

Quelle: <https://www.arbeitssicherheit.de//document/f9f07d0a-3ed6-4bb5-9881-66b59eb47c24>

Bibliografie

Zeitschrift	arbeitssicherheits.journal
Autor	[keine Angabe]
Rubrik	arbeitssicherheit.fokus
Referenz	Arbeitssicherheitsjournal 2010, 12 - 13 (Heft 7)
Verlag	Carl Heymanns Verlag

Arbeitssicherheitsjournal 2010, 12 Mehr Sicherheit durch gezieltes Training

Mehr Sicherheit durch gezieltes Training - Arbeitssicherheitsjournal 2010 Heft 7 - 12 >>

Professionelle Schulungen der Mitarbeiter dienen der Prävention und führen zu Kosteneinsparungen in den Unternehmen. Wie spezielle Gefahrensituationen trainiert werden können, lesen Sie auf den folgenden Seiten.



Ein Samstag im Juli, 9 Uhr: Die Stimmung auf dem Gelände ist bestens. Eine Gruppe von zwölf Mitarbeitern der RWE Power AG unterhält sich angeregt. Alle sind in Freizeitkleidung, gut gelaunt und engagiert. Das ist kein Betriebsausflug. Die Mitarbeiter sind gespannt auf ein Sicherheitstraining – ganz im Dienst des Unternehmens. Ihre Freizeit investieren sie freiwillig.

Sie nehmen an einem ADAC-Fahrsicherheitstraining teil. Zwei Aspekte stehen im Mittelpunkt: „Wir verfolgen zum einen das Ziel, riskantem Verhalten im Straßenverkehr vorzubeugen, bestimmte Gefahrensituationen einzuschätzen und richtig zu reagieren. Zum anderen aber geht es darum, die Teilnehmer für ein spritsparendes Fahrverhalten zu sensibilisieren“, erklärt Jürgen Schnitzler, Personalentwickler für technische Arbeitssicherheit, Verkehrs- und Maschinentechnik bei RWE.

Das Konzept für die Trainings hat der ADAC entsprechend den Wünschen und Vorstellungen des Konzerns entwickelt. Der Autoclub organisiert bundesweit private wie gewerbliche Fahrsicherheitstrainings. „Wir haben für die Trainings mehr Interessenten als Teilnehmerplätze, obwohl die Mitarbeiter ihre Freizeit investieren. Deshalb mussten wir eine Auswahl treffen“, erklärt Schnitzler. Wer betrieblich mehr als 10.000 Kilometer im Jahr unterwegs ist oder wer für einen Arbeitsweg mindestens 15.000 Kilometer im Jahr zurücklegen muss, hat die Chance zur Teilnahme. Die Aktion ist einmalig für dieses Jahr geplant. Insgesamt stehen die Schulungen 360 RWE-Beschäftigten offen.

Unfalltraining zahlt sich aus

Die Fahrtrainings finden auf dem Gelände des ADAC statt. „An mehreren Standorten, da wir Niederlassungen in verschiedenen Regionen führen“, so Schnitzler. Ein Thema ist zum Beispiel sicherheitsorientiertes Fahrverhalten bei extrem nasser Fahrbahn. Die Teilnehmer sollen erkennen, wie das Auto unter diesen Bedingungen aus der Spur zieht und wie der Mensch in solchen Fällen bestmöglich reagiert. Genauso wird bremsen geschult, falls plötzlich ein Hindernis auf der Straße auftritt. Lerninhalte, die der Lkw- wie auch der Pkw-Fahrer erleben soll. „Die Mitarbeiter sollen vorausschauend fahren und sich im Vorhinein Gedanken darüber machen, was passieren kann“, kommentiert Schnitzler.

Einen hohen Effekt erkennt der Experte auch in dem Part zum spritsparenden Fahren. Erste Auswertungen bei RWE haben ergeben, dass solche Schulungen Ersparnisse im Verbrauch von bis zu 15 Prozent erzielen. „Im Schnitt werden sich insgesamt acht bis zehn Prozent Reduktion erreichen lassen“, glaubt Schnitzler. Das Trainingskonzept bei RWE rechnet sich – Unfallprophylaxe inklusive Spritersparnis und deutlich reduzierter CO₂-Ausstoß der Flotte.

Zur Nachahmung also empfohlen: Der ADAC führt neben individuellen Firmentrainings mit geschlossenen Gruppen auch offene Trainings in rund 50 ADAC-Trainingsanlagen durch. „In der Regel bieten wir ein Ganztagestraining mit den eigenen Dienstfahrzeugen an“, erklärt Karsten Wenn, Leiter Projektkoordination beim ADAC e.V. Bereich Fahrsicherheit in Siegburg bei Bonn. Beim Firmentraining werden Gruppen mit etwa zehn Teilnehmern aus den entsprechenden Unternehmen gebildet, wobei in den insgesamt zehn großen ADAC-Zentren mehrere Teams gleichzeitig üben können.

Zielgruppe sind Fahrer vom Vierrad bis zum Zweirad – Pkw, Kleintransporter, Lkw, Bus, Motorrad. Kurze Theorieanteile untermauern die praxisorientierten ADAC-Fahrsicherheitstrainings: „Das Erarbeiten von fahrphysikalischen praxisorientierten ADAC-Fahrsicherheitstrainings dient der Vorbereitung auf die praktischen Übungen und der Erklärung des zu erwartenden Fahrzeugverhaltens in verschiedenen Fahrsituationen“, berichtet Karsten Wenn.

So werden im Praxisteil zum Beispiel kritische Situationen nachgestellt und erprobt, wie in solchen Fällen konkret zu handeln ist. Den Teilnehmern soll bewusst werden, dass auch bei niedrigen Geschwindigkeiten vergleichsweise schnell das Fahrzeug nicht mehr beherrschbar ist. Der jeweiligen Verkehrssituation angepasstes Fahren ist das Ziel.

So untergliedert sich ein ADAC-Fahrsicherheitstraining für Pkw-Fahrer über einen Tag in diese Inhalte:

- **In der Praxis:** Notbremsung mit und ohne ABS, Notbremsung bei unterschiedlicher Bodenhaftung, Ausweichen vor einem Hindernis, Slalomfahrt, Bremsen im Verlauf einer Kurve, Notbremsung mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten bei schwierigen Fahrbahnverhältnissen.
- **In der Theorie:** Sitzposition und Lenkradhaltung einstellen, Fahrphysik und daraus resultierendes Fahrzeugverhalten, Erkennen und Vermeiden von Notfallsituationen (Antizipation), angepasste Geschwindigkeit, Umsetzung des Trainingstages auf die täglichen Fahrten. Zielsetzung: Gefahren erkennen, vermeiden, bewältigen.
- **Kostenpunkt:** Die Preise variieren abhängig von der Trainingsart und dem Durchführungsort. Unternehmen zahlen einen Preis für geschlossene Gruppen (ab etwa 1.000 € netto).

Alternative zum Verkehrsübungsplatz: Training in realer Situation

Ein anderes Konzept wählt der Anbieter MentalLeis Dienstleistungen in Ludwigsburg bei Fahrsicherheitstrainings. „Wir setzen andere Schwerpunkte als der ADAC“, sagt Trainer Chris Koch. Bei MentalLeis finden die Übungen nicht auf speziellen Trainingsplätzen wie beim ADAC statt, sondern auch im Realverkehr. Auf Autobahnen, Landstraßen, im Stadtverkehr fahren die Teilnehmer in Gruppen. Anschließend werden die erlebten Verkehrssituationen im Kollektiv diskutiert. Es geht darum, die eigene Fahridentität und die Rollenverteilung im Straßenverkehr zu er-

Mehr Sicherheit durch gezieltes Training - Arbeitssicherheitsjournal 2010 Heft 7 - 13 <<

kennen. Einen besonderen Stellenwert erfahren dabei ähnlich wie beim ADAC das vorausschauende Fahren und die angepasste Geschwindigkeit. „Viele Teilnehmer fahren zu schnell“, so Koch. Regelmäßig beobachtet der Trainer auch starke Defizite beim

Bremsen. „Vielfach passiert das zu zaghaft. Wir üben die Vollbremsung“, so Koch.

Unterschieden wird zwischen fünf verschiedenen Lehrgängen:

- **Das grundlegende Sicherheitstraining (GST):** Es handelt sich um ein achttündiges Training, das an einem Tag stattfindet. Die drei ersten Ziele: Gefahren erkennen, Gefahren vermeiden und Gefahren bewältigen. Die Inhalte des Sicherheitstrainings werden sowohl theoretisch als auch anhand praktischer Übungen erarbeitet. Ratsam ist es, das Sicherheitstraining mit dem Fahrzeug zu besuchen, mit dem der Teilnehmer besonders häufig unterwegs ist.
- **Das erweiterte Sicherheitstraining (EST):** Die Teilnehmer investieren gleich zwei Tage in Theorie und Praxis, wobei die Praxis hier eben auch im Realverkehr erprobt wird. Zuerst kommt ein Eingangstest, um die Fahrweise und den Stand der Kenntnisse zu ermitteln. Dann folgt während des Seminars ein Zwischentest. Der leistungsorientierte Abschlusstest bietet jedem Teilnehmer die Möglichkeit, das Erlernte abzufragen und entsprechend einzuschätzen. Das Training bezieht sich auf die Verkehrsbeobachtung und das Risikoverhalten des Teilnehmers. Weiterhin wird während des Trainings auf die Antizipation der Gefahr und das Energiesparen im Straßenverkehr verstärkt eingegangen. „Es leitet prinzipiell ein Verkehrspädagoge das EST in CO-Moderation durch einen Instruktor“, so Koch.
- **Fit im Verkehr (FIT):** Die Wertemuster, die Veränderung der Einstellung und die Gefühle beim Fahren werden in diesem 3-tägigen verkehrspädagogischen Programm erläutert. Es handelt sich um ein Langzeitprogramm, das zeitlich auf zwei Wochenenden aufgeteilt wird. Im Training werden die Fahrer nach Altersklassen getrennt. Spezifisches Rollenverhalten, Stressbelastung unter Zeitdruck und Defizite der Aufmerksamkeit infolge eingeschränkter Leistungsfähigkeit sind Themen. Die Veranstaltung leitet ein Verkehrspädagoge oder -psychologe.
- **Energiesparprogramm (ESP):** Weniger Spritverbrauch durch Technik und durch Veränderung der Technik, lautet das Motto. Dazu gehört Verhaltenstraining im Verkehr und Entwicklung einer Alternative bei der Auswahl der Verkehrsmittel. Ein Instruktor fährt eine Referenzstrecke vor, welche die Teilnehmer danach absolvieren. In einem zweiten und dritten Streckendurchgang erfolgt eine Supervision während einer Phase der Selbstbeobachtung. Den Abschluss bildet ein Selbsttest durch die Teilnehmer und eine Überprüfung durch den Instruktor.
- **AufbauSeminar Punkteabbau und Fitness (ASP/F):** Das Seminar dauert eine Woche –und dient unter anderem der Fitness von Körper, Geist und Seele unter den Aspekten der Sportwissenschaft. „Das Programm ist ein typisches Incentive für engagierte Mitarbeiter oder ein Event für die Firma“, so Koch. Geleitet wird es von einem Verkehrspädagogen bzw. -psychologen und einem erfahrenen Sportwissenschaftler.

Teilnehmer solcher Sicherheitstrainings sind übrigens nicht einmal junge engagierte Fachkräfte. Besonders beliebt sind diese Seminare bei der Generation Best Ager, der 50-Plus-Generation. Sie haben die Bedeutung einer sicheren Fahrweise erkannt. „Wer bestimmte Gefahrensituationen in Übungen bereits erprobt hat, reagiert im konkreten Fall später gelassener und sicherheitsorientiert“, so Koch. Auch bei Mental-Leis verlaufen die Trainings in Gruppen mit rund 12 bis 14 Personen. Kostenpunkt: 2.400 € pro Tag plus Spesen, Fahrt- und Hotelkosten der beiden Trainer.

Training hilft, die Unfallzahlen zu senken

Wie wichtig solche Trainings sind, zeigt eine aktuelle Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates: 54 % der Teilnehmer gaben an, im vergangenen Jahr im Straßenverkehr eine schwierige Situation erlebt zu haben. Rutschen, Schleudern beim Ausweichen, in der Kurve oder ein geringer Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug oder der berühmte tote Winkel beim Spurwechsel waren die am häufigsten genannten Situationen. Und genau auf diese lernen sich Teilnehmer der diversen Sicherheitstrainings in der Praxis einzustellen. Im vergangenen Jahr nahmen laut Verkehrssicherheitsrat (DVR) 265.000 Fahrer an Trainings der 44 Kooperationspartner teil (www.dvr.de).

Neben immer besserer Technik der Lkw-, Pkw- oder Motorräder – wie etwa EPS-Systemen –tragen erfahrene und besonnene Fahrer wesentlich mit dazu bei, die Unfallzahlen weiter zu senken. Im vergangenen Jahr passierten jedenfalls nach den Zahlen des Statistischen Bundesamtes immer noch 2,29 Millionen Unfälle in Deutschland – mit 4.050 Toten. Zumeist sind das Menschen im

Auto, die bei Unfällen Verletzungen erleiden oder sogar sterben. Ein hohes Risiko tragen vor allem auch Motorradfahrer. In den ersten drei Quartalen des vergangenen Jahres ist die Zahl der Getöteten gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen.

Anlass genug, insbesondere Mitarbeiter im Außendienst verstärkt auf gefährliche Situationen im Straßenverkehr vorzubereiten. So wie es bei Lkw-Fahrern ohnehin rechtlich gefordert ist. Die Kosten übernehmen vielfach zumindest teilweise die Berufsgenossenschaften. „Viele geben Zuschüsse“, sagt Joachim Leis, Geschäftsführer MentalLeis. Und falls die Firma die Trainings komplett finanzieren muss: Wie das Beispiel RWE zeigt, sind Mitarbeiter bereit, dafür sogar ihre Freizeit zu investieren. Was also spricht gegen ein Sicherheitstraining als Event?

Info

Zehn Tipps zum Sprit-Sparen

- ☐ Beim Autokauf Faktoren wie Verbrauch, Gewicht, Aerodynamik und Motorisierung beachten. Fahrzeug regelmäßig warten und instand halten.
- ☐ Mit dem Fahrzeug Kurzstrecken vermeiden; Fahrten zusammenlegen.
- ☐ Unnötigen Ballast aus dem Auto entfernen; Luftwiderstand gering halten (z.B. Dachträger entfernen).
- ☐ Für richtigen Reifendruck sorgen; Leichtlaufreifen verwenden.
- ☐ Früh schalten und mit niedriger Drehzahl fahren (30 km/h = 3. Gang, 40 km/h = 4. Gang, 50 km/h = 5. Gang, 60 km/h = 6. Gang).
- ☐ Einen möglichst gleitenden Fahrzustand erreichen und wenig beschleunigen oder bremsen; vorausschauend fahren.
- ☐ Motor bei längeren Stopps (ab 30 Sek.) einfach ausschalten.
- ☐ Zum Verzögern ganz bewusst die Schubabschaltung nutzen, aber nicht die Gänge herunterschalten.
- ☐ Auto bei sehr langsamer Fahrt mit Umsicht auch einmal rollen lassen, aber nicht im Gefälle.
- ☐ Nicht benötigte Energieverbraucher abschalten (Klimaanlage, Heckscheibenheizung, Sitzheizung).

Quelle: ADAC e.V. Bereich Fahrsicherheit, Siegburg,

www.adac.de/fahrsicherheit