

05

DIENSTFAHRTEN

Organisation und Einhaltung von Ruhezeiten

- 5.1 | Die Dokumentation von Betriebsunfällen im Verkehr
- 5.2 | Die Erfassung der Fahrten zur Arbeit und ggf. der Dienstfahrten
- 5.3 | Erstellung eines Mobilitätskonzepts, das den öffentlichen Nahverkehr integriert
- 5.4 | Bildung von Fahrgemeinschaften
- 5.5 | Ermüdung- und Stressauswirkungen auf das Fahren



**VISION
ZER** RISIKEN
UNFÄLLE
TODESOPFER



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Die Dokumentation von Betriebsunfällen im Verkehr



Um einen Aktions- und Präventionsplan für den Straßenverkehr zu erstellen, ist es unerlässlich, das Straßenverkehrsrisiko im Unternehmen genau zu erfassen. Dazu empfiehlt es sich, die Unfallzahlen zu messen, die Fahrten zu erfassen und die Organisation der Fahrten zu analysieren.

Die Analyse des Unfallgeschehens besteht darin, alle Wege- und Dienstfahrtunfälle zu erfassen. Dabei ist anzugeben, ob diese Unfälle zu Personenschäden oder nur zu Sachschäden geführt haben. Ziel dieser Analyse ist es, Daten, die oft über verschiedene Abteilungen des Unternehmens verstreut sind, zusammenzutragen und zeitliche Vergleiche anzustellen.

Hier ist eine Beispieltabelle, die eine erste Analyse ermöglicht:

	Jahr n-2	Jahr n-1	Jahr n
Anzahl der an die AAA übermittelten Meldungen von Arbeits-/Wegeunfällen			
Anzahl der Wegeunfälle			
Anzahl der Dienstreiseunfälle			
Gesamtzahl der Ausfalltage aufgrund von berufsbedingten Verkehrsunfällen			

Um die Analyse der Unfallstatistiken zu vervollständigen, ist es wichtig, die Risikofaktoren zu identifizieren, die mit den Fahrsituationen verbunden sind. Die Ursachenforschung der Unfälle wird dazu beitragen, die Ausrichtung eines Plans zur Verhütung von Verkehrsunfällen zu ergänzen. Die Sammlung von Informationen kann sich beispielsweise auf folgende Punkte beziehen:

- Die Anzahl der beteiligten Personen und Fahrzeuge.
- Der Ort des Unfalls.
- Das Manöver, das zum Unfall führte.
- Die Wetterbedingungen.
- Der Zustand des Fahrzeugs.

Die Erfassung der Fahrten zur Arbeit und ggf. der Dienstfahrten



Der erste Schritt besteht darin, die Fahrzeuge zu erfassen, die für Dienstfahrten verwendet werden, und deren Kilometerleistung zu bewerten. Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung pro Arbeitnehmer, die aus dieser Analyse resultiert, ist ein Indikator für den Grad der Exposition der Arbeitnehmer gegenüber arbeitsbedingten Verkehrsrisiken.

Funktion	Fahrzeugtyp*	Durchschnittliche Jahreskilometer pro Fahrzeugtyp*	Durchschnittliche Jahreskilometer pro Mitarbeiter in dieser Funktion
Techniker (leitet mehrere Baustellen)	Kombi	40.000 km/Jahr	40.000 km/Jahr
Bauleiter	Kleintransporter	15.000 km/Jahr	15.000 km/Jahr
Arbeiter (Beifahrer im Kleintransporter des Bauleiters)	-	-	15.000 km/Jahr
Vertriebsmitarbeiter (1 Auto für 2 Vertriebsmitarbeiter)	Kompaktwagen	20.000 km/Jahr	10.000 km/Jahr

* Diese Informationen sind normalerweise im Fahrtenbuch der Fahrzeuge enthalten, wie in Kapitel 4.5 dargestellt.

Zur Erfassung der Fahrten zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz, sowie eventueller Fahrten für die Mittagspause, sollten die Arbeitnehmer z. B. mit einem Fragebogen befragt werden, mit welchen Verkehrsmitteln sie diese Fahrten zurücklegen. Der Fragebogen kann detaillierter sein und Fragen zur Zeit und zu den Uhrzeiten der Fahrten sowie spezifische Fragen zu den verwendeten Verkehrsmitteln enthalten. Der Fragebogen kann bspw. auch dazu dienen, das Interesse der Beschäftigten an der Teilnahme an Fahrgemeinschaften abzufragen.

Arbeitnehmer/in	Postleitzahl/Ort des Hauptwohnsitzes (Wohnort)	Anzahl der Kilometer zwischen Wohnort und Arbeitsplatz	Verkehrsmittel, die normalerweise benutzt werden
XY	Bertrange	10	Nur mit dem Auto
XX	Luxembourg	4	Mit dem Bus Nr. [...] und einmal pro Woche mit dem Fahrrad
YY	Pétange	30	Mit dem Auto von zu Hause bis zum Bahnhof und dann mit dem Zug weiterreisen
ZZ	Diekirch	40	3 Mal pro Woche mit dem Auto und 2 Mal mit dem Bus

Erstellung eines Mobilitätskonzepts, das den öffentlichen Nahverkehr integriert



Die Analyse des Unfallgeschehens und die Erfassung der Wege zielt darauf ab, ein kohärentes Mobilitätskonzept zu entwickeln, mit dem die Wege reduziert, optimiert und gleichzeitig sicherer gemacht werden können.

Welche Hebel gibt es also, um arbeitsbedingte Verkehrsrisiken zu reduzieren?

1. Fahrten vermeiden → Risiko eliminieren (Telearbeit, Videokonferenzen)
2. Fahrten reduzieren → Risikoexposition verringern (Organisation der Fahrten, Routenplanung)
3. Sicherere Verkehrsmittel nutzen → Wahrscheinlichkeit des Risikos minimieren (insbesondere öffentliche Verkehrsmittel)

Im Rahmen des Managements von berufsbedingten Straßenverkehrsrisiken wird das Risiko vollständig eliminiert, wenn man eine Fahrt vermeidet, während die Reduzierung der gefahrenen Kilometer durch eine bessere Organisation der Fahrten die Exposition gegenüber diesem Risiko verringert.

Beim Vergleich der Sicherheit verschiedener Landverkehrsmittel in Bezug auf die Anzahl der Todesfälle pro einer Milliarde gefahrener Kilometer zeigt sich, dass der Bus etwa 15 Mal sicherer ist als das Auto. Der Zug ist sogar bis zu 100 Mal sicherer als das Auto. Diese einfache Feststellung zeigt die vorteilhafte Wirkung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zur Verbesserung der Sicherheit bei Fahrten auf.



15 Mal sicherer



100 Mal sicherer

Um Ihnen bei der Erstellung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts zu helfen, besuchen Sie die Website www.mconcept.lu

Bildung von Fahrgemeinschaften



Neben den klaren wirtschaftlichen, ökologischen und geselligen Vorteilen bietet die Bildung von Fahrgemeinschaften auch eindeutige Vorteile für die Verkehrssicherheit.

Fahrgemeinschaften reduzieren die Anzahl der Autos auf der Straße und tragen dazu bei, die Verkehrsdichte zu verringern. Das Ergebnis ist ein flüssigerer und stressfreier Verkehr, da weniger Risiken eingegangen werden und weniger potenzielle Unfälle auf der Straße passieren.

Während Schläfrigkeit und Müdigkeit das Unfallrisiko um das Achtfache erhöhen, kann eine Fahrgemeinschaft ein wirksames Mittel sein, um das Risiko des Einschlafens am Steuer zu verringern. Sie ermöglicht es den Mitfahrern, sich am Steuer abzuwechseln bzw. die Person fahren zu lassen, die am ausgeruhtesten ist. Studien zeigen, dass eine Mehrheit der Menschen findet, dass eine Gesellschaft im Fahrzeuginneren ihnen hilft, voll wach zu bleiben.

Fahrgemeinschaften bedeuten auch, seine Passagiere sicher zu transportieren. Fahrer gehen im Durchschnitt weniger Risiken ein, wenn sie begleitet werden, als wenn sie allein im Fahrzeug sind. In der Psychologie der Risikobereitschaft führt die Angst vor dem Urteil eines Kollegen dazu, dass der Fahrer einen sanfteren und verkehrskonformen Fahrstil annimmt. Die Nachlässigkeiten, die ein Fahrer manchmal hat, wenn er allein fährt, werden in Gegenwart anderer Passagiere stark reduziert.

Schließlich scheint es logisch, dass zwei Personen auf den Vordersitzen bei gefährlichen und unerwarteten Ereignissen, wie zum Beispiel wenn jemand plötzlich die Straße überquert oder ein Auto abrupt bremst, aufmerksamer sind. Die Warnung vor einer Gefahr durch einen Mitfahrer kann wertvolle Millisekunden an Reaktionszeit in solchen Situationen sparen.

Wählen Sie also eine zuverlässige und verantwortungsbewusste Mitfahrgelegenheit!



Das obige Schild kennzeichnet eine empfohlene Spur für Fahrgemeinschaften. Fahrer in Fahrgemeinschaften sind nicht verpflichtet, diese Spur zu benutzen. Die Zahl gibt die Mindestanzahl der Insassen an, die erforderlich ist, damit ein Fahrzeug als Fahrgemeinschaft gilt. In diesem Fall beträgt das Minimum 2 Personen.

Ermüdung- und Stressauswirkungen auf das Fahren



Müdigkeit

Müdigkeit am Steuer ist für jeden dritten Unfall auf der Autobahn verantwortlich und sehr ernst zu nehmen.

Internationalen Statistiken zufolge sind zwischen 20 und 30 % der berufsbedingten Verkehrsunfälle auf Schläfrigkeit zurückzuführen. Die Hauptursachen sind Schlafmangel, Störungen des biologischen Rhythmus aufgrund von Nachtarbeit und Tagesschläfrigkeit aufgrund eines Schlafapnoe-Syndroms. Müdigkeit führt vor allem bei langen Fahrten auf eintönigen Straßen, die nicht die volle Aufmerksamkeit des Fahrers erfordern, zu Unfällen.

Einige Tipps:

- Achten Sie darauf, unter guten Bedingungen zu schlafen (kein Lärm, kein Licht, gut belüftetes Zimmer).
- Essen Sie leicht und trinken Sie ausreichend Wasser, bevor Sie die Fahrt antreten.
- Achten Sie stets auf eine gute Belüftung und eine angenehme Raumtemperatur im Fahrzeuginnenraum (es darf weder zu heiß noch zu kalt sein).
- Legen Sie regelmäßig mindestens alle zwei Stunden aktive Pausen ein (gehen Sie spazieren, legen Sie sich hin).
- Suchen Sie bei den geringsten Anzeichen von Schläfrigkeit einen sicheren Ort zum Ausruhen.

Der Stress

Was ist Stress?

Laut der Weltgesundheitsorganisation (WHO) ist Stress ein Zustand der Besorgnis oder mentalen Anspannung, verursacht durch eine schwierige Situation. Es handelt sich um eine natürliche menschliche Reaktion, die uns dazu anregt, Herausforderungen anzunehmen und den Bedrohungen zu begegnen, denen wir in unserem Leben gegenüberstehen. Jeder empfindet in gewissem Maße Stress. Allerdings beeinflusst die Art und Weise, wie wir auf Stress reagieren, stark unser allgemeines Wohlbefinden.

Kann sich arbeitsbedingter Stress negativ auf das Fahrverhalten auswirken?

Zwar ist ein genauer Ursache-Wirkungszusammenhang zwischen Stressauslösern und einem Verkehrsunfall schwer nachweisbar, doch ist nicht von der Hand zu weisen, dass ein Übermaß an Stress am Steuer die Gefahr von Verkehrsunfällen oder -behinderungen erhöht, da dieser das Verhalten des Fahrers und seine Fähigkeit, Informationen zu verarbeiten, unmittelbar beeinflusst.

Ermüdung- und Stressauswirkungen auf das Fahren



Welche Faktoren verursachen Stress, speziell in Bezug auf das Fahren eines Fahrzeugs?

Die Faktoren beziehen sich unter anderem auf folgende Aspekte:

- Verkehrsbedingungen (Verkehrsdichte, Stoßzeiten, Staus, Baustellen, unverständliche Verkehrsregelungen usw.).
- Wetterbedingungen (Aquaplaning, Glatteis, Licht- und Sichtverhältnisse, extreme Temperaturen, Wind und Luftströmungen).
- Zustand und Qualität des Fahrzeugs (Sitzeinstellung, Ergonomie von Pedalen und Instrumenten, Innen- und Außenbeleuchtung, Klimaanlage im Fahrzeug).
- Lärmbelästigung (Motorengeräusche, Straßenbelag, Reifen usw.).
- Ablenkungen (Musik und Gespräche während der Fahrt, Telefonieren beim Fahren, Nutzung des GPS).

Durch eine Neugestaltung der Arbeitsorganisation können folgende **Maßnahmen** das Risiko von Stress am Steuer abfedern:

- Gute Organisation der Fahrten und Optimierung der Tourenverteilung.
- Der Einsatz eines Vermittlers zwischen dem Kunden und dem Fahrer (z. B. ein Dispatching oder eine Hotline) kann helfen, Schwierigkeiten mit Liefer- oder Terminfristen zu überwinden.
- Vorbereitung der Fahrten unter Berücksichtigung der Verkehrsdichte, der Wetterbedingungen und der Routenwahl.
- Vermeidung von arbeitsbedingten Ablenkungen während der Fahrt (Telefonieren während der Fahrt, Gespräche mit komplexen oder stressigen Inhalten usw.).