



Praxishilfen zur Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Vorbereitung der Fahrt

Einleitung

Die tägliche Routine: Aufstehen, Kaffee oder Tee trinken, raus aus dem Haus und los zur Arbeit. Und am Nachmittag oder Abend geht es wieder retour. Während des Arbeitstages stehen dann häufig noch Fahrten zu Kunden, Firmen oder Verteilzentren an. Weil Staus, Wartezeiten und ausgefallene Verbindungen oft schon als normal wahrgenommen werden, wird Fahrtzeit vielfach als verlorene Zeit beurteilt.

Auch deshalb wird möglicherweise allzu oft vergessen, das für den Weg zur Arbeit oder zu Kunden gewählte Fahrzeug auf seine Sicherheit zu checken. Ebenso steht ein wichtiger Aspekt meistens nicht im Fokus: die eigene körperliche Verfassung.

Gefährdungen

Technisch bedingte Verkehrsunfälle sind selten: Etwa 1 % der Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2020 waren auf technische Mängel und Wartungsmängel zurückzuführen. Rund 7 % der Unfälle mit Personenschaden waren witterungsbedingt, also bedingt durch regen- bzw. schneeglatten Straßen oder durch Sichtbehinderung durch Nebel. Auch Sichtbehinderungen durch Blendung infolge tiefstehender Sonne oder blendenden Gegenverkehrs zählen dazu.

Menschliches Fehlverhalten war mit knapp 90 % die häufigste Unfallursache. Dies zeigt, wie wichtig auch die persönliche Leistungsfähigkeit ist. Sie bzw. die eigene Fahrtüchtigkeit wird unter anderem beeinflusst durch:



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



BGHW
Berufsgenossenschaft
Handel und Warenlogistik

- **Biorhythmus**

Die menschliche Leistungsfähigkeit schwankt im Tagesverlauf erheblich. Insbesondere in den sehr frühen Morgenstunden, kurz nach dem Mittag sowie in Nachtstunden sinkt die Leistungsfähigkeit deutlich. Auch deshalb sind Fahrten in der Nacht oder frühmorgens tendenziell risikoreicher. Wenn dann zusätzlich Erschöpfung durch lange Arbeitsschichten hinzukommt, steigt das Unfallrisiko deutlich.

- **Wetterfähigkeit**

Kurzfristige Änderungen des Wetters sind eine Belastung für den Organismus. So sinkt etwa bei tropischen Temperaturen die Fitness. Gleichzeitig steigt die Unaufmerksamkeit – auch bei der Teilnahme am Straßenverkehr.

- **Müdigkeit**

Laut einer vom Bundesverkehrsministerium und Deutschen Verkehrssicherheitsrat realisierten Umfrage ist rund jede bzw. jeder Vierte mindestens einmal im Pkw hinter dem Steuer eingeschlafen. Die Müdigkeit ist häufig gekoppelt an den menschlichen Biorhythmus, d. h. in den frühen Morgenstunden, nach dem Mittag und nachts kommt es vermehrt zum sehr gefährlichen Sekundenschlaf.

- **Medikamenteneinnahme**

Auch wenn Medikamente häufig Beschwerden oder Schmerzen mindern und so die Fahrtüchtigkeit verbessern, ist es ebenso möglich, dass die Leistungsfähigkeit durch die Medikation beeinträchtigt wird. Das kann z. B. bei der Einnahme von Schlafmitteln, Schmerz- oder Beruhigungsmitteln oder Antidepressiva der Fall sein. Auch die Einnahme von Antihistaminika gegen Allergien kann zu starker Ermüdung führen.

- **Alkohol und Drogen**

2020 ereigneten sich unter dem Einfluss berauschender Mittel bundesweit mehr als 15.000 Unfälle mit Personenschäden – mehr als 80 % davon waren reine Alkoholunfälle. Zudem ist von einer erheblichen Dunkelziffer auszugehen: Schätzungen zufolge wird nur eine von 600 Fahrten unter Alkohol entdeckt. Etwa 100.000 Fahrerinnen und Fahrer sollen regelmäßig unter Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnehmen.

Achtung Müdigkeit

Müdigkeit kann zu mehr Fehlern im Fahrverhalten führen als 1,0 Promille Alkohol im Blut.

Bei Müdigkeit während der Fahrt die Fenster zu öffnen, hilft nur dann, wenn es im Fahrzeug deutlich zu warm bzw. zu stickig ist. Der Konsum von koffeinhaltigen Getränken oder das Hören lauter Musik helfen, wenn überhaupt, nur für wenige Minuten.

Fahrassistenzsysteme wie Müdigkeitswarner, Spurhalteassistent oder Abstandsregeltempomat können die notwendige Aufmerksamkeit nie ersetzen.

Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten

Einfache Maßnahmen zur Vermeidung technisch bedingter Verkehrsunfälle sind:

Kontrolle des Fahrzeugs

- Prüfung, ob Scheinwerfer, Blinker und Rückleuchten funktionieren und frei von Schmutz sind. Gereinigte Scheiben verbessern die Sicht und minimieren den Blendeffekt.
- Blick auf den Füllstand der Scheibenwaschanlage, damit die Reinigung der Scheiben auch während der Fahrt möglich ist.
- Blick um und unter das Fahrzeug kann Hinweise auf Leckagen geben. So sieht man schnell, ob Kühlwasser oder Öl ausgelaufen ist.
- Check der Reifen. Insbesondere Fahrten unter widrigen Bedingungen benötigen Reifen, die über ein ausreichendes Profil verfügen. Untergrenze sind 3 mm bei Sommer- und 4 mm bei Winterreifen. Bei weniger als 1,6 mm droht ein Bußgeld sowie ein Punkt. Zudem dürfen die Reifen keine Beschädigungen aufweisen und müssen den korrekten Luftdruck aufweisen. Sofern vorhanden, sollte auch das Reserverad in diesen Check einbezogen werden. Für den Wechsel zwischen Sommer- und Winterreifen besteht ein einfacher Merksatz: „Von O(ster) bis O(ktober)“ sind Sommerreifen, den Rest des Jahres Winterreifen die passende Ausrüstung.

Betriebliche Möglichkeiten

Unter betrieblicher Perspektive ist zu prüfen, inwieweit die Beschäftigten Risikokonstellationen ausgesetzt sind, die das Verkehrsunfallrisiko erhöhen. Das können häufige Überstunden oder lange Bereitschaftsdienste sein. Dazu zählen ebenso Beschäftigte, die während ungünstiger Verkehrsspitzen oder -bedingungen ihre Arbeitswege zurücklegen müssen, oder diejenigen, die starker körperlicher oder emotionaler Belastung am Arbeitsplatz ausgesetzt sind. Auch Beschäftigte, die lange Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurücklegen müssen oder auf ihren Wegen unter Zeitdruck stehen, da sie noch erzieherische oder pflegerische Verpflichtungen zu erledigen haben, sind gefährdet.

Mit betrieblichem Mobilitätsmanagement können Betriebe und Unternehmen aktiv gegensteuern, Stress im Verkehr zu reduzieren und eine Verkehrsteilnahme unter Erschöpfung zu minimieren. Bekannte Lösungsansätze sind:

- Gleitzeitvereinbarungen,
- alternative Arbeitszeitmodelle (bis hin zu einer individualisierten Dienstplangestaltung),
- auf die ÖPNV-Fahrpläne abgestimmte Schichtzeiten,
- Angebote für Telearbeit,
- Taxi- oder ÖPNV-Tickets, um so dem erhöhten Gefährdungspotenzial in den Nacht- und frühen Morgenstunden zu entgegenen oder
- die unternehmensseitige Förderung von Pkw-Fahrergemeinschaften, da mitfahrende Personen einen risikodämpfenden Effekt haben.

Aber auch innerbetriebliche Abläufe sollten vor dem Hintergrund ihrer möglichen Wirkung auf die Verkehrssicherheit noch einmal hinterfragt werden: So können emotional belastende, kurz vor Dienstschluss geführte Gespräche dazu führen, dass man den Ärger dann mit in den Verkehr trägt. Die volle Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr ist dann nicht mehr gegeben. Hier wäre eine andere zeitliche Gesprächsterminierung zielführend.

Informieren Sie sich!

Mehr Informationen zur Verkehrssicherheit erhalten Sie in den BGHW-Seminaren

- Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit: Schwerpunkt PKW (TS 21)
- Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit: Schwerpunkt LKW (TS 56)

Individuelle Maßnahmen

Auf der individuell-personenzentrierten Ebene wächst mit einer durchdachten Zeitplanung, der Berücksichtigung der eigenen Fitness sowie dem vorausschauenden Umgang mit potenziellen Störungen während der Fahrt der eigene Handlungsspielraum:

• Zeitplanung

Bei der Planung von Fahrten sollten deren Zeiten mit dem Wissen kalkuliert werden, dass Reisezeitschätzungen alles andere als objektiv sind. Auch die bei Fahrtbeginn vom Navigationsgerät prognostizierte Ankunftszeit repräsentiert nur selten die tatsächliche Ankunftszeit – schon gar nicht bei mittleren und längeren Strecken. Es empfiehlt sich, ausreichend Fahrzeit einzuplanen, um nicht in Zeitdruck zu geraten.

• Persönliche Fitness

Pausen sind für den Erhalt der eigenen Leistungsfähigkeit essenziell. Empfohlen wird etwa alle zwei Stunden eine Pause. Warnsignale für Müdigkeit werden aber leider häufig ignoriert. Nach den Ergebnissen einer Studie des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Deutschen Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin sind 43 % der befragten Fahrerinnen und Fahrer fälschlicherweise davon überzeugt, den Zeitpunkt des drohenden Einschlafens sicher vorhersehen zu können. 45 % glauben, sie könnten Müdigkeit durch ihre Erfahrung ausgleichen.

Auf seine persönliche Fitness zu achten, bedeutet auch, nicht unmittelbar nach dem Aufstehen damit zu beginnen, alltäglich bekannte Strecken („kenne ich wie im Schlaf“) in Angriff zu nehmen. Wer noch nicht richtig wach ist, riskiert einen Sekundenschlaf. Für die Fahrt nach Hause gilt umgekehrt: Wer noch mit den Gedanken bei der Arbeit ist, fährt ebenfalls höchst unaufmerksam.

• Potenzielle Störungen

Hohes Verkehrsaufkommen, Stau oder sich ändernde Witterungsbedingungen – all das ist bei Fahrten Alltag. Eine adäquate Vorbereitung und Ausrüstung, etwa Getränke im Sommer, eine Decke im Winter, macht erzwungene Fahrtunterbrechungen erträglicher. Mit einer mitgeführten Sonnenbrille können Blendungen reduziert werden. Grundsätzlich sollten solche Störungen gelassen betrachtet werden.

Weitere Informationen

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) (2011, Hrsg.). Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Eine Informationsschrift. Hamburg. Verfügbar unter https://www.bads.de/media/1293/2_b_alkohol_und_drogen_im_stra_enverkehr.pdf

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (2016, Hrsg.). DVR-Kampagne. Vorsicht Sekundenschlaf! Die Aktion gegen Müdigkeit am Steuer. Berlin. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/programme/kampagnen/vorsicht-sekundenschlaf/>

Geiler, M.; Pfeiffer, M.; Hautzinger, H. (2007). Das Unfallgeschehen im Wirtschaftsverkehr. Eine Studie zu Verletzungsrisiken bei beruflich bedingter Verkehrsteilnahme. Asanger.

Karrer-Gauß, K. (2012). Prospektive Bewertung von Systemen zur Müdigkeitserkennung. Ableitung von Gestaltungsempfehlungen zur Vermeidung von Risikokompensation aus empirischen Untersuchungen. Dissertation. Berlin. Zusammenfassung verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/307929374_Prospektive_Bewertung_von_Systemen_zur_Mudigkeitserkennung_-_Ableitung_von_Gestaltungsempfehlungen_zur_Vermeidung_von_Risikokompensation_aus_empirischen_Untersuchungen

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Verkehrsunfälle 2020. Fachserie 8, Reihe 7, Berlin. Verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2019, Berlin. Verfügbar unter https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie_mods_00000731

Vollrath, M. & Krems, J. (2011). Verkehrspsychologie. Ein Lehrbuch für Psychologen, Ingenieure und Informatiker. Stuttgart: Kohlhammer.



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

und:

Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW)
M5, 7
68161 Mannheim
T +49(0)621 183-0
F +49(0)621 183-65919
E info@bghw.de

Autor:

Ulrich Süßner (BGHW)

Layout | Satz | Redaktion:

Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH (VKM)
Jägerstraße 67-69 · 10117 Berlin

Bildnachweis: DVR, VKM

© BGHW, DVR, 2022