

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Dr. Michael Geiler
Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und
Gastgewerbe (BGN)

4. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement
Stuttgart, 11. und 12. Juni 2015

Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Verkehrsvermeidung
 - Klima- Umweltschutz (weniger MIV).
 - Verkehrssicherheit (Vision Zero), Gesundheitsschutz.
-
- Ca. 60% der tödlichen Arbeitsunfälle ereignen sich bei beruflich bedingter Teilnahme am Straßenverkehr (ETSC).
 - An ca. 40% aller Verkehrsunfälle sind Personen beteiligt, die berufsbedingt unterwegs sind (ETSC).

Für das Verletzungsrisiko im (Wirtschafts-) Verkehr ist die **Art der Verkehrsteilnahme** der wichtigste Faktor.

Berechnete Risikokennziffern:

Verletztenrate = Verletzte pro 1 Mio. zurückgelegte Kilometer.

Verletzten-Zeitraum = Verletzte pro 1 Mio. im Verkehr verbrachte Stunden.

1 Stunde Radfahren ist 48 mal so gefährlich wie 1 Stunde mit der Bahn unterwegs zu sein.

Noch höher ist das Risiko für motorisierte Zweiradfahrer.

Fahrgemeinschaften sind sicherer unterwegs als Einzelfahrer.

Quellen: Geiler, Pfeiffer, Hautzinger: Das Unfallgeschehen im Wirtschaftsverkehr, 2007

Geiler und Musahl: Zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Eine Studie zum Arbeitsweg und Wegeunfallgeschehen, 2003

Faktor Verkehrsmittel

Verletzungsrisiko gegliedert nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verkehrsmittel	Verletztenrate	Verl.-zeitrate
zu Fuß	29,270	60,532
Fahrrad	5,378	52,820
motor. Zweirad (Fahrer)	7,307	211,076
Busfahrgast	0,185	3,443
Fahrgast im SPV	0,029	1,101
Pkw-Fahrer	0,348	17,443
S&R-Fahrzeuge (Fahrer)	0,823	27,000
Lkw bis 2,8t z.G. (Fahrer)	0,065	3,078
Lkw ab 2,8 t z.G. (Fahrer)	0,087	4,710
Mitfahrer Pkw	0,090	4,850

Allerdings:

Deutlich positive Effekte bei Verlagerung von MIV-Fahrten auf Rad- Fuß Verkehr für die Gesundheit.

Mortalitätsrate um 40% niedriger bei Radfahrern (Andersen et al. 2000).

WHO (1999): 50% geringeres Risiko für Erkrankung der Herzkranzgefäße

Robert-Koch-Institut: Zu-Fuß-Gehen und Radfahren haben positive Auswirkungen auf Herz- Kreislauf- Gesundheit (Mensink et al. 1999)

Schmidt (2014) betont die gesundheitlichen Aspekte des Zu-Fuß-Gehens und fordert mehr Anreize für Alltagsbewegung.

WHO HEAT: Pendler, die 200 Minuten pro Woche Rad fahren, haben eine um 20% reduzierte Mortalitätsrate.

Auch nach Abzug der Verkehrsunfälle bleibt ein hoher positiver Nettonutzen.

Großer Nettonutzen durch das Bike Sharing Angebot in Barcelona:
Nach Abzug der Todesfälle durch Unfälle und durch Luftverschmutzung:
pro Jahr als Folge der physischen Aktivität eine Abnahme der Todesfälle
um 12 (Rojas- Rueda et al. 2011).

Außerdem wichtig: Safety-in-Numbers: Das Risiko für den einzelnen
Radfahrer sinkt, je mehr Radfahrer im Verkehr unterwegs sind.
Dieser Effekt wurde nachgewiesen, Kausalität ist aber nicht zwingend
(Elvik, 2014).

Arbeitsbedingte räumliche Mobilität kann deutliche Auswirkungen auf Gesundheit, Unfallrisiken, private Lebensführung haben (Ducki,2012).
Stress, Belastung, Zeitknappheit, Entscheidungsdruck,
Sandwich-Position, Einschränkung sozialer Kontakte...

Thema „Mobilität“ muss daher integriert werden in betriebliches Gesundheitsmanagement, in Prävention arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren, in Gefährdungsbeurteilung.

Mobilitätsmanagement ist Teil betrieblicher Verkehrssicherheitsarbeit und wesentlicher Beitrag zur Gesundheitsförderung.

1. Information/Motivation der Mitarbeiter

- 1.1 Der Betrieb informiert die Beschäftigten über Risiken im Straßenverkehr und sicherheitsgerechtes Verhalten.
- 1.2 Der Betrieb bietet Mitarbeitern die Teilnahme an fahrpraktischen Sicherheitstrainings und Trainings zur Fahrökonomie an.
- 1.3 Im Betrieb finden Aktionstage statt, auf denen (auch) Verkehrssicherheitsthemen angesprochen werden.
- 1.4 Der Betrieb beteiligt sich an der Schwerpunktaktion, die jährlich von Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und Deutschem Verkehrssicherheitsrat zu einem wichtigen Verkehrssicherheitsthema durchgeführt werden

2. Betrieb und Verkehrsteilnahme

- 2.1 Betriebliche Abläufe sind so organisiert, dass für Mitarbeiter Zeitdruck bei beruflich bedingter Verkehrsteilnahme vermieden ist.
- 2.2 Tour- und Zeitplanungen erfolgen unter Zugrundelegung realistischer Annahmen und mit „Pufferzeiten“
- 2.3 Dienst- und Tourenpläne entsprechen den gesetzlichen Regelungen zu den Lenk-/Ruhe- und Arbeitszeiten.
- 2.4 Dort wo möglich, bestehen flexible Arbeitszeitregelungen, um Zeitdruck auf Arbeitswegen zu reduzieren.

- 2.5 Mitarbeiter sind dazu angehalten, im Straßenverkehr immer nach der Devise zu handeln: „Sicherheit geht vor pünktlicher Zielerreichung“.
- 2.6 Verkehrssicherheit (auf allen beruflich bedingten Wegen) ist als Unternehmensziel festgelegt.
- 2.7 Vorgesetzte und Mitarbeiter fühlen sich für die Verkehrssicherheit verantwortlich.
- 2.8 Verkehrssicherheits-Themen werden systematisch und regelmäßig behandelt, z. B. bei Dienstbesprechungen.
- 2.9 Im Betrieb gibt es Angebote zur Mobilitätsverbesserung (z. B. Unterstützung bei der Bildung von Fahrgemeinschaften, Jobticket).

- 2.10 Es gibt im Betrieb Angebote für Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.
- 2.11 Zum Fahrverhalten auf betrieblichen Fahrten gibt es (schriftliche) Vereinbarungen mit den Mitarbeitern.
- 2. 12 In jedem Fahrzeug befinden sich schriftliche Verfahrensanweisungen zum Verhalten bei Panne, Unfall und anderen außergewöhnlichen Situationen.

3. Spezielle Mitarbeitergruppen

Für Mitarbeitergruppen mit erhöhtem Verkehrsunfall-Risiko werden besondere Maßnahmen ergriffen.

- Für Mitarbeiter mit langen Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz (Fernpendler, Wochenendpendler).
- Für Mitarbeiter, die ihre Arbeitswege während sehr ungünstigen Zeiten zurücklegen und dabei problematische (Verkehrs-) Bedingungen antreffen.
- Für Mitarbeiter, die emotional stark belastende Konflikte und Probleme mit Kollegen und Vorgesetzten haben bzw. privat starkem Problemdruck ausgesetzt sind.

- Für Schichtarbeiter und Beschäftigte mit vielen Überstunden, langen Bereitschaftsdiensten; für Mitarbeiter, die starker körperlicher Belastung und Monotonie am Arbeitsplatz ausgesetzt sind.
- Für Mitarbeiter, die auf dem Heimweg unter Zeitdruck stehen, da sie z. B. noch andere Verpflichtungen zu erledigen haben (z. B. Erziehungspflichten, Kinder abholen, Einkäufe erledigen).
- Für Jugendliche, junge Fahranfänger und Fahrer motorisierter Zweiräder.

4. Fahrzeuge

- 4.1 Dienstlich genutzte Fahrzeuge sind mit (zusätzlichen) Komponenten ausgestattet, die die aktive und passive Sicherheit erhöhen.
- 4.2 Firmenfahrzeuge sind so ausgerüstet, dass sie für ihren Einsatzzweck / Transportaufgabe geeignet sind und die Ladung gut gesichert werden kann.
- 4.3 Es ist sichergestellt, dass sich Firmenfahrzeuge immer in betriebs- und verkehrssicherem Zustand befinden.
- 4.4 Fahrer sind dazu angehalten, sich vor Fahrtbeginn davon zu überzeugen, dass keine technischen Mängel offensichtlich sind.

5. Unternehmer

- 5.1 Unternehmer und Führungskräfte machen sich bewusst, dass „Verkehrssicherheit“ auch sie persönlich als Verkehrsteilnehmer betrifft.
- 5.2 Unternehmer und Führungskräfte machen sich gedanklich klar, dass ihr (Klein-)Betrieb existenziell bedroht sein kann, wenn sie wegen eines (Verkehrs-)Unfalles ausfallen.
- 5.3 Unternehmer und Führungskräfte ergreifen Maßnahmen, um ihre persönlichen Verkehrsunfallrisiken abzubauen.



Weitere Informationen
und Händler in Ihrer Nähe unter:
www.shimano-steps.com

SHIMANO
STEPS

Danke für die Aufmerksamkeit

Fragen?

Anmerkungen?

Kontakt:

Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gastgewerbe

Dr. Michael Geiler

Dynamostraße 7-11

68165 Mannheim

0621 / 4456 34 40

Michael.Geiler@bgn.de