeführt.

#### **Realistisch**

Die Trainings werden durch das Unternehmen organisiert und im Unternehmen durchgeführt.

#### **Terminiert**

Die Trainingsdurchführung beginnt im April und wird Anfang Oktober beendet.



## 4.4 Maßnahmen ableiten

Wenn Sie auf Basis der Datenanalysen und der Auswertung bzw. der Interpretationen entsprechende Rückschlüsse gezogen und im Anschluss Ziele festgelegt haben, lassen sich geeignete Maßnahmen ableiten.

Dabei steht jeder vor der schwierigen Entscheidung, die richtige, erprobte und qualitätsgesicherte Maßnahme zu finden, die den größten Erfolg verspricht.

Die folgende Checkliste dient dazu, sehr schnell die passende Maßnahme zu finden bzw. festzulegen, die dazu beiträgt, die Ursachen zu beseitigen oder deren Wirkung zu mindern.

**Es wurde eine Analyse der Straßenverkehrsunfälle, auch der Wegeunfälle, durchgeführt.**

**Beinahe Unfälle wurden erfasst und ausgewertet.**

**Die Beschäftigten haben Gefährdungen gemeldet.**

**Präventionsfachleute wurden befragt bzw. einbezogen**

**Ergebnis der Analyse:**

---

---

---

---

---

---

---



---

## Einordnung Verkehrsteilnahme

Die Häufungen betreffen insbesondere folgende Mobilitätsformen:

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| zu Fuß unterwegs                                   | <input type="radio"/> |
| unterwegs mit dem Fahrrad                          | <input type="radio"/> |
| unterwegs mit dem Moped/Motorrad                   | <input type="radio"/> |
| unterwegs mit dem Pkw                              | <input type="radio"/> |
| unterwegs mit einem Nutzfahrzeug (Transporter/Lkw) | <input type="radio"/> |
| unterwegs mit einem Spezialfahrzeug                | <input type="radio"/> |

Grund/Ort der Verkehrsteilnahme:

- |                                  |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| innerbetrieblicher Verkehr       | <input type="radio"/> |
| Dienstfahrt/Dienstgang           | <input type="radio"/> |
| Fahrt zur Arbeit bzw. nach Hause | <input type="radio"/> |

Besondere Zeiten der Verkehrsteilnahme:

- |                |                       |
|----------------|-----------------------|
| nachts         | <input type="radio"/> |
| früher Morgen  | <input type="radio"/> |
| später Abend   | <input type="radio"/> |
| normale Zeiten | <input type="radio"/> |

---

**Ursachenbereich identifizieren:**

Die Ursache liegt eher im Bereich Technik/Verkehrsumfeld (Fahrzeugausstattung, Fahrzeugbeschaffenheit, Verkehrswegeführung etc.)

Die Ursache liegt in der Organisation bzw. den Rahmenbedingungen (Arbeitszeitregelungen, Rahmenbedingungen durch Familie etc.)

Die Ursache liegt eher in der Person (Erfahrung, Alter, Risikobereitschaft)

Die Ursache liegt eher in der außergewöhnlichen Situation begründet (Ablenkung, Müdigkeit, Witterung)

**Mögliche, passende Maßnahmen suchen:**

Dienstanweisung erlassen

Dienst- oder Betriebsvereinbarung treffen

Arbeitszeitregelungen verändern

Beschäftigtenworkshops zur Lösungsfindung durchführen

Informationsmaterial besorgen und ausgeben

Seminar durchführen

Trainings organisieren

Bauliche Veränderung vornehmen

Fahrzeugausrüstung überdenken/verändern

Disposition verändern

Externe Beratung in Anspruch nehmen

---

Wenn Sie nun anhand der Checklisten eine Eingrenzung vorgenommen haben, lassen sich geeignete, bereits erprobte oder wissenschaftlich entwickelte Präventionsmaßnahmen finden (siehe Anhang Präventionsangebote). Dort finden sich auch Praxisbeispiele, z.B. für Betriebsvereinbarungen oder Dienstanweisungen.

## 4.5 Verantwortlichkeiten festlegen

Wenn Sie die passende Maßnahme gefunden haben, ist es dringend erforderlich, Verantwortlichkeiten festzulegen. Gesucht werden muss ein „Kümmerer“ oder eine „Kümmerin“, eine Person, die die Verantwortung dafür übernimmt, dass die Maßnahmen durchgeführt und nachgehalten werden.

Besonders erfolgreich wird man sein, wenn die verantwortliche Person

- die Aufgabe freiwillig übernimmt;
- persönlich hinter der Maßnahme steht;
- Arbeitszeit zur Verfügung gestellt bekommt, die Aufgabe zu erledigen;
- ggf. bei dem zuständigen Unfallversicherungsträger fortgebildet wird;
- eigenständig Entscheidungen treffen kann;

- die nötigen finanziellen Ressourcen zur Verfügung gestellt bekommt;
- die formalen Regularien möglichst gering gehalten werden;
- Rückendeckung von der Führungs- bzw. Leitungsebene hat;
- die Aufgabe mit der formulierten Zielsetzung innerhalb des Unternehmens von Seiten der Führungsebene transparent kommuniziert und deutlich gemacht wird, dass es sich um ein Unternehmensziel handelt.

Selbstverständlich muss es sich hierbei nicht um eine Person handeln, es kann auch von einem Team vorgenommen werden.

## 4.6 Zeitpläne festlegen

Damit die ausgewählte Maßnahme zielführend und effektiv eingeführt und umgesetzt wird, ist es unabdingbar, klare Zeitpläne festzulegen. Dabei geht es nicht nur um den Start- und Abschlusstermin, der bereits in der Zieldefinition festgelegt wurde.

Wichtig ist, die Vorgehensweise detailliert zu planen und einen konkreten Zeitplan festzulegen. Dieser Plan muss sogenannte „Zwischenziele“ enthalten, also Zwischenabschnitte, wo überprüft wird, ob man noch im Zeitplan ist und, ob die definierten Aufgaben erledigt wurden. Im Rahmen dieser Milestones muss ebenfalls geklärt werden, ob die Voraussetzungen noch gegeben sind. Dabei handelt es sich beispielsweise um die Ar-

beitszeit, die finanziellen Ressourcen und die Rahmenbedingungen.

Es bietet sich an, diese „Zwischenziele“ gemeinsam mit der Führungsebene zu besprechen und entsprechende Auswertungen vorzunehmen. Hier bietet es sich an ggf. den Arbeitsschutzausschuss einzubinden.

Wenn im Rahmen der „Zwischenziele“ festgestellt wird, dass der Plan nicht eingehalten werden kann, muss das Problem klar benannt und nach einer wirksamen Lösung gesucht werden. Zwar kann vom Zeitplan abgewichen werden, aber dann sollten die Gründe wieder transparent kommuniziert werden.

## 5. Auswerten - Bewerten - Optimieren



## 5. Auswerten – Bewerten – Optimieren

Erfolgreiche Prävention lebt davon, dass regelmäßig die Einführung und Durchführung von Präventionsmaßnahmen begleitet und ausgewertet wird, um im Verlauf des Prozesses optimieren zu können. Hierzu sollten die Prozesse beobachtet und Ergebnisse festgehalten werden. Die Intensität und der Umfang der Auswertung hängen von der jeweiligen Maßnahme ab.

**Folgende Fragestellungen können hier unterstützen:**

Erfahrungen	Einzelbewertung	Wenn nein
Verlief die Einführung der Präventionsmaßnahme nach Plan?		<b>Lösung</b>
Wurden die festgelegten Arbeitsschritte im geplanten Sinne durchgeführt?		
Wurden die einzelnen Arbeitsphasen dokumentiert?		
Haben die als verantwortlich festgelegten Beschäftigten ihre Aufgaben erfüllt?		
Stieß die Einführung der Präventionsmaßnahme auf Akzeptanz bei den Beschäftigten?		
Führte die Einführung der Präventionsmaßnahme zu konkreten Verbesserungen?		

### Vorschläge zur Dokumentation

Hilfreich ist es, die einzelnen Arbeitsschritte zu dokumentieren, um die Prozesse transparent gestalten und Ergebnisse verfolgen zu können. Hierzu könnten folgende Unterlagen verwendet werden:

- **Fragenkataloge**
- **Prüflisten**
- **Berichte**
- **Protokolle (z.B. Sitzung des Arbeitsschutzausschusses)**
- **Kennzahlen zum Arbeitsschutz**
- **Unterlagen von Audits (Schulungsnachweise, Auditoren, Auditpläne, Audit-Fragelisten, Formblätter etc.)**

Quelle: Praxishilfe Arbeitsschutz mit System [BG RCI 2014]





# Impressum

**Herausgegeben von:**

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)  
Jägerstraße 67-69  
10117 Berlin  
T +49(0)30 22 66 771 0  
F +49(0)30 22 66 771 29  
E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)

**Mit freundlicher Unterstützung der DGUV****Autor:**

Kay Schulte (DVR)

**Fachliche Beratung:**

Helmut Ehnes (BG RCI)  
Bodo Plechata (UVB)  
Dr. Klaus Schäfer (BGHW)

**Layout | Satz:**

P.AD. Werbeagentur, Meinerzhagen

**Bildnachweis:**

DVR  
DVR/Anastasia Shvachko  
[www.fotolia.com](http://www.fotolia.com)  
[www.shutterstock.com](http://www.shutterstock.com)

Stand April 2019; überarb. Titelbild Januar 2023

© DVR, 2023