

Abschlussbericht zum Vorhaben
**„BestMobil: Berufsbedingte Mobilität –
Identifizierung und Erprobung
von Präventionsansätzen“**
(Kennziffer FP 360)

Laufzeit

01.12.2015 – 31.05.2019

Autoren

Prof. Dr. Martin Schmauder¹
Tobias Ruttke²
Dr. Katrin Höhn¹
Martin Templer³
Dr. Alzbeta Jandova¹
Philip Ashton³
Christof Barth³
Clarissa Eickholt³
Prof. Dr. Rüdiger Trimpop²

Unter temporärer Mitarbeit von:

Dr. Stefanie Bornmann⁴
Dr. Reingard Seibt⁵
Dr. Sabine Rehmer⁶
Gerhard Kullmann⁷
Janine Ritthammer⁴
Yannic Mohr²
Tanja Nagel²

¹Professur für Arbeitswissenschaft, Technische Universität Dresden

² Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie, Friedrich-Schiller-Universität Jena

³systemkonzept Gesellschaft für Systemforschung und Konzeptentwicklung mbH, Köln

⁴Arbeitsmedizinischer Dienst, Universitätsklinikum Jena

⁵Institut und Poliklinik für Arbeits- und Sozialmedizin, Technische Universität Dresden

⁶Institut für Gesundheit in Organisationen Jena

⁷GITTA mbH, Berlin

Inhaltsverzeichnis

1	Problemstellung	10
2	Forschungszweck/-ziel	11
3	Methodik	12
3.1	Forschungsfragen.....	12
3.1.1	Akquise der Kooperationsunternehmen und Beteiligungsverlauf.....	16
3.1.2	Teilnehmende.....	19
3.2	Verwendete Instrumente und Auswertungsmethodik	20
3.2.1	Erste Stufe: GUROM und Arbeitssystemanalysen.....	20
3.2.2	Zweite Stufe: Analyse der Arbeitssituation der mobilen Zielgruppen in den Kooperationsunternehmen	22
3.2.3	Dritte Stufe: Intensivanalyse der mobilen Tätigkeit - Fahrbegleitung	23
3.2.4	Evaluation	24
3.2.4.1	Ziel und Zweck der Evaluation	24
3.2.4.2	Evaluationsablauf und -instrumente	25
3.3	Zeitplan	26
3.4	Aufgabenverteilung.....	27
4	Ergebnisse des Gesamtvorhabens	28
4.1	Modul 1: Zielgruppenorientierte Aufbereitung des Wissenstandes.....	28
4.2	Modul 2: Zielgruppenübergreifendes Belastungs- und Gefährdungsprofil der mobil Tätigen.....	29
4.2.1	Personenfaktoren	32
4.2.2	Fahrumgebung, Mobilitätsstrukturen und technische Merkmale (Technikfaktoren)	34
4.2.3	Arbeitsorganisatorische Faktoren und Merkmale.....	37
4.2.4	Mobilitätsbezogene Situationsfaktoren und -merkmale	40
4.2.5	Allgemeines Profil für mobile Tätigkeiten - Zusammenfassung	42
4.3	Modul 3: Interventionsstudie	46
4.3.1	Pretest	46
4.3.1.1	Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	46
4.3.1.2	Nicht-technische Außendienste (Service, Beratung, Verkauf, Akquise).....	47
4.3.1.3	Ambulante Pflege	48
4.3.1.4	Rettungsdienste.....	49
4.3.1.5	Fazit.....	50
4.3.2	Interventionen.....	65
4.3.3	Posttest und längsschnittliche Analysen	67
4.3.3.1	Exemplarischer Pre-Post-Vergleich: Mitarbeiterbefragung	67

4.3.3.2	Exemplarischer Pre-Post-Vergleich: Tagebuchdaten	83
4.4	Modul 4: Prozessevaluation und weiterführende Empfehlungen für die UVT	85
4.4.1	Prozess.....	85
4.4.1.1	Unternehmensprofil	85
4.4.1.2	Aktivitäten	85
4.4.2	Produkt	91
4.4.2.1	Impact	92
4.4.2.2	Effektivität	93
4.4.2.3	Nachhaltigkeit.....	96
4.4.2.4	Übertragbarkeit	97
4.5	Modul 5: Ableitungen für die UVT und eine Sammlung „Guter Praxis“	101
4.5.1	Ableitungen für die UVT	101
4.5.2	Transfer.....	103
4.5.3	Zusammenstellung der Sammlung “Guter Praxis“	103
4.6	Projektveröffentlichungen	105
5	Auflistung der für das Vorhaben relevanten Veröffentlichungen, Schutzrechtsanmeldungen und erteilten Schutzrechte von nicht am Vorhaben beteiligten Forschungsstellen.....	106
6	Bewertung der Ergebnisse hinsichtlich des Forschungszwecks/-ziels, Schlussfolgerungen	107
7	Aktueller Umsetzungs- und Verwertungsplan.....	108
8	Anhänge	109
9	Unterschriftenseite verpflichtend für Kooperationsprojekte.....	111

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektdesign.....	13
Abbildung 2: Projektablauf.....	14
Abbildung 3: Strukturmodell beim Projekt BestMobil	25
Abbildung 4: Zeitlicher Ablauf der Evaluation.....	25
Abbildung 5: Geplanter und tatsächlicher Projektablauf.....	26
Abbildung 6: Selbstzuordnung der N=581 Teilnehmenden bezüglich der Gründe ihrer berufsbedingten Mobilität bzw. der eigenen Zielgruppenzuordnung.....	34
Abbildung 7: monatliche Kilometerleistung mit PKW im Rahmen beruflicher Wege.....	34
Abbildung 8: Anzahl angefahrener Ziele pro Woche.....	35
Abbildung 9: Entfernung zum Zielort	36
Abbildung 10: Gefährliche Streckenabschnitte und Umgebungsbedingungen zu Fuß (linke Abb.) bzw. mit dem PKW (rechte Abb.)	37
Abbildung 11: Häufigkeit von Wochenendarbeit (linke Abbildung=Samstag; rechte Abbildung=Sonntag)	38
Abbildung 12: Ablenkende Gedanken während der dienstlichen Verkehrsteilnahme (N=129)	41
Abbildung 13: Parallelhandlungen während der Fahrt	42
Abbildung 14: Gelerntes aus den umgesetzten Maßnahmen (Befragung der Führungskräfte und Arbeitsschutzakteure)	95
Abbildung 15: Nutzen für das Unternehmen	95
Abbildung 16: Langfristige Auswirkung der Maßnahme (Befragung der Beschäftigten).....	96
Abbildung 17: Projekterfolge (Befragung der Führungskräfte und der Arbeitsschutzakteure).....	96
Abbildung 18: Einschätzung der Relevanz des Projekts und der im Projekt verwendeten Analyseinstrumente, Skalenbereich (sehr gering) bis 10 (sehr hoch), aw = mobility as work, ww = mobility while working.....	98
Abbildung 19: Einschätzung der Wiederholbarkeit und der Wahrscheinlichkeit der eigenen Durchführung, Skalenbereich 1 (nicht wichtig bzw. sehr unwahrscheinlich) bis 10 (sehr wichtig bzw. sehr wahrscheinlich), aw = mobility as work, ww = mobility while working.....	99
Abbildung 20: Einschätzung des Nutzens für den eigenen Betrieb, Skalenbereich 1 (sehr gering) bis 10 (sehr hoch), aw = mobility as work, ww = mobility while working.....	100
Abbildung 22: Handlungsfelder für die Praxis	101

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stichprobe der BestMobil-Interventionsstudie	18
Tabelle 2: Übersicht der eingesetzten Instrumente und Methoden	20
Tabelle 3: Teilschritte, Aktivitäten und eingesetzte Instrumente im Rahmen der Evaluation	26
Tabelle 4: Zuordnung der Arbeiten an einzelnen Projektmodulen (in Personenmonaten) zu Kooperationspartnern.....	27
Tabelle 5: Übersicht über die Teilnehmenden in GURUM	31
Tabelle 6: Übersicht über Detailabfragen zu Erschöpfungsabfragen	39
Tabelle 7: Merkmale der Mobilität.....	43
Tabelle 8: Technische und Fahrumgebungsfaktoren	52
Tabelle 9: Technische und Fahrumgebungsfaktoren (Fortsetzung)	53
Tabelle 10: Technische und Fahrumgebungsfaktoren (Fortsetzung)	54
Tabelle 11: Technische und Fahrumgebungsfaktoren (Fortsetzung)	55
Tabelle 12: Personenfaktoren	56
Tabelle 13: Personenfaktoren (Fortsetzung).....	57
Tabelle 14: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale	58
Tabelle 15: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale (Fortsetzung).....	59
Tabelle 16: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale (Fortsetzung).....	60
Tabelle 17: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale (Fortsetzung).....	61
Tabelle 18: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale (Fortsetzung).....	62
Tabelle 19: Situationale Faktoren.....	63
Tabelle 20: Situationale Faktoren (Fortsetzung)	64
Tabelle 21: Übersicht der umgesetzten Maßnahmen nach Zielgruppe	65
Tabelle 22: Ausgewählte Ergebnisse der Mobilitäts- und Gefährdungsprofile im Längsschnitt nach Zielgruppe (hier: technische Dienste).....	69
Tabelle 23: Zusammenfassende Betrachtung der Ergebnisse für die Unternehmen S3 und S2 der Zielgruppe "technischer Außendienst" auf Basis der Vorher-Nacher-Vergleiche im Rahmen des BestMobil-Projektes	79
Tabelle 25: Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends (n= 5)	83
Tabelle 26: Merkmale und Ausprägungen der vorgesehenen Zielgruppe und der erreichten Zielgruppe.....	92

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Antiblockiersystem
ASA	Arbeitssystemanalyse
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz
BAuA	Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin
BD	Bereitschaftsdienste
BiBB	Bundesinstitut für Berufsbildung
BG ETEM	Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse
BGHM	Berufsgenossenschaft Holz und Metall
BGN	Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gastgewerbe
BGW	Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
EA	ehrenamtliche Mitarbeitende
EMG	Elektromyografie
ESM	Experience Sampling Method
ESP	Elektronisches StabilitätsProgramm
CIPP	Context, Input, Process und Input
GPS	Global Positioning System
GUROM	Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität
HA	hauptamtliche Mitarbeitende
HGB	Handelsgesetzbuch
HRV	Herzratenvariabilität
IAG	Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung
IFA	Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung
i. S. e.	im Sinne eines/ einer
KMU	kleine und mittelständische Unternehmen
KU	Kooperationsunternehmen
LOI	Letter of Intent
MA	Mitarbeitende
MW	Mittelwert
PM	Personenmonat

P&P	Pencil & Paper (schriftliche Befragung)
PSA	persönliche Schutzausrüstung
SD	Standardabweichung
TB	Tagebuch
TOP-S	Technik-Organisation-Person-Situation
UK	Unfallkasse
UVT	Unfallversicherungsträger
VBG	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
VDSI	Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit
WLB	Work-Life-Balance

Kurzfassung deutsch

Erhöhte Mobilitätsanforderungen ziehen erhöhte arbeitsbedingte Verkehrs- und Mobilitätsunfälle nach sich. Maßgebliche unfallbegünstigende Situationen beziehen sich auf das Fahrumfeld, Verkehrsumfeld und die Verkehrssituation sowie das Fahrzeug. Darüber hinaus spielt das betriebliche Umfeld, also z. B. die Arbeitsbelastung, die Arbeitsorganisation, die Menge der notwendigen Fahrten sowie die Möglichkeit zur Nutzung gefähderungsärmerer Fahrzeuge eine wesentliche Rolle. Vor allem die Situation während der Fahrt ist für die Unfallverhütung von besonderer Bedeutung. Wissenschaftliche Untersuchungen existieren hierzu bis auf vereinzelte Ansätze noch nicht. Aber gerade hierbei braucht es auch erfolgreiche Interventionsansätze, um das Unfallgeschehen zu reduzieren.

Ziel des Projektes BestMobil ist es, die Belastungen, Beanspruchungen und Gefährdungen bei beruflichen Fahrten zu verstehen, empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten zu ermitteln und Empfehlung für Unternehmen und Institutionen, insbesondere Unfallversicherungsträger abzuleiten.

Die Zielgruppe sind mobil Beschäftigte, d.h. Personen, die ihre Tätigkeit an wechselnden Orten durchführen. Stellvertretend wurden folgende Berufsgruppen ausgewählt: ambulante Pflege, Service/ Montage (technischer Außendienst), Vertrieb/ Beratung (nicht-technischer Außendienst) und Rettungsdienste.

GUROM (Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität; www.gurom.de) stellt eines der wesentlichen Analyseinstrumentarien im Rahmen des Projektes dar. Neben Expertenbefragungen und Literaturauswertungen wurden mit GUROM die typischen Belastungen und Gefährdungen bei mobiler Tätigkeit erfasst. Tiefgreifende Erkenntnisse wurden mithilfe von Arbeitssystemanalysen, Tagebuchbefragung, Fahrbegleitung und der Erfassung physiologischer Stresskorrelate gewonnen.

Im Ergebnis wurden branchenspezifische Belastungsprofile bei allen Zielgruppen erstellt, die auf verschiedene Stressoren und Arbeits- sowie Verkehrsverhältnisse zurückzuführen sind. So unterscheiden sich Mitarbeitende in der ambulanten Pflege durch häufige kurzfristige Fahrten und Klienten mit sehr unterschiedlichen Anforderungen deutlich von Beratern/innen, die überwiegend längere Anfahrtswege haben. Hier ist weniger das Betriebsgeschehen als die Verkehrssituation von Bedeutung, z. B. bei Stau oder Beinahe-Unfällen. Bei Rettungsdiensten wiederum kommt es auf den Zweck der Fahrt, den Zeitdruck und das Umfeld an. In einigen Fällen spielen auch die organisatorischen Rahmenbedingungen, z. B. in Form von Zeitorganisation, Vertretungsregelungen etc. eine maßgebliche Rolle beim Entstehen und Erleben der Belastungs- und Beanspruchungsfaktoren. Insbesondere sticht hervor, dass die physiologischen Messungen ergaben, dass auch in Fahrabschnitten, die als ruhig empfunden wurden, deutlich erhöhte Herzschlagvariabilität und Pulswerte auftraten, was nahelegt, dass auch Fahrten zwischen oder zum Kunden als belastende Arbeit zu verstehen sind. Zusätzliche Einzelprofile untermauerten und spezifizierten den Gesamteindruck im Längsschnitt.

Aus den Analysen resultierende Interventionsmaßnahmen sind sowohl im technischen als auch im organisatorischen und personenbezogenen Bereich angesiedelt. Sie reichen von einfachen technischen Aufrüstungen der Fahrzeuge bis hin zu Verkehrssicherheitszirkeln und Fahrsicherheitstrainings. Insgesamt wurden über 130 bereits evaluierte Interventionsmaßnahmen/ Best-Practice-Beispiele zusammengetragen.

Darüber hinaus entstanden eine Fülle von Methoden und Verfahren, die es auch Betrieben erlauben, mit einfachen Mitteln die Belastung bei ihren Betriebsangehörigen zu erfassen, um aufgaben-, situations- und personenspezifische Präventionsmaßnahmen zu entwickeln.

Kurzfassung englisch

Increased mobility requirements result in increased work-related traffic and mobility accidents. Significant accident-prone situations relate to the driving environment, the traffic environment and the traffic situation as well as the vehicle. In addition, the business environment, just as e.g. the stress levels, the work organization, the amount of trips required and the possibility of using less hazardous vehicles are essential. Above all, the situation while driving is of particular importance for accident prevention. Yet, the scientific investigations dealing with the strain, stress and dangers during the trip are scarce, aside from a few isolated approaches. However, this is where successful intervention approaches are needed to reduce the number of accidents.

The aim of the BestMobil-project is to understand the strain, stresses and risks of work-related trips, to identify empirically verified preventive measures for work-related mobile jobs, and last but not least to derive recommendations for companies and institutions, especially accident insurance agencies.

The target group of the project are mobile workers. The following occupational groups have been selected as representatives: ambulant care, service/assembly, sales/consulting and emergency services. GURUM is one of the main analysis tools in the project. In addition to expert surveys and literature reviews, GURUM captured the typical burdens and hazards of mobile work. Profound insights were gained with the help of work system analyses, diary studies, driving observations during a work shift and recording of physiological stress correlates.

We found different stress and strain results in the specific types of occupations, which are closely related to the working and traffic environments and situations. On one hand, employees in ambulant care suffer from the effects of very many short trips with very exhausting and different challenges from the patients or clients visited. On the other hand, occupational consultants experience on their longer trips very different strains, often resulting from the traffic situation, such as traffic jams or near misses. Emergency services experience very different types of stress and strain, depending on the purpose of the trip, the clients, the working and driving conditions. In quite a few instances the organizational factors, such as working hours substitutes, clearness of communication, seem to have the biggest impact on experienced stress. Especially noteworthy is the result, that even in driving-times which are experienced as "relaxing", the physiological data show a higher pulse rate and variability, suggesting that driving is a more physically challenging type of activity than often assumed. Additional individual profiles support the general notions and demonstrate the effects longitudinally.

The resulting Intervention measures are located in the technical as well as in the organizational and personal area. They range from simple technical upgrades of the vehicles to road safety circles and driving safety trainings. In total, over 130 already evaluated intervention measures / best practice examples were collected.

In addition, a large number of methods and instruments were developed that allow each company to assess the stress and strain of their employees in mobile work relatively uncomplicated and at low costs. These results in turn help to develop prevention measures that are person-situation- and job-specific.

1 Problemstellung

Obwohl in den letzten Jahren eine Vielzahl von erfolgreichen Bemühungen unternommen wurde, die Verkehrssicherheit auf betrieblichen Wegen zu steigern (Trimpop, Rabe & Kalveram, 2008), deuten die jährlichen Statistiken der Unfallversicherungsträger auf starken Handlungsbedarf hin. In 2012 fanden 139 Personen ihren Tod im Straßenverkehr, während sie ihren beruflichen Verpflichtungen nachgegangen sind (BAuA, 2017). Verkehrsunfälle haben deutlich schwerere Folgen und längere Ausfallzeiten als andere Arbeitsunfälle: Mehr als 50 % der durch die gesetzlichen Versicherungen getragenen tödlichen Unfälle und neuen Renten sind Verkehrsunfällen geschuldet (Rothe, 2005).

Die Auswirkungen der Arbeitsunfälle im Straßenverkehr sind nicht zu personalisieren, sondern als gesellschaftliche Herausforderung zu verstehen. Dabei nimmt die Bedeutung berufsbedingter Mobilität stets zu. Ein Viertel der Vollzeitbeschäftigten in Deutschland ist berufsbedingt mobil (mobile Tätigkeit, Wochenendpendeln und Fernpendeln; Hüffmeier & Windel, 2014). Die wachsenden (globalen wie lokalen) Märkte und die Notwendigkeit einer Kunden- bzw. Dienstleistungsorientierung ziehen erhöhte Mobilitätsanforderungen nach sich (bspw. Lösung komplexer technischer Lösungen beim Kunden vor Ort, steigende Nachfrage nach ambulanter Altenpflege usw.).

Arbeitsbedingte Verkehrs- und Mobilitätsunfälle stellen eine besondere Herausforderung für die Prävention dar, da sie nur zu einem kleinen Teil bei innerbetrieblichen Wegen und Tätigkeiten geschehen (Vollrath & Krems, 2011). Vieles im Verhalten der Fahrenden hängt von ihrer persönlichen Risikoeinschätzung und Risikobereitschaft ab, die sich der direkten Kontrolle des Betriebes entzieht (Trimpop, Kalveram & Rabe, 2008). Weitere maßgebliche unfallbegünstigende Situationen beziehen sich auf das Fahrumfeld, Verkehrsumfeld und die Verkehrssituation sowie das Fahrzeug. Die verhältnisorientiert stärkste Einflussgröße bezieht sich auf das betriebliche Umfeld, also z. B. die Arbeitsbelastung, die Arbeitsorganisation, die Menge der notwendigen Fahrten sowie die Möglichkeit zur Nutzung gefährdungsärmerer Fahrzeuge. Neben der „akuten“ Gefährdung durch Unfälle kann sich ungünstig gestaltete Mobilität (psychische Belastungen, ergonomische Mängel in der Gestaltung des Fahrumfeldes etc.) mittel- und langfristig auch negativ auf die Gesundheit der Beschäftigten auswirken.

All diese Faktoren müssen betrachtet werden, wenn man die Gefährdungen im betrieblichen Verkehr umfassend analysieren und Erfolg versprechende Interventionen entwickeln und umsetzen will (Kalveram, Oberkötter & Trimpop, 2000; Trimpop, 1999). Vor allem die Situation während der Fahrt ist für die Unfallverhütung von besonderer Bedeutung. Bis auf vereinzelte Ansätze blieb sie bisher jedoch außerhalb des Untersuchungsfocus. Darüber hinaus benötigen Unfallversicherungsträger und Entscheider im Bereich des betrieblichen Gesundheitsmanagements wissenschaftlich gesicherte Informationen zu erfolgreichen Interventionsansätzen, die systematisch und umsetzungsorientiert aufbereitet sind.

2 **Forschungszweck/-ziel**

Ziel des Projektvorhabens ist es, wissenschaftlich fundierte Präventionsmaßnahmen für beruflich bedingte Mobilität empfehlen zu können, die belastungsfähige und erprobte Angebote für die Zielgruppen ambulante Pflege, Vertrieb, technischer Service und Rettungsdienste zur Erreichung der Vision Zero in der Arbeitswelt sein können. Als Ausgangsbasis für die Auswahl geeigneter Interventionen für die jeweilige Zielgruppe wird die Bestimmung des jeweiligen Belastungsprofils während der Arbeit und der Fahrtätigkeit benötigt, die auf einer breiten empirischen Basis erfolgt. Die Wirksamkeit der Interventionsmaßnahmen wird nach Regeln der Wissenschaft und unter Verwendung empirischer Datenbasis evaluiert. Aus den Untersuchungen sind übertragbare Interventionsansätze (ergänzt um weitere dokumentierte Best-Practice-Beispiele) bei berufsbedingter Mobilität zu erarbeiten, die sowohl der Reduzierung arbeitsbedingter Verkehrsunfälle als auch arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren im Zusammenhang mit mobilen Tätigkeiten dienen. Empfehlungen für die Präventionsarbeit der Unfallversicherungsträger sowie für die Maßnahmenumsetzung werden abgeleitet.

3 Methodik

3.1 Forschungsfragen

Die Arbeit innerhalb des Forschungsprojekts BestMobil wurde durch folgende Forschungsfragen geleitet:

- ▶ Welche Belastungen treten bei berufsbedingter Mobilität auf und von welchen Arbeitssystemelementen gehen sie aus?
- ▶ Durch welche Maßnahmen zur Arbeitssystemgestaltung lässt sich die Belastung bei Tätigkeiten mit berufsbedingter Mobilität optimieren?
- ▶ Was sind Erfolgstreiber für die Wirksamkeit von Maßnahmen zur sicheren und gesunden Gestaltung von Tätigkeiten mit berufsbedingter Mobilität?
- ▶ Welche Faktoren hemmen die Wirksamkeit von Maßnahmen zur sicheren und gesunden Gestaltung von Tätigkeiten mit berufsbedingter Mobilität?

Aufgrund der räumlich-zeitlichen Abwesenheit und der sich täglich mehrfach wiederholenden Ortswechsel ergeben sich für die beschäftigenden Unternehmen verschiedene Herausforderungen im Umgang mit ihren mobilen Beschäftigten. Neben arbeitsrechtlichen oder sozialen Themen sind dabei v.a. auch arbeitsschutzrelevante Aspekte relevant, da die Auftrags erledigung an unternehmensexternen Orten üblicherweise keine direkte Kontrolle der Gegebenheiten durch das Unternehmen ermöglicht. In der Folge ergeben sich andere Problemstellungen und damit auch völlig andere und z.T. in sich widersprüchliche Belastungs-Beanspruchungskonstellationen als bei Beschäftigten ohne Außendienstaufgaben. Da sich aber daraus keine verringerten arbeitsschutzrelevanten Verantwortlichkeiten der Unternehmen für die Beschäftigten im Außendienst ergeben, müssen Unternehmen Möglichkeiten finden, zunächst den tatsächlichen "Status Quo" der Arbeitssituation zu erfassen, um dann auf dieser Basis angemessene Präventions- und Sicherheitskonzepte zu entwerfen und umzusetzen.

Die gleichen Herausforderungen ergaben sich auch beim BestMobil-Forschungsprojekt. Darüber hinaus musste ein belastbares Forschungsdesign gefunden werden, welches gleichzeitig möglichst genaue und dabei umfassende Daten generierte, ohne dabei zu sehr zu Lasten der Auswertbarkeit zu gehen. Darüber hinaus mussten für die Ableitung der Präventivmaßnahmen und zur weiteren Beantwortung der Forschungsfragen auch Zusammenhangsanalysen zwischen den Datenquellen erfolgen, die auch bei jeweils zielgruppen- und unternehmensspezifischen Besonderheiten zu verlässlichen Ergebnissen führen. Die gleichzeitig genaue und umfassende Arbeitsrealitätserfassung mit besonderem Fokus auf der Belastungs-Beanspruchungsmessung bei gleichzeitig noch beherrschbaren Auswertungsaufwänden, führte zu einem hierarchisch-sequenziellen Vorgehen.

Die nachfolgende Abbildung 1 veranschaulicht das Design und den Aufbau des BestMobil-Projektes. Das trichterförmig angelegte Studiendesign folgt inhaltlich den Prinzipien der zunehmenden Informationstiefe bei anfänglich möglichst großer Informationsbreite sowie der Ermöglichung des gegenseitigen inhaltlichen Abgleichs und der Ergänzung der Informationen aus den verschiedenen Quellen und Messmethoden.

Es wird also bei der Gesamtmenge aller zielgruppenbezogenen Verkehrsteilnehmenden aus der GUROM-Datensammlung begonnen, dann näher auf die teilnehmenden Betriebe und schließlich in Intensiverhebungen auf jeweils einen Fahrer aus ausgewählten Unternehmen eingegangen. Diese Erhebungs- und Analysemethodik wird im Folgenden näher beleuchtet.

Eine belastbare Datenbasis auf der ersten Trichterebene stellten die gesammelten Daten des GUROM-Projekts (Online-Gefährdungsbeurteilung zu den Belastungen und Beanspruchungen im Rahmen organisationaler Mobilität auf Basis des TOP-S-Ansatzes - www.gurom.de) dar. Ziel war es hier, zunächst einen möglichst umfassenden empirischen Einblick in die Arbeitsrealität inkl. der wirkenden Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen bei

einer Vielzahl von mobilen Tätigkeiten zu finden. Hierfür wurden die zum Projektstart in GUROM vorliegenden Daten von Beschäftigten mit mobilen Tätigkeiten ausgewertet.

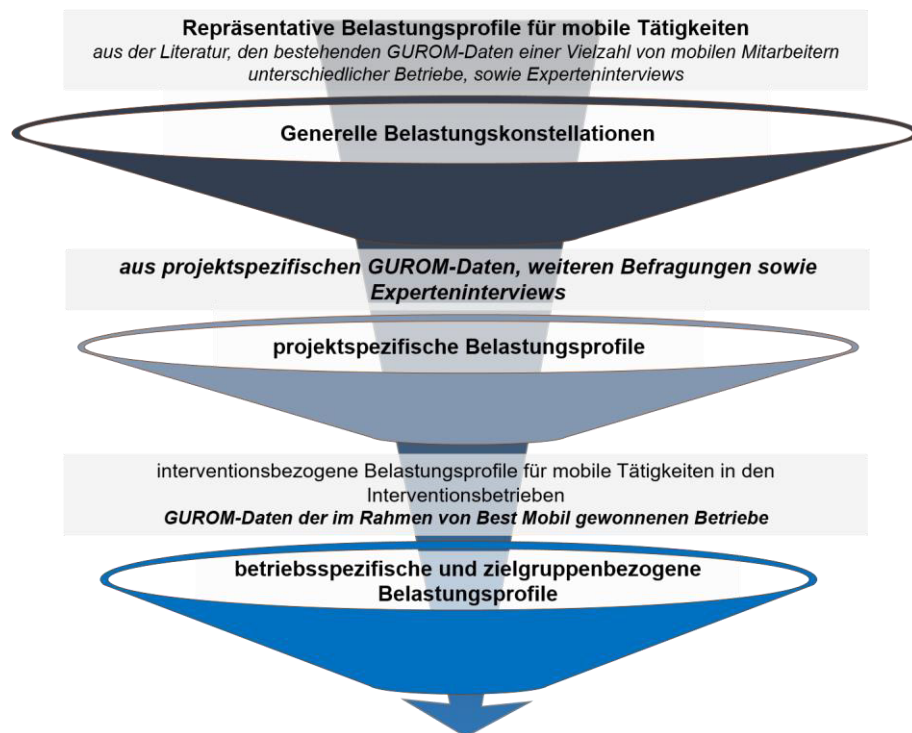


Abbildung 1: Projektdesign

Die Brutto-Datenbasis, auf die dabei zurückgegriffen wurde, beinhaltet alle GUROM-Daten zwischen 2016 - 2019 und umfasste anfänglich ca. 2.100 Teilnehmende und wuchs bis zum Ende des BestMobil-Projektes auf N= 5.569 Personen an, die jeweils bis zu 2.772 beantworteten Einzelfragen zu den verschiedenen technischen, fahrumfeld-bezogenen, organisationalen, individuell-personenbezogenen und situationalen Faktoren mit Auswirkungen auf die Arbeitsrealität von Beschäftigten, beantworteten. Das daraus extrahierte generelle Belastungsprofil bei mobilen Tätigkeiten (vgl. Abbildung 2) wurde zusätzlich zu den vorher durchgeführten umfassenden Literaturanalysen dazu genutzt, die darauf folgenden zielgruppen- und unternehmensspezifischen Datenerhebungen und Auswertungen vorzubereiten, durchzuführen und auszuwerten. Der Faktor „Situation“ bezieht sich dabei insbesondere auf Verkehrssituationen, wie z. B. Stau, auf die ein Unternehmen keinerlei Einfluss hat, die aber dennoch teilweise erhebliche Belastungen hervorrufen können.

Aufgrund der Gefährdungsintensität, der Projektziele sowie der zur Verfügung stehenden personellen, finanziellen, logistischen Möglichkeiten des Projektteams, sowie der Tatsache, dass die spezifischen mobilen Einsatzrealitäten, neben möglichen Ähnlichkeiten, immer multifaktoriell bedingt sind und bspw. nach Branche, Unternehmen sowie konkreteren Fahr- und Tätigkeitszwecken zum Teil sehr stark voneinander abweichen, wurde eine Eingrenzung der möglichen Bandbreite an mobilen Arbeitsformen und Tätigkeitsgruppen durch die Auswahl von vier grundlegenden Zielgruppen mobil Arbeitender, vorgenommen. Diese sind: Rettungsdienste, ambulante Pflege, Außendienstmitarbeitende/ Berater (nicht-technischer Dienst), technisches Wartungs-Montagepersonal (siehe Kapitel 3.2).

Nach deren erfolgreicher Akquise startete dann ein wiederum mehrstufiger Datenerfassungsprozess, beginnend mit der Teilnahme an GUROM und der dazugehörigen unternehmensspezifischen Auswertung und Berichterlegung. Darauf aufbauend und zur weiteren Aufklärung der spezifischen Zusammenhänge, wurden unternehmensweite Arbeitssystemanalysen in den Unternehmen vor Ort durchgeführt, deren Ziel insbesondere die genaue Erfassung

aller relevanten Arbeitsteilsysteme der Kooperationsunternehmen ist. Mittels vorbereiteter Checklisten und im Rahmen umfangreicher Interviews mit den Führungs- und Funktionspersonen der Unternehmen konnten die Resultate der GUROM-Analysen tiefer aufgeklärt und ein Verständnis für die erweiterten Zusammenhänge ermöglicht werden. Um die Arbeitsrealität der mobilen Beschäftigten in den Unternehmen genauer zu erfassen, wurde der Arbeitsalltag der mobilen Beschäftigten ebenfalls genauer erfasst. Zu diesem Zweck wurden idealerweise N=5 freiwillige Personen gebeten, eine typische Arbeitswoche (Mo-Fr), ihren Arbeitstag und etwaige positive und negative Ereignisse und Zustände mittels eines zweimal täglich auszufüllenden Tagebuchs (morgens und abends zu dokumentieren. Idealerweise am letzten Tag dieser Woche (oder in direkter zeitlicher Nähe zu dieser Woche) erfolgte abschließend eine umfassende Fahrbegleitung durch eine in Beobachtung geschulte Person. Die Fahrbegleitungen wurden mithilfe vorbereiteter Protokolle durchgeführt und nach Einzeltouren unterteilt. Parallel erfolgten weitere Messungen (explizite stündliche Stressabfrage, Einschätzung der Fahrweise physiologische Messung der Herzratenvariabilität (HRV) zur Erfassung des individuell-physiologischen Stressniveaus, GPS-Tracking zur genauen Ermittlung weiterer Fahrparameter und ein vollständiger Videomitschnitt des vorderen Fahrinnenraums inkl. des Fahrerverhaltens sowie des vorausliegenden Streckenabschnitts). Alle o.g. Methoden fallen in Abbildung 2 unter Modul 3a.

Die damit generierten unternehmensspezifischen Belastungsprofile stellen die empirische Basis für die Auswahl geeigneter Interventionsmaßnahmen (unternehmensbezogen und zielgruppenspezifisch passend) dar, die dann den Unternehmen vorgeschlagen und nach gemeinsamer Auswahl durchgeführt wurden (Modul 3b). Diese Durchführung wurde ebenfalls begleitet und dokumentiert (Modul 4) um mögliche Einflussnahmen durch die Art der Maßnahme und deren Durchführung zu dokumentieren.

Den Abschluss der Interventionsstudie des Projektes bildet die Postmessung (Modul 3c), die eine Wiederholung des oben genauer beschriebenen Moduls 3a darstellt (GUROM, Arbeitssystemanalyse, Tagebuch, Fahrbegleitung), um mögliche Effekte der durchgeführten Maßnahmen abbilden zu können.

Die Quintessenz für Unternehmen und Unfallversicherungsträger ist die unter Modul 5 zusammengefasste Ableitung wirksamer Präventionsmaßnahmen durch die Beschreibung von betrieblichen Best-Practice-Beispielen zu wirksamen Präventionsmaßnahmen im Bereich der organisationalen bzw. berufsbedingten Mobilität.

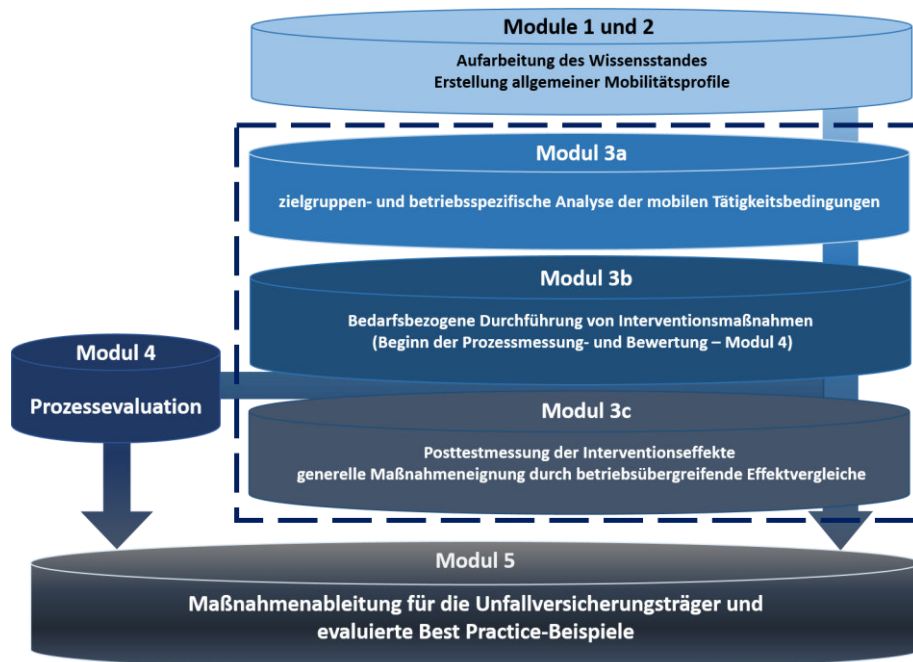


Abbildung 2: Projekttablauf

Zielgruppe und Stichprobe

Wie bereits angegeben, sind die Zielgruppe im BestMobil-Projekt mobil tätige Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Die Gründe zur Betrachtung dieser spezifischen Gruppe sind vielfältig. Zum einen führen die Veränderungen der Arbeitswelt mit ihren gestiegenen Mobilitäts- und Flexibilitätsanforderungen zu einer verstärkten Beschäftigung mit diesem Themenbereich, was sich auch dadurch zeigt, dass in den letzten Jahren eine zunehmende Dichte journalistischer Beiträge und intensiver akademisch-wissenschaftlicher Auseinandersetzung festzustellen ist. Zum anderen ist es für Unternehmen aufgrund der Ortsflexibilität und der externen Arbeitsorte generell sehr schwierig, die teils spezifischen arbeitssicherheitlichen Bedürfnisse und Bedarfe dieser Mitarbeitergruppen adäquat zu berücksichtigen und zu bearbeiten. Insbesondere die Sicherheitsfachkräfte und die weiteren Akteure der betrieblichen Arbeitssicherheit sind dann mit arbeitssicherheitlichen Problemstellungen konfrontiert, die mit den klassischen Methoden und Herangehensweisen schwierig zu lösen sind und für die häufig keine Blaupausen vorliegen. Dies gilt in gleicher Weise für die Effektmessung und -verstärkung möglicher Maßnahmen. Die Unsicherheit auf Seiten der betrieblichen Arbeitsschutzakteure konnte u.a. in der Sifa-Langzeitstudie (Trimpop et al., 2012) mehrfach nachgewiesen werden. Ein weiterer Grund für eine intensivere Auseinandersetzung mit der Gruppe der mobilen Beschäftigten ist die veränderte Belastungs- und Beanspruchungssituation bzw. -konfiguration im Vergleich zu vorrangig stationär im Unternehmen arbeitenden Menschen, was sich bereits aus den allgemeinen Randbedingungen vermuten und u.a. auch an den vergleichsweise hohen Unfallzahlen dieser Gruppe zeigen lässt.

Ein weiterer Aspekt bei der Auseinandersetzung ist die Unklarheit darüber, was unter "berufsbedingter Mobilität" verstanden wird. Bei der Auseinandersetzung mit diesem Thema wird schnell deutlich, dass sich hinter Begriffen wie "berufliche Mobilität", "berufsbedingte Mobilität", "mobile Arbeit" oder "räumlich-zeitliche Entgrenzung" teils sehr unterschiedliche inhaltliche Konzepte verbergen. Die in diesem Kontext häufig diskutierten "neuen Arbeitsformen", sowie deren dahinterliegenden Anforderungen an die flexible Beschäftigten und deren Arbeitszeiten sowie die potentiellen Chancen und Gefahren der damit einhergehenden räumlich-zeitlichen Entgrenzung von Arbeit, werden im Rahmen der teilnehmenden Unternehmen bzw. Beschäftigte in der BestMobil-Stichprobe betrachtet, bedürfen jedoch einer separaten Studie zur Eruiierung der genauen Bedingungsgefüge.

Mobilität im Sinne von BestMobil bezieht sich auf ein eher klassisches Mobilitätsverständnis. Bezugnehmend auf Cohens (2010) Konzeption des "mobile work" fokussiert sich die BestMobil-Untersuchung auf Beschäftigte, die der Gruppe "mobility for work" angehören. BestMobil betrachtet also die berufsbedingte Mobilität, bei denen die Arbeitenden "im Rahmen ihrer Arbeitstätigkeit täglich örtlich und z.T. auch zeitlich mobil sind, d.h. den Ort der Arbeitstätigkeit täglich (mehrfach) wechseln bzw. aufsuchen". Damit werden explizit die zur Ausübung der eigentlichen Tätigkeit notwendigen, betriebsbedingt während der Arbeitszeit zurückgelegten Wege in den Fokus genommen. Folgt man beispielsweise Paridon (2012), lassen sich die in BestMobil betrachteten mobilen Tätigkeiten bzw. die hier betrachtete berufsbedingte Mobilität am ehesten der zirkulären Mobilität und noch genauer, den "vari-mobilen Tätigkeiten" zuordnen.

Ausgenommen sind gemäß der obigen Definition mobile Berufe, wie z. B. Kurier- oder Taxifahrer oder Fernfahrer, bei denen der Waren- oder Personentransport den Hauptinhalt der Gesamtarbeitstätigkeit darstellt. Ebenso sind Arbeitsformen, bei denen unter arbeitsbezogener Mobilität vor allem Arten virtueller Arbeit/Heimarbeit/Home-Office oder andere räumlich-zeitlich entgrenzte Arbeitsformen verstanden werden, nicht der Hauptfokus, wenn gleich solche oder ähnliche berufsbedingten Merkmale bei den BestMobil-Zielgruppen ebenfalls zur Arbeitsrealität gehören können. Ebenfalls nicht im zentralen Fokus der Studie sind jegliche Formen residenzieller Mobilität (berufsbedingter Umzug) oder aber die Bedingungen und Konsequenzen der unterschiedlichen Formen berufsbedingten Pendelns.

Die damit umschriebenen mobilen Arbeitstätigkeiten und deren belastungs- und beanspruchungsrelevanten Rahmenbedingungen und tätigkeitsfeldspezifische Unterschiede wurden auf Basis des o.g. Verständnisses in vier Tä-

tigkeitsbereiche bzw. Berufsfelder aufgeteilt, die aufgrund ihrer konkreten typischen Einsatzrahmenbedingungen als hinreichend distinkt zueinander angenommen wurden. Diese sind:

- Technische Außendienste: Mitarbeiter/-innen im vorwiegend manuell-technischen Außendienst (Installation, Instandhaltung, Wartung von technischen Anlagen, Geräten)
- Nichttechnische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise, Kundenbetreuung etc.)
- Ambulante Pflege
- Medizinischer Rettungsdienst

Die berufsgruppenspezifische Unterteilung der berufsbedingten Mobilität erfolgte aufgrund der Überlegung, dass sich die jeweiligen Ausprägungen der berufsbedingten Mobilität innerhalb der Zielgruppen stärker ähneln als zwischen den Gruppen, weil sich die technisch-fahrumbgebungsbezogenen Merkmale (genutzte Fahrzeugart, Ingesamt-Fahrzeit, Anzahl angefahrter Zielorte pro Tag, genutzte Streckenarten, technischer Zustand der Fahrzeuge, technische Ausstattung der Fahrzeuge, weitere Expositionsmerkmale etc.), die personenbezogenen Merkmale der mobilen arbeitenden Personen (Alter, Geschlecht, Familienstand etc.), die arbeitsorganisatorischen Aspekte (Art der Ziel- und Routenplanung, Häufigkeit kurzfristiger Auftrags- oder Abfolgeveränderungen, Kommunikationsnotwendigkeiten und -hindernisse mit dem eigenen Unternehmen bzw. den anzufahrenden Kunden, Einbezug der mobilen Beschäftigten in tätigkeitsrelevante betriebliche Veränderungen, allgemeine Partizipationsmöglichkeiten der Beschäftigten etc.) sowie situationale Einflussgrößen (Wetter, Fahrzeugwechsel, Wildwechsel, Frequenz kurzfristiger Routenänderungen aufgrund von Staus oder Baustellen etc.) ggf. gruppenspezifisch auswirken und damit die daraus resultierenden Belastungs-Beanspruchungskonstellationen anders ausfallen. Tabelle 1 bietet eine Übersicht der an der BestMobil-Interventionsstudie beteiligten Unternehmen, mit gesonderter Ausgabe der Beteiligungsrate zu verschiedenen Studienphasen.

3.1.1 Akquise der Kooperationsunternehmen und Beteiligungsverlauf

Zu Beginn der Studie wurden aus allen vier Zielgruppen mehrere Unternehmen für die Teilnahme gewonnen. Leider konnten trotz intensiver Bemühungen nicht alle Unternehmen über den gesamten Projektverlauf gehalten werden. Die Dropouts der betreffenden Unternehmen wurden durch diese unterschiedlich begründet, ließen sich letztlich jedoch auf zwei Hauptthemen reduzieren:

1. Mehrere Unternehmen verschätzten sich anfangs bei der Machbarkeit und mussten ihre Teilnahme nach bereits erfolgter Zusage absagen oder verkürzen. Die nicht ausreichenden Ressourcen betrafen bspw. den zeitlichen Rahmen des Projekts, den notwendigen zeitlich-personellen Aufwand für das Unternehmen oder wurden mit einer hohen Auslastung aufgrund anderer interner/externer Projekte begründet. Dies betraf vor allem die Kooperationsunternehmen der Zielgruppe "Rettungsdienst". Aufgrund der bekannten Probleme, wie z. B. einer vergleichsweise dünnen Personaldecke und hoher zeitlicher Belastung des fahrenden Personals sowie in Detailgesprächen festgestellten schwierigen rechtlichen und/oder räumlichen Fahrbegleitungssituation, wurde eine mögliche erhöhte Abbruchquote von vornherein einkalkuliert und sollte u.a. durch eine größere Zahl von Kooperationspartnern im Zuge der Anfangsakquise kompensiert werden. Leider konnten sowohl die Hauptorganisationen als auch die kontaktierten "Backup-Unternehmen" aus sich zumeist ähnlichen Gründen ebenfalls nicht am Forschungsprojekt teilnehmen. Die damit aber ebenso offensichtliche hohe zeitlich-personelle Auslastung der Rettungsdienste bzw. des fahrenden Personals konnte letztlich nur mit einer intensiveren Literaturanalyse zu dieser Zielgruppe und den im GURUM-Bestand zu dieser Zielgruppe enthaltenen Daten kompensiert werden.
2. In mehreren Unternehmen ergaben sich im Verlauf der Studie relevante strukturelle Veränderungen, wie z. B. Eigentümer- bzw. Geschäftsführerwechsel und/oder Veränderungen bei den organisationsinternen Kontaktpersonen bzw. Führungspositionen. In einem Unternehmen veränderten gesellschaftspolitische

Entscheidungen die grundlegende mittelfristige Unternehmensperspektive und -ausrichtung und verhin-
derten aufgrund der daraus resultierenden Schwerpunktsetzung die Fortführung des Projekts.

Es bleibt aber insgesamt als positives Fazit festzustellen, dass mit Ausnahme der Gruppe "Rettungsdienst", in den
assoziierten Unternehmen, mindestens die Nullmessung in Modul 3a abgeschlossen wurde, so dass die entspre-
chenden Daten für die Belastungsprofile genutzt werden konnten.

Insgesamt wurde durch die Projektgruppe während der gesamten Laufzeit ein hoher zusätzlicher Aufwand betrie-
ben, um die Kooperationsunternehmen (KU) über den gesamten Studienzeitraum zu halten. Neben der hohen
Flexibilität bei der Festlegung der Frequenz und der zeitlichen Lage der Rückmeldetermine wurde ebenfalls bei
den Fahrbegleitertreffen auf unternehmensinterne Spitzen oder andere relevante Aspekte Rücksicht genommen.

Für die teilnehmenden Mitarbeiter selbst, konnten als Gegenleistung bzw. Dankeschön für die Teilnahme v.a. klei-
nere Incentives (Gutscheine, Werkzeugsets, Eiskratzer, Erste Hilfe-Sets, etc.) weitergegeben werden, welche der
Projektgruppe von verschiedenen Berufsgenossenschaften zur Verfügung gestellt wurden.

Die Unternehmen selbst erhielten je Unternehmen eine intensive Analyse ihrer unternehmensinternen Gefähr-
dungssituation im Rahmen zweimaliger vollständiger GURUM-Analysen inkl. der dazu gehörigen Berichte
(Prä/Post), wodurch sie die gesetzlichen Anforderungen an die Erstellung und Anpassung der Gefährdungsbeurtei-
lung (ArbSchG; DGUV Vorschrift 1) erfüllten.

Des Weiteren wurden alle ausgewählten und durchgeführten Maßnahmen, welche an externe Dienstleister ver-
geben wurden, durch die Projektgruppe organisiert und administriert. Dies führte für alle an BestMobil teilneh-
menden Unternehmen über den zeitlichen Aufwand hinaus zu geringen weiteren Kosten. Bei unternehmensinter-
nen Nachfragen und Veränderungen konnten ebenfalls mehrere unterstützende Rückmelde- und Ergebnistermine
vor Ort ermöglicht werden. Grundsätzlich bestand das Angebot, dass die KU sich bei inhaltlich ähnlichen Themen
jederzeit an die entsprechenden Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Projektgruppe wenden konnten, was die
kooperierenden Unternehmen auch regelmäßig taten.

Zur Kompensation der Dropouts wurden während der gesamten Projektlaufzeit wiederholt Neuakquisitionen un-
ter weiteren Unternehmen mit Beschäftigten aus den Zielgruppen durchgeführt. Im Falle eines Pflegedienstes
konnte dies bereits zu einer späten Phase des Projekts aufgrund der hohen Kooperationsbereitschaft und des
Interesses des Unternehmens kurzfristig begonnen werden und sowohl die Ersterhebungsphase als auch die Maß-
nahmendurchführung noch vor Studienende erfolgreich abgeschlossen werden. Die Posttest-Messung wird in
einer eigenen Veröffentlichung auf einem wissenschaftlichen Kongress (PASIG, 2020) berichtet werden.

Tabelle 1: Stichprobe der BestMobil-Interventionsstudie

		Tätigkeit	Anzahl MA	GUROM (1)	TB & FB (1)	Fahr (1)	GUROM (2)	TB & FB (2)	Fahr (2)
	Rettungsdienste								
1	R1	Rettungsdienst	20.013 (HA) 33.998 (EA)	18					
2	R2	Rettungsdienst	52 (RD ASB Erfurt)						
3	R3	Rettungsdienst	295 (BD)						
	Pflege								
4	P1	Amb. Pflege	40	22	5	1	7	5	-
5	P2	Amb. Pflege	80/20 mob.	18	4	1			
6	P3	Amb. Pflege	17	6	5	1			
	Technische Außendienste								
7	S1	Pegelmessung Instandhaltung	350	158	5	1			
8	S2	IT-Service	5	5	3	1	5	3	1
9	S3	Mobiler Entstördienst Tech. Dienst Gas/Wasser	3.116	163	5	2	48	5	2
	Nicht-technische Außendienste								
10	V1	Audits/ Produktions- prüfungen	700	80					
11	V2	Fachkräfte für Ar- beitssicherheit	4.000	14	5	1	12	4	1
12	V3	Beratung	1	1					
13	V4	Fachkräfte für Ar- beitssicherheit	3	3	3	1	3	2	-
14	V5	Privater Musikunter- richt	(1)*	1	1	1	1	1	1
15	V6	Beratung	2	1	1	1	1		

Die Namen der Unternehmen wurden zur Wahrung der Anonymität aller beteiligten Beschäftigten durch Unternehmenscodes ersetzt.

Abkürzungen: *= Teilnahme als Freiberufler/Privatteilnahme, MA= Mitarbeiter/-innen, TB= Tagebuch, FB= Mitarbeiterfragebogen, Fahr= Fahrbegleitung; (1)= Pretest, (2)= Posttest, HA= hauptamtliche Mitarbeiter/-innen, EA= ehrenamtliche Mitarbeiter/-innen, BD= Bereitschaftsdienste

3.1.2 Teilnehmende

Bei den Angaben zu den Stichprobenumfängen sind zunächst einige Anmerkungen zum besseren Verständnis der Zahlen in Tabelle 1 wichtig:

1. BestMobil nutzte die GUROM-Daten zur Beantwortung mehrerer Fragestellungen unter Rückgriff auf ebenfalls in GUROM abgefragte Kriterien, um bspw. die teilnehmenden Personen aus den vier Zielgruppen oder mobil tätige Beschäftigte ohne Beachtung der Zielgruppenzugehörigkeit auswählen zu können. Da einige dieser Abfragen als Mehrfachantwortensets vorlagen, können sich die jeweils zugrundeliegenden Fallzahlen je nach betrachteter (Teil-)Fragestellung und Betrachtungsweise deutlich unterscheiden.
2. GUROM ist ein kontinuierlich laufendes Forschungsprojekt und veränderte daher seine Datenbasis ebenfalls fortlaufend. Um einzelne Teilfragen zu beantworten, wurden zu unterschiedlichen Zeitpunkten die jeweils relevanten Teilnehmenden aus der Teilnehmerdatenbank ausgewählt, was bei späteren Extrakten ggf. zu höheren Grundmengen führen kann.
3. Da es das Ziel von GUROM ist, die individuell höchst variable mobile Arbeitsrealität möglichst umfassend, genau und dabei zeitökonomisch zu erfassen, ist das gesamte Instrument hierarchisch-adaptiv konstruiert. Das bedeutet, dass die Auswahl der jeweils individuell vorgelegten Themen und Inhalte auf Basis der vorherigen Angaben vorgenommen wird, so dass im Gegensatz zu klassischen Fragebögen nicht von allen teilnehmenden Personen auch alle Fragen bearbeitet werden müssen. Vorgelegt werden nur die Themen, die für den jeweiligen Teilnehmenden inhaltlich passend sind. Abgefragt werden die jeweiligen Themenbereiche nur dann, wenn sich in der Vorauswahl auch Hinweise auf deren individuelle Relevanz ergeben. Die Relevanzeinschätzung wurde mithilfe eines dem Hauptfragebogen vorgeschalteten Screeningfragebogens realisiert. Da allerdings auch die Möglichkeit bestehen sollte, dass Unternehmen bereits bei der GUROM-Anmeldung bestimmte Inhaltsmodule für ihre Beschäftigten verpflichtend anlegen können, ergibt sich im Zuge der Datenauswertung die Situation, dass alle teilnehmenden Personen zwar den Screeningteil des Fragebogens durchlaufen, sich dann aber adaptiv durch die weiteren Detailbereiche arbeiten. Diese flexible Vorgehensweise reduziert die individuelle Bearbeitungszeit bei gleichzeitig maximaler inhaltlicher Flexibilität, erzeugt aber wie in BestMobil ggf. stärker fluktuierende Stichprobengrößen bei zusammenfassenden Betrachtungen und entsprechenden statistischen Auswertungen.
4. Die Datensammlung in BestMobil folgt ebenfalls einem hierarchisch-trichterförmig Vorgehen und verzichtet bei zunehmender Detailstufe auf eine hohe Fallzahl zugunsten einer multimethodalen Tiefenmessung. Dies muss bei der Interpretation der Ergebnisse stets beachtet werden.
5. Die zweimalige Messung im Rahmen der Module 3a/3c und die selektiven Dropouts einiger Unternehmen bzw. die Nichtteilnahme einzelner Beschäftigten an der Postmessung erzeugte ebenfalls sinkende Fallzahlen.

3.2 Verwendete Instrumente und Auswertungsmethodik

Im Rahmen des Projektes wurde eine Vielzahl an Untersuchungsmethoden eingesetzt, um eine möglichst vollständige Abbildung der Belastungen und Gefährdungen bei organisationaler Mobilität zu erhalten. Tabelle 2 bietet eine Übersicht eingesetzter Instrumente und verwendeter Methoden, die in folgenden Abschnitten näher beschrieben werden.

Tabelle 2: Übersicht der eingesetzten Instrumente und Methoden

	Evaluationsobjekt	Inhalte	Ergebnis
Stufe 1			
GUROM	alle Mitarbeiter/-innen alle /ausgewählte Unter- nehmenseinheiten Gesamtunternehmen	Gefährdungsfaktoren und Einzelthe- men auf den Ebenen TOP-S	umfassender Überblick über bestehende Mobilitätssituati- on im Unternehmen
Arbeitssystemanalyse	Gesamtarbeitssystem / Strukturen und Prozesse im Gesamtunternehmen	Strukturen und Prozesse aller relevan- ter Arbeitsteilsysteme inkl. deren Schnittstellen	Aufklärung aller relevanter Zusammenhänge der Arbeits- teilsysteme auf struktureller und prozessbezogener Ebene
Stufe 2			
Fragebogen	mobile Mitarbeiter/-innen der KU (je 5 MA)	ausgewählte GUROM-Themen und ggf. weitere zielgruppenspezifische Themen	Aktualisierung der Informatio- nen aus der ersten GUROM- Befragung
Tagebuch		morgens: Schlafqualität, Vorbereitung für und Erwartungen an den Arbeitstag, abends: Rückschau des vergangenen Arbeitstages, besondere Ereignisse; physische und psychische Beschwerden	wiederholte Messung zur Ana- lyse möglicher Veränderungen
Stufe 3			
Fahrbegleitung	jeweils eine mobil tätige Person pro KU	Mehrfachmessung und stresszentrierte Abbildung des Fahralltags der mobilen Beschäftigten mittels verschiedener Methoden (physiologisch, explizit ver- bal, implizit verhaltensbezogen)	genaue Erfassung des mobilen Arbeitsalltages

KU= Kooperationsunternehmen; MA= Mitarbeiter/-in

3.2.1 Erste Stufe: GUROM und Arbeitssystemanalysen

Im ersten Analyseschritt bestand die Zielstellung darin, einen möglichst breit gefächerten Einblick in die unternehmensspezifischen Mobilitätsstrukturen und zielgruppenbezogenen Einsatzrahmenbedingungen zu erhalten.

GUROM

Die Online-Gefährdungsbeurteilung (GUROM) dient in BestMobil als umfassende Erstmessung u.a. von Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit. GUROM erfasst hierbei eine Vielzahl von Faktoren und Themen, die im Zusammenhang mit organisationaler Mobilität stehen. Hauptebenen sind hierbei die Organisation bzw. die organisatorischen Rahmenbedingungen inkl. der sicherheitsrelevanten stationären und mobilen Aspekte der Arbeit, eine Vielzahl personengebundener Merkmale des Teilnehmenden im unmittelbaren und mittelbaren Zusammenhang mit der Arbeitstätigkeit und der hierfür relevanten Mobilitätsthemen (auch individuell wahrgenommene Belastungen, Beanspruchungen und Beanspruchungsfolgen, Parallelhandlungen während der Verkehrs-

teilnahme, Unfallereignisse etc.), technische Merkmale der genutzten Verkehrsmittel, wie die Ausstattung von Fahrzeugen, das Vorhandensein und die Nutzung von persönlicher Schutzausrüstung (PSA) auf den berufsbedingten Wegen inkl. der Fußwege, sowie weitere expositionsbedingte Informationen zu den beruflich genutzten Fahr- bzw. Laufumgebungen (Strecken, Fahrzeiten, Häufigkeiten von Ereignissen) und weitere sicherheitsrelevante Themen. Die konzeptionelle Basis für die Analyse mit GUROM bildet dabei ein umfassend-integrativer Technik-Organisation-Person-Situation-Ansatz (TOP-S). Insgesamt beinhaltet GUROM weit über 2.000 thematische Abfragen im Zusammenhang mit der Mobilität. Um die Teilnahmebereitschaft nicht zu reduzieren, erfolgen die Abfragen in GUROM adaptiv, d.h. auf Basis eines vorgeschalteten Screenings, in dem die individuell relevanten Teilaspekte der organisationalen Mobilität zunächst eingegrenzt werden. Das Ziel besteht darin, die Teilnehmenden lediglich zu den Themenbereichen zu befragen, die für sie tatsächlich relevant sind. Im Ergebnis erhalten sie unmittelbar nach der vollständigen Teilnahme an GUROM ein individuelles Gefährdungsprofil auf Basis der zuvor getätigten Angaben und im Abgleich mit den mittleren Ausprägungen anderer Teilnehmenden. Insofern die Teilnahme als Unternehmensangehöriger erfolgt, besteht nach vorheriger Anmeldung und unter Nutzung der entsprechenden unternehmensspezifischen Teilnahmelinks die Möglichkeit für das Unternehmen, einen zusammenfassenden Unternehmensbericht zur mobilitätsbezogenen Gefährdung der Beschäftigten zu erhalten. In diesem Unternehmensbericht sind alle Angaben und unter den Gesichtspunkten präventive Unfallvermeidung und Mitarbeitergesundheit zusammenfassend aufbereitet. Eine Unterteilung der Ergebnisse nach Standorten oder Unternehmenseinheiten ist möglich. Den Kern des Unternehmensberichts bilden die als relevant identifizierten Belastungs- und Gefährdungsfaktoren für die auf Basis einer umfassenden Datenbank dann entsprechende Maßnahmenempfehlungen abgegeben werden. Das GUROM-Forschungsprojekt wird im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates durch den Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie kontinuierlich weiterentwickelt.

Arbeitssystemanalyse

Die Arbeitssystemanalysen erfolgten im Anschluss an die Erstellung der unternehmensspezifischen Unternehmensberichte vor Ort im Unternehmen und ermöglichten eine zielspezifische Nachfrage bei widersprüchlichen oder kontraintuitiven GUROM-Resultaten. Davon unabhängig ermöglichen Arbeitssystemanalysen eine beschäftigtenunspecifische systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden für die drei Teilsysteme Betrieb, Verkehr und Kunde durchgeführt. Hierbei werden Aspekte wie Arbeitsaufgaben, Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Ein- und Ausgabeelemente, Arbeitsgegenstände und Arbeitsplätze detailliert beschrieben und erläutert. Die Erfassungsbögen, die im Rahmen der Arbeitssystemanalyse zum Pretest sowie Posttest eingesetzt wurden, befinden sich in Anhang 1 und Anhang 2.

Auswertung von Gefährdungsbeurteilungen

Eine Auswertung vorhandener Gefährdungsbeurteilungen sollte Hinweise auf bereits erkannte Gefährdungen und Belastungen im Zusammenhang mit den mobilen Tätigkeiten der Beschäftigten geben. Bereits durchgeführte Maßnahmen die hiermit in Zusammenhang standen, wurden recherchiert. Hierfür wurde ein Bewertungsinstrument für die Qualität der Gefährdungsbeurteilungen erarbeitet (siehe Anhang 9).

3.2.2 Zweite Stufe: Analyse der Arbeitssituation der mobilen Zielgruppen in den Kooperationsunternehmen

Während auf Stufe 1 die Unternehmen als organisationale Einheit (bzw. deren relevante Arbeitssysteme und die Gesamtheit der Beschäftigten mit ihren alltäglichen Arbeitsrahmenbedingungen), die Hauptgegenstände der Analysen waren, wurde der Fokus auf Stufe 2 konkreter auf die eigentlichen Zielgruppen gerichtet. Hierfür wurden in allen Kooperationsunternehmen auf freiwilliger Basis jeweils mindestens fünf mobile Mitarbeiter ausgewählt, deren konkrete Arbeitsrealität zunächst möglichst genau erfasst wurde (Fragebogen) und die zu einem gemeinsam festgelegten Termin über eine Arbeitswoche hinweg, intensiv zu verschiedenen Aspekten des Arbeitsalltags befragt wurden (Tagebuch, zweimal täglich, Mo-Fr).

Mitarbeiterfragebogen

Aufgrund der verlängerten Erhebungszeiträume zwischen der GUROM-Onlinebefragung-Teilnahme und den weiteren Messungen (z. B. Fahrbegleitmessungen) sowie aufgrund der in GUROM nicht immer vollständig gewährleisteten Abfrage unternehmens- und zielgruppenspezifischer Belastungsstrukturen, wurde ein Mitarbeiterfragebogen jeweils als Paper & Pencil (P&P)-Version pro Zielgruppe und pro Zeitpunkt entwickelt. Die Basis des Fragebogens bildete eine reduzierte und an das P&P-Format angepasste Version des GUROM-Instruments. Zusätzlich erfolgte eine Ergänzung der Themen durch zielgruppenspezifische Fragen und Themen (aus der Literaturanalyse, den GUROM-Daten und Arbeitssystemanalysen). Neben der Erweiterung waren v.a. Aktualitätsgründe für die nochmalige Befragung der mobilen Beschäftigten der Kooperationsunternehmen ausschlaggebend. So sollten ggf. zwischen GUROM-Teilnahme und der Stufe-2-Messung liegende tätigkeitsrelevante Veränderungen/Maßnahmen etc. einer Erfassung zugänglich gemacht werden. Die Fragebögen wurden zeitgleich mit den Tagebüchern ausgeteilt bzw. elektronisch online als adaptives Instrument zur Verfügung gestellt. Die Mitarbeiterfragebögen, die zum ersten und zweiten Zeitpunkt eingesetzt wurden, befinden sich in beispielhaften Auszügen in Anhang 3 und Anhang 4.

Tagebuch

Um die Situation der mobilen Beschäftigten über eine ganze Arbeitswoche hinweg zu erfassen und damit ggf. über die Arbeitswoche wirkende Belastungen und Beanspruchungen erfassen zu können, wurden gemeinsam mit den Fragebögen auch die Tagebücher an die Teilnehmenden übergeben. Sie sollten an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils morgens vor der Arbeit sowie zum Feierabend einen kurzen Fragebogen ausfüllen. Inhaltlich erfassten die beiden Tagebuchversionen v.a. die tagesbezogenen Wahrnehmungen der Beschäftigten, wobei morgens eher nach Erwartungen an den beginnenden Arbeitstag gefragt wurde, während sich die Abendversion eher retrospektiv mit dem nun vergangenen Arbeitstag auseinandersetzte. Konkret wurden die erwarteten/tatsächlichen Bedingungen am Arbeitstag bzw. bei der Ausführung der mobilen Tätigkeit, besondere Tagesereignisse (negativ und positiv) sowie psychophysiologische Symptome abgefragt. Da die Tagebücher für die Postmessungen leicht gekürzt wurden, kamen somit jeweils zwei Morgen- und Abendvarianten vor. Sie können in Anhang 5 und Anhang 6 eingesehen werden.

3.2.3 Dritte Stufe: Intensivanalyse der mobilen Tätigkeit - Fahrbegleitung

Als dritte Stufe bei der Analyse mobiler Tätigkeiten wurde eine multimethodale Messung im Rahmen einer ganztägigen Fahrbegleitung durchgeführt. In den meisten Fällen erfolgte die ganztägige Fahrbegleitung bei einem Mitarbeiter/ einer Mitarbeiterin (aus den in Stufe 2 pro Unternehmen ausgewählten Mitarbeitergruppen) am letzten Tag der Tagebuchstudie oder in unmittelbarer zeitlicher Nähe. Hiermit sollte ein weitestgehend typischer Arbeitstag dokumentiert werden, wobei erhebungsspezifische Verzerrungen durch die Anwesenheit der Beobachter sowohl bei der Konzeption als auch bei der Auswertung der Daten beachtet wurden. Im Einzelnen bestanden die Aufgaben der Fahrbegleitung (Rücksitzpositionen) in der Bedienung und Kontrolle der Video- und GPS-Aufzeichnungsgeräte, der Beobachtung und der Dokumentation des Fahrverhaltens inkl. der Start- und Endzeiten der jeweiligen Touren. Darüber hinaus wurden auffällige Ereignisse oder stressbedingte Reaktionen der Fahrenden mittels elektronischer "Zeitmarker" erfasst, was die nochmalige Auswertung der Videoaufnahmen ermöglichte.

Ziel der Intensivmessungen war es, mehrere parallele (i.S.e gegenseitigen Abgleichs oder einer Spiegelung) Messungen der Beanspruchungssituation der Beschäftigten während der mobilen Tätigkeitsanteile durchzuführen. Gemessen wurde hierbei die Herzfrequenz inkl. Herzratenvariabilität (HRV) mittels Brustgurt und Uhr (POLAR), bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen). Außerdem wurde das subjektive Stressempfinden der Fahrerin/ des Fahrers wiederholt am Beobachtungstag auf einer 10-stufigen Intensitätsskala erfasst. Im Folgenden werden die einzelnen bei der Fahrbegleitung eingesetzten Methoden näher vorgestellt.

Beobachtungs- und Stressabfragebögen (P&P)

Die Beobachtungsbögen bestanden aus mehreren Teilen. Zunächst sollte beim ersten morgendlichen Aufeinandertreffen der beobachteten und der beobachtenden Person eine allgemeine Einschätzung des Dienstfahrzeugs erfolgen. Hierbei sollte neben Fahrzeugart und-modell auch der äußere und innere Zustand des Fahrzeugs bewertet sowie die Zufriedenheit des Fahrers/ der Fahrerin hinsichtlich mehrerer Merkmale erfragt werden. Ebenso wurde eine Einschätzung der Repräsentativität des Tages-/Tourenplans für die üblichen Arbeitsabläufe erfragt. Die einzelnen Touren selbst wurden dann mit Anfangs- und Startzeiten auf einer Übersichtsliste festgehalten. In ähnlicher Weise waren die Beobachtenden angehalten, die gesetzten elektronischen Hinweismarker in eine entsprechende Übersichtsliste inkl. der entsprechenden Begründungen einzutragen. Ebenso lag eine Liste vor, in der die Pausen inkl. der dabei gezeigten Verhaltensweisen festgehalten werden konnten. In weiteren tourenspezifischen Teilen hatte die Fahrbegleitung die Möglichkeit, Parallelhandlungen während der Fahrt, fahrbezogene Auffälligkeiten oder sicherheitsrelevante (Fehl-)Verhaltensweisen, wie deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, unangemessenes Beschleunigen oder andere Hinweise auf eine hohe Arbeitsbelastung des Fahrers, im Einzelnen zu erfassen etc. sowie eine abschließende Einschätzung des Fahrverhaltens anhand einer vorgegebenen Liste vorzunehmen. Da alle hier betrachteten mobilen Fokusgruppen zur Auftrags erledigung mobil sind, war üblicherweise zwischen den Touren ausreichend Zeit, die entsprechenden Vermerke vorzunehmen. Eine explizite Stressabfrage durch die Fahrbegleitung erfolgte stündlich und erforderte eine entsprechende Einschätzung der Beobachteten auf einer 10-stufigen Skala.

Physiologische Stressmessung

Die Messungen der Herzratenvariabilität erfolgten mittels Brustgurt-Sensoren, die Aufzeichnung der Daten erfolgte durch eine zugehörige Armbanduhr, die die Fahrbegleitung trug und mit der sie mittels Knopfdruck besondere Situationen markieren konnte. Die Kopplung zwischen Brustgurt und Uhr erfolgte automatisch und bestand immer dann, wenn der Brustgurt und die Uhr nicht weiter als fünf Meter voneinander entfernt waren. Beim Überschreiten der Distanz (bspw. im Zuge der Auftrags erledigung außerhalb des Fahrzeugs, bspw. beim Kunden) entkoppelten sich die Uhr und verbanden sich bei der Rückkehr des Mitarbeitenden zum Fahrzeug erneut.

Videoaufzeichnungen der Fahrerreaktionen und des voraus liegenden Fahrumfeldes

Die Videoaufzeichnung erfolgte mit einer sogenannten Action-Cam. Diese Geräte haben einen vergleichsweise großen horizontalen Erfassungsbereich, sind für den mobilen Einsatz konzipiert und lassen sich daher nahezu beliebig befestigen. Darüber hinaus sind die Geräte vergleichsweise klein und robust. Die Aufzeichnung erfolgt während der Touren und wurde zwischen den eigentlichen Fahrten pausiert.

GPS-Tracking

Das GPS-Tracking erfolgte ebenfalls zum Zweck der Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken und der gewählten Streckenarten inklusive Geschwindigkeitsmessung. Als Aufzeichnungsgerät wurden Smartphones mit entsprechenden Fahrtenschreiber-Apps, verwendet. Der Einsatz von Smartphones bot sich an, weil deren Verfügbarkeit hoch ist und keine zusätzlichen Endgeräte beschafft werden mussten. Neben den Standortinformationen konnten auf diese Weise auch zeitgleich kontinuierliche Geschwindigkeits- und Beschleunigungsmessungen durchgeführt und für die Fahrtenauswertung genutzt werden.

Die Erfassungsbögen, die im Rahmen der Fahrbegleitung zum Pretest und Posttest eingesetzt wurden, befinden sich in Anhang 7 und Anhang 8.

3.2.4 Evaluation

Die Evaluation des Projektes BestMobil findet als summative Evaluation statt. Grundlage hierzu bildet das CIPP Modell von Stufflebeam (2003) (siehe auch Kapitel 4.4). Der Fokus liegt hier auf der Prozess- sowie Produktevaluation. Gegenstand der Evaluation ist das Struktur-Modell von BestMobil (Abbildung 3). Im Mittelpunkt stehen die Intensivstudien und deren Auswertung im Modul 3. Im Sinne der Ganzheitlichkeit und dem Ansatz des CIPP-Modells folgend wird die Evaluation auf die eingehenden Recherchen und Vorüberlegungen in den Modulen 1 und 2 ausgeweitet.

3.2.4.1 Ziel und Zweck der Evaluation

Durch die Evaluation sollen insbesondere Wirksamkeit und Nachhaltigkeit von Maßnahmen auf betrieblicher Ebene sowie die Übertragbarkeit der Projektergebnisse auf andere Unternehmen und auf andere Branchen bewertet werden. Darüber hinaus ist das Ziel, fördernde und hemmende Faktoren in der Umsetzung zu identifizieren und zu bewerten.

Evaluationsziele

- 1. Wirksamkeit der Maßnahmen**
- 2. Nachhaltigkeit der Maßnahmen**
- 3. Fördernden und hemmende Faktoren in der Umsetzung**
- 4. Übertragbarkeit auf andere Unternehmen und Branchen**

3.2.4.2 Evaluationsablauf und -instrumente

Die Evaluation findet in drei Phasen statt (Abbildung 4). Im Rahmen der eingehenden Recherche und der Konzepterstellung werden erweiterte Erkenntnisse zu den Bedarfen und Belastungen der Zielgruppe erhoben und bewertet (1. Phase). In den Intensivstudien werden die Teilschritte dokumentiert und bewertet (2. Phase). In der abschließenden Auswertung werden die gewonnenen Erkenntnisse und erhobenen Daten im Hinblick auf die Evaluationsziele bewertet (3. Phase).

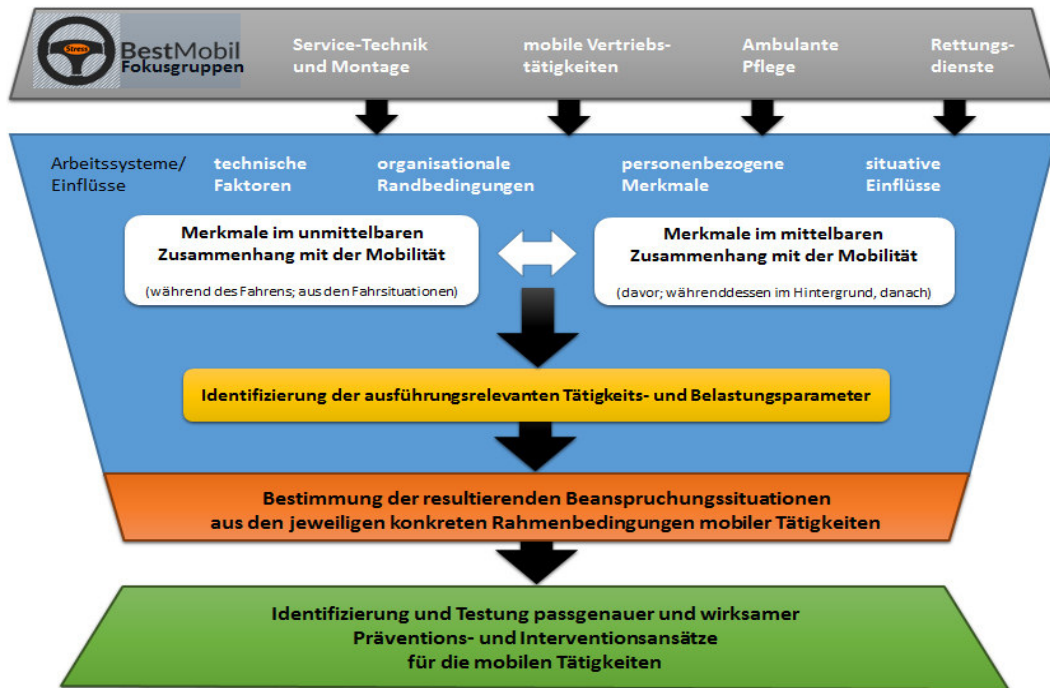


Abbildung 3: Strukturmodell beim Projekt BestMobil

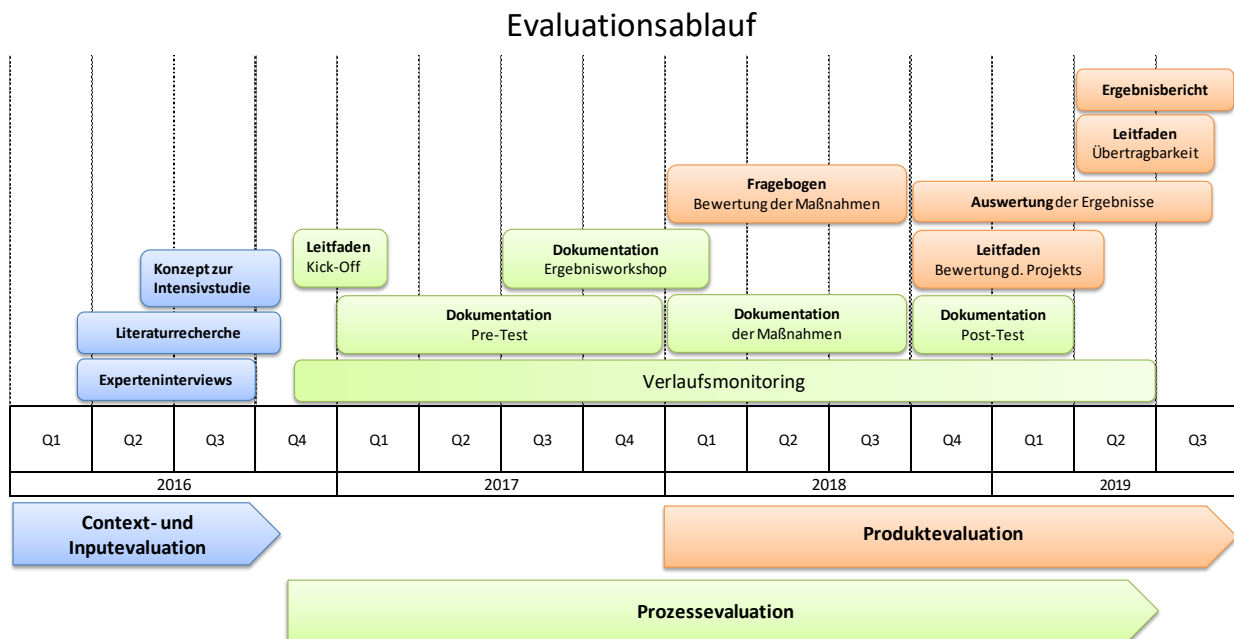


Abbildung 4: Zeitlicher Ablauf der Evaluation

Im Rahmen der Intensivstudien (Prozessevaluation) werden folgende Teilschritte betrachtet:

Tabelle 3: Teilschritte, Aktivitäten und eingesetzte Instrumente im Rahmen der Evaluation

Teilschritt	Aktivität	Instrument
Kick-Off	Dokumentation <ul style="list-style-type: none"> • der Veranstaltung • der wesentlichen Erkenntnisse 	Leitfaden Kick-Off, Verlaufsmonitoring
Pretest	Dokumentation <ul style="list-style-type: none"> • der Planung & Durchführung der Analysen • der wesentlichen Ergebnisse • des Handlungsbedarfs • von Erfolgen & Problemen 	GUROM, Arbeitssystemanalyse, Arbeitsmedizinische Untersuchungen, Verlaufsmonitoring
Ergebnisworkshop	Dokumentation <ul style="list-style-type: none"> • der Veranstaltung • des Maßnahmenplans • von Erfolgen & Problemen 	Ergebnisbericht GUROM, Verlaufsmonitoring
Maßnahmen	Dokumentation und Bewertung <ul style="list-style-type: none"> • der Organisation und Durchführung der Maßnahme • der Wirksamkeit der Maßnahme • der Nachhaltigkeit der Maßnahme • von hemmenden und fördernden Faktoren 	Bewertungsbogen, Verlaufsmonitoring, GUROM Kurzbefragung
Post-Test	Dokumentation <ul style="list-style-type: none"> • der Planung & Durchführung der Analysen • der wesentlichen Ergebnisse • des Handlungsbedarfs • von Erfolgen & Problemen Bewertung <ul style="list-style-type: none"> • der Wirksamkeit der Intensivstudie • der Nachhaltigkeit der Intensivstudie • der hemmenden und fördernden Faktoren 	GUROM, Arbeitssystemanalyse, Arbeitsmedizinische Untersuchungen, Verlaufsmonitoring Bewertungsbogen
Abschlussworkshop	Dokumentation und Bewertung <ul style="list-style-type: none"> • der Veranstaltung • der Ergebnisse des Post-Tests • von Erfolgen & Problemen • der nächsten Schritte 	Moderierte Wirkungskettenanalyse, Verlaufsmonitoring

3.3 Zeitplan

In Abbildung 5 ist der geplante und tatsächliche Projektablauf dargestellt.

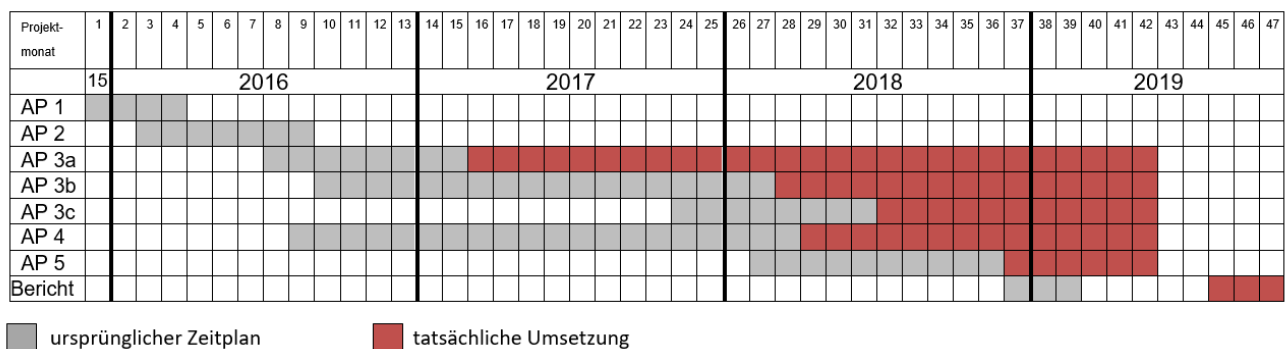


Abbildung 5: Geplanter und tatsächlicher Projektablauf

Die Abweichungen im Zeitplan sind auf folgende Umstände zurückzuführen:

- Verlust der arbeitsmedizinischen Kompetenz in 2016 (sowohl in Jena als auch in Dresden, teilweise durch Kündigung oder Versetzung des zuständigen medizinischen Personals von Seiten ihrer Arbeitgeberorganisationen) → Abdeckung der arbeitsmedizinischen Kompetenz als Zusatzaufgabe der FSU Jena Arbeitsgruppe (intensive Einarbeitung notwendig)
- Drop-Outs in der geplanten Stichprobe → Verlängerung der Akquise-Phase bis 2019
- Nach der Erfassung des Handlungsbedarfs mussten in den teilnehmenden Unternehmen Beratungen und weitere personalintensive Interventionen (z. B. Workshops, Gefährdungsbeurteilung) seitens des Projektteams durchgeführt werden, die im Zeitplan/ Kostenplan nicht vorgesehen waren. Nach Maßgabe der Forschungsförderer sollten die Maßnahmen aus dem Standardangebot der UVT kommen, die aber oftmals nicht ausreichten. Eine weitere Sonderleistung waren die abschließenden Berichte mit Interventionsempfehlungen, die für alle Unternehmen erstellt wurden.
- Im Projekt wurden multiple Datenquellen zu mehreren Messzeitpunkten genutzt und die erhobenen Daten schließlich integriert. Der Aufwand bei der Zusammenführung und Auswertung der dadurch entstandenen enormen Datensätze übersteigt die ursprüngliche Annahme deutlich, da die Geräte, die alles gemeinsam kompatibel aufzeichnen können, im Versuchsstadium waren und mit Prototypenpreisen nicht finanzierbar waren, sondern durch handelsübliche ersetzt wurden. Deren Kompatibilität, zum Beispiel um Zeitsequenzen bei physiologischen Messungen und Fahrsituationen herzustellen, musste erst in Einzelarbeit mit zusätzlichen Programmier- und Auswertungsschritten hergestellt werden.
- Im Interesse der professionellen Zusammenarbeit erfolgt die Erhebung und Maßnahmenumsetzung auch nach dem offiziellen Ende der Projektlaufzeit, damit alle teilnehmenden Unternehmen ihre zugesicherte Unterstützung erfahren und ein notwendige Fortschritt für Sicherheit und Gesundheit erzielt werden konnte. Somit wurden aus Forschungs- und Sicherheitsinteresse Ressourcen der beteiligten Institutionen am Forschungsprojekt über die bewilligten Zuschüsse hinaus investiert.

3.4 Aufgabenverteilung

Da das Projekt BestMobil eine Forschungsk Kooperation darstellt, wird in Tabelle 4 die Zuordnung der Arbeiten (in Personenmonaten) zu den Kooperationspartnern vorgenommen.

Tabelle 4: Zuordnung der Arbeiten an einzelnen Projektmodulen (in Personenmonaten) zu Kooperationspartnern

	Modul 1	Modul 2	Modul 3a	Modul 3b	Modul 3c	Modul 4	Modul 5	Gesamt (PM)
TU Dresden	5	4	11	2	11	-	1	34
FSU Jena	2	3	12	2	12	-	1	32
systemkonzept	2	3	4	8	4	5	1	27
GITTA	-	3	-	-	-	-	-	3
Gesamt	9	13	27	12	27	5	3	96

PM= Personenmonat

4 Ergebnisse des Gesamtvorhabens

4.1 Modul 1: Zielgruppenorientierte Aufbereitung des Wissenstandes

Für die zielgruppenorientierte Aufbereitung des Wissenstandes wurde zunächst eine umfassende Literaturrecherche zum Thema Belastungen und Gefährdungen bei mobil Tätigen durchgeführt. Mobil tätig bezieht sich hierbei auf die „mobility for work“, d.h. Mobilität ist ein notwendiger Bestandteil zur Ausführung der Arbeitstätigkeit, nicht aber wesentlicher Kern der Arbeitstätigkeit. Es wurde auf folgende Quellen zurückgegriffen: wissenschaftliche Literatur, „graue“ Literatur, Literaturquellen aus dem Forschungsbegleitkreis, Kampagnen der Unfallversicherungsträger (UVT) (Bearbeiter: FSU Jena, TU Dresden, systemkonzept). Der Schwerpunkt der Literaturlaufbereitung lag dabei zum einen auf der Analyse ggf. situativ wirkender mobilitäts- bzw. fahrtätigkeitsbezogener Belastungs- und Beanspruchungsfaktoren bzw. auf relevanten Rahmenbedingungen aus den unmittelbar und mittelbar einwirkenden organisationsbezogenen, technischen und personenbezogenen Einflussebenen. Neben den o.g. Quellen konnte hierfür auf bestehende umfangreiche Literatursammlungen anderer Verkehrssicherheitsprojekte des Lehrstuhls für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie (z. B. Frames, GUROM etc.) zurückgegriffen werden. Diese wurden entsprechend der Projektziele von BestMobil ausgewertet und aufbereitet.

Im Rahmen der umfassenden Literaturlaufbereitung wurden insgesamt mehrere 1000 Literaturstellen gesichtet und für den engeren Bereich der Studie 161 Quellen ausgewählt. Projektrelevante Veröffentlichungen wurden hinsichtlich der Belastungen und Beanspruchungen ausgewertet. Neben allgemeinen und zielgruppenunspezifischen, aber mobilitätsbezogenen Literaturstellen erfolgte auch eine zielgruppenspezifische Auswertung, die unterteilt nach den Fokusgruppen aufbereitet und kategorisiert wurde:

- Ambulante Pflege
- Außendienst/ Beratung
- Service/ Montage
- Rettungsdienst
- Andere Berufsgruppe
- ohne Angabe

Diesbezüglich ist festzustellen, dass sich zielgruppenspezifische Veröffentlichungen insbesondere in den Bereichen Pflege und Rettungsdienste finden lassen. Im Gegensatz dazu konnten konkret mobilitätsbezogene Veröffentlichungen im Zusammenhang mit nicht-technischen und technischen Außendiensten nur in geringerem Umfang recherchiert werden. Aufgrund des Ansatzes, die mobile Tätigkeit und daraus entstehende mobilitätsbezogene Strukturen (berufliche Mobilitätsprofile) in den Vordergrund der Analyse zu stellen, ist es aber möglich, entsprechende Analysen zu anderen Berufszweigen mit passenden Mobilitätsstrukturen in die Analysen einfließen zu lassen. Daher wurde die Such- und Auswertungsstrategie zu Belastungen und Beanspruchungen im Zusammenhang mit Verkehr auf andere Berufsgruppen ausgeweitet. Die inhaltlichen Auswertungen zeigen hier ähnliche Ergebnisse hinsichtlich der Faktoren und Bedingungelemente für die Entstehung von mobilitätsbezogenen Beanspruchungen bzw. Mobilitätsstress. Eine Übersicht über die ausgewertete Literatur mit Zuordnungen zu den genannten Kategorien und zu den Gefährdungen/ Belastungen befindet sich in Anhang 10. Darüber hinaus können weitere verkehrsbezogene Quellen auf Anfrage vom Lehrstuhl für Arbeits- und Organisationspsychologie der FSU Jena zur Verfügung gestellt werden, da hier viele Dissertationen und andere Arbeiten sich mit der beruflichen Verkehrssicherheitsarbeit beschäftigt haben. Gleiches gilt für die Arbeitsplatz-bezogenen Analysen für systemkonzept und die Best-Practice-Modelle für TU Dresden.

Die Befunde aus der Literatur wurden durch Informationen aus zwölf Experteninterviews ergänzt, die im Zeitraum von 04 – 07/2016 durchgeführt wurden. Der Interviewleitfaden wurde iterativ entwickelt und pilotgetestet. Die zu Interviewten wurden sowohl für einzelne Zielgruppen, als auch zielgruppenübergreifend ausgewählt. Die Interviews wurden mit Experten und Expertinnen auf betrieblicher (zwei Pflegedienstunternehmen, ein Logistikunternehmen) und überbetrieblicher Ebene (DGUV, IAG, IFA, VDSI, DRK, BGW, VBG, BGHW) geführt und anschließend protokolliert. Die Experteninterviews geben wichtige Hinweise in Bezug auf die mobilitätsbezogenen Beanspruchungen. Interessant ist, dass der Bedarf nach Meinung der Expertinnen und Experten mehrheitlich auf den Arbeitsbedingungen, und hier vor allem auf den arbeitsorganisatorischen Bedingungen im eigenen Unternehmen und beim Kunden vor Ort liegt. Beispiele hierfür sind u.a. eine zeitlich zu enge Terminplanung, die wenig bis keinen Spielraum im Falle von Verzögerungen bei Staus o.ä. bietet, eine mangelhafte Einarbeitung der Beschäftigten, die u.a. Auswirkung auf den Umgang mit dem Fahrzeug hat, und die mangelnde Kommunikation von wichtigen Informationen wie Arbeitsbedingungen oder Ansprechpartner vor Ort. Interessanterweise steht die eigentliche Fahrtätigkeit weniger im Fokus, zum Teil wegen fehlender spezifischer Wissensbasis und wohl auch deshalb, weil hier einzelne bisherigen Aktionen und Kampagnen lange auf einzelne Fahrer/-innen und ihr Verhalten ausgerichtet waren.

Nach Meinung der Expertinnen und Experten lassen sich zudem zielgruppenspezifische Bedarfe erkennen. Beschäftigte im technischen Service erleben eine hohe Abhängigkeit von der Funktionalität der einzusetzenden Technik (Messgeräte, Netzabdeckung, Internetverbindung). In sozialen Berufen wie der ambulanten Pflege oder dem Rettungsdienst spielen die emotionalen Anforderungen im Umgang mit dem Patienten sowie die Unvorhersehbarkeit vor Ort eine herausragende Rolle (Leid, Elend, Konflikte mit Angehörigen). Im Vertrieb erfahren Beschäftigte zum einen eine zunehmende Isolierung von Kolleginnen bzw. Kollegen und der eigenen Führungskraft (Führung aus der Ferne), zum anderen wird die eigentliche Verkehrsteilnahme durch parallele Tätigkeiten (Telefonieren, Emails versenden) bestimmt.

Zusätzlich zu den Experteninterviews wurde die BIBB-/BAuA-Erwerbstätigenbefragung 2012 genutzt, um weitere Erkenntnisse über die Belastungs- und Beanspruchungssituation von mobil Tätigen zu gewinnen. Im Fokus standen hier Fragen zu Arbeitszeit und –ort, beruflicher Anforderungen und Arbeitsbedingungen. Die finale Struktur der Belastungen und deren Quellen für die Zielgruppen ist in Anhang 11, Anhang 12 und Anhang 13 dargestellt.

Parallel zur Identifikation der Belastungs- und Beanspruchungssituation von mobil Tätigen wurde in der Literatur sowie in Experteninterviews nach Beispielen guter Praxis gesucht. Außerdem wurde bei Kampagnen wie „Risiko raus“ und Preisen/ Prämierungen im Bereich Verkehrssicherheit recherchiert. Im Verlauf der Projektbearbeitung wurden diese weiter ergänzt. Eine Übersicht über alle recherchierten Best-Practice-Lösungen befindet sich in Anhang 15. Die aufbereiteten Best-Practice-Lösungen werden unter den Ergebnissen zu Modul 5 (vgl. Kapitel 4.5) dargestellt.

4.2 Modul 2: Zielgruppenübergreifendes Belastungs- und Gefährdungsprofil der mobil Tätigen

Eine erste Fragestellung, die im Rahmen des BestMobil-Projektes beantwortet wurde, war, welche Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen sich für mobile Tätigkeiten bzw. die mobil tätigen Beschäftigten identifizieren lassen. Zur Beantwortung der Frage wurden aus der GUROM-Datenbasis die Teilnehmenden ausgewählt, die sich selbst der Gruppe der mobil tätigen Beschäftigten zugeordnet haben bzw. aus deren Antwortstrukturen sich eine mobile Tätigkeit ableiten ließ. Anzumerken ist hierbei, dass u.a. aufgrund der Aufbau- und Abfragelogik des GUROM-Instruments andere Gegebenheiten vorliegen als bei klassisch seriellen Fragebögen.

GUROM folgt aus Gründen der Erhebungsökonomie und inhaltlichen Passgenauigkeit einer hierarchisch aufgebauten adaptiven Logik, um zu vermeiden, dass alle Teilnehmenden die ca. 2.300 potentiellen Abfragen vorgelegt

bekommen, aber ggf. einen erheblichen Teil aufgrund fehlender individueller Relevanz/ Passung nicht beantworten können. In GUROM beantworten daher alle Befragten zunächst einen vorgeschalteten Screening-Fragebogen, der die Hauptmerkmale der Arbeitstätigkeit der Teilnehmenden erfasst. Auf Basis der dort getätigten Angaben, werden dann beim Übergang in den Hauptbereich des Fragebogens (Detailbereich) die darauf aufbauenden Detailfragen ausgewählt. Dieser für die Zielgruppe aufwandsökonomischen und adaptiven Vorgehensweise steht gegenüber, dass allgemeinsprachlich ähnlich verwendete Begriffe (z. B. "Arbeitswege" und "berufsbedingte Wege") ggf. missverstanden werden können, woraus sich dann unter Umständen zusätzliche, aber inhaltlich unpassende Befragungspfade ergeben können.

Da solche Verzerrungen ein häufiges Problem bei großen Befragungen darstellen, wurden bei der laufenden Entwicklung mehrfach sowohl sprachliche und inhaltliche Überarbeitungen und Konkretisierungen vorgenommen. Zusätzlich erfolgt in GUROM grundsätzlich bereits während der Unternehmensanmeldung eine präventive Absicherung der Befragungsinhalte. So können Unternehmen auswählen, welche Abschnitte oder Module jedem Mitarbeiter/ jeder Mitarbeiterin des teilnehmenden Unternehmens in jedem Fall vorgelegt werden, bspw. weil das Unternehmen an diesem Themenbereich besonderes Interesse hat. Bei Unternehmensanmeldungen erfolgt darüber hinaus ein telefonischer Kontakt mit der GUROM-Projektgruppe zu Beginn der Anmeldung, bei dem weitere Rahmenbedingungen der Unternehmensteilnahme geklärt werden. Korrektiv werden im Zuge der Erstellung der Unternehmensberichte zusätzlich mehrere automatische und manuelle Konsistenzprüfungen und Datenaufbereitungsschritte ausgeführt, bei denen bspw. widersprüchliche oder unlogische Angaben zu Fehlermeldungen bzw. Nachfragen des Systems führen.

Um einige Fragestellungen in BestMobil zu beantworten, waren nochmals mehrere Anpassungen von GUROM an die spezifischen Zielstellungen und Anforderungen notwendig. Zunächst wurden weitere Auswahloptionen und Abfragen hinzugefügt, um bspw. die nachträgliche Gruppenzuordnung zu den Fokusgruppen zu ermöglichen. Auch die spezifischen Anforderungen an die Wiederholungsmessung mittels GUROM mussten entsprechend technisch umgesetzt werden. Aufgrund der unabhängig von BestMobil zusätzlich geplanten und notwendigen technisch-inhaltlichen Aktualisierungen, lagen am Ende mehrere GUROM-Teildatensätze vor, die ineinander überführt werden mussten, um die notwendigen Zielgruppenvergleiche (s.u.) durchführen zu können. Aufgrund der fortlaufenden Entwicklung der GUROM-Inhalte und Abfragestrukturen (bspw. Entwicklung und Überarbeitung des Dienstwegemoduls ab 2014) und der mehrfachen Überarbeitung des Content Management Systems (TYPO3 CMS) konnten letztlich allerdings zwischen 1.800 und 5.600 Gesamtdatensätze fragestellungsabhängig einfließen. Aus diesem Grund und der Überlegung, eine gesellschaftlich-konjunkturbedingte Vergleichbarkeit der Angaben der BestMobil-Teilnehmenden und aller anderen GUROM-Unternehmen und Teilnehmenden zu ermöglichen, wurde eine neu erstellte Datengrundlage geschaffen, in die zunächst alle Teilnehmenden aus den Jahren 2016 - 2019 (Stand: August 2019) einfließen und die dann auf Basis der BestMobil-Anforderungen ausgewertet wurden. Eine Übersicht über die Auswahl der Stichprobengrößen zur Beantwortung der einzelnen Fragestellungen in BestMobil gibt die nachfolgende Tabelle 5.

Tabelle 5: Übersicht über die Teilnehmenden in GUROM

Stichprobe	Anzahl	Erläuterung
Teilnehmeranzahl in GUROM (Gesamtlaufzeit ab 2010)	ca. 5.600*	Die maximale Datenbasis erfasst alle Teilnahmen an GUROM in allen Entwicklungsschritten des Projekts. Im Laufe dieser Schritte wurden wiederholt Erweiterungen und Anpassungen vorgenommen (bspw. Screeningfragebogen, Modulerweiterung etc.), wodurch die BestMobil-Auswertungen auf den Daten basieren, die ab 2016 in GUROM vorliegen
davon: Teilnahmen als Mitarbeitende eines Unternehmens	3.733	Teilnehmerzahl verteilt sich auf 152 Unternehmen
davon: Teilnahmen als Privatperson	1.835	keine Unternehmenszuordnung möglich
Teilnahmen an GUROM ab 2016-2019 (August)	ca.1.800	2014 wurde eine Abfrage nach der Art der berufsbedingten Mobilität eingeführt, die 2016 u.a. aufgrund der Zielgruppenzuordnung in BestMobil angepasst werden musste; frühere Abfragen sind entsprechend nur eingeschränkt geeignet eine Zielgruppenzuordnung im Sinne des BestMobil-Projektes zu realisieren
davon Teilnehmende mit dienstlichen bzw. berufsbedingten Wegen	1.006	alle Dienstwegearten
davon: Teilnehmende mit Arbeitswegen aber ohne Dienstwege	745	nur eindeutige Zuordnungen
davon: Teilnehmende aus den BestMobil-Gruppen (ab 2016)	426	Uneindeutige Angaben bei der Gruppenzuordnung oder andere mobilitätsbezogene Widersprüche in diesen Angaben wurden entfernt
davon: Technische Dienste - Service Montage	126	Teilnahmen im Rahmen von BestMobil sind inkludiert, allerdings fehlen hier Teilnehmende der BestMobil-
davon: Nichttechnischer Außendienst	193	Kooperationsunternehmen, die sich selbst nicht als berufsbedingt mobil zugeordnet haben, selbst wenn sie später diesbezüglich andere Angaben machten - dadurch kann der paradoxe Fall entstehen, dass die hier aufgeführten Teilnehmerzahlen nach Zielgruppen anders ausfallen als die hier u.a. inkludierten Gesamtteilnehmerzahlen der BestMobil-Kooperationsunternehmen
davon: mobile Pflege	71	
davon: Rettungsdienste	36	
akquirierte Unternehmen zu Studienbeginn	> 20	inkl. Rettungsdienste mit LOI
teilnehmende BestMobil-Unternehmen (Pre-Messung)	15	Pre-Messung inkl. Kompensationsstichprobe (Nachakquise)
teilnehmende BestMobil-Unternehmen (Post-Messung)	5 (7)	Eine Teilnahme erfolgte im Rahmen einer Privatteilnahme, da es sich um eine freiberuflich tätige Person handelt. Eine nachakquiriertes Unternehmen der Zielgruppe "mobiler Pflegedienst" konnte aufgrund einer dadurch verlängerten Evaluationsphase im genutzten Datensatz keine Berücksichtigung finden

* Stand: August 2019

Zur Berechnung der Belastungs- und Gefährdungsprofile wurden zunächst alle mobilen Beschäftigten unabhängig von Branche und Zielgruppe ausgewählt. Für spätere Analysen wurde eine weitere Aufteilung auf die vier festgelegten Zielgruppen (sowohl BestMobil-Unternehmen als auch andere Unternehmen) vorgenommen.

Auf Basis der Literatur- und Datenauswertungen wurden Merkmale zur Strukturierung unterschiedlicher Mobilitätsprofile mit verschiedenen Präventionsbedarfen identifiziert. Diese strukturgebenden Merkmale konnten auf allen vier Analyseebenen identifiziert werden (TOP-S). Beispielhaft können hierfür auf organisationaler bzw. Unternehmensebene die Einsatzzeiten (Schichten ja/nein bzw. Arbeitszeiten) genannt werden. Außerdem sind Faktoren wie Mitbestimmungsmöglichkeiten und Partizipation, tägliche Kundenzahl und die konkrete Organisation berufsbedingter Fahrten (bspw. Übernachtungen ja/nein) zu nennen. Auf Ebene der Fahrumgebung sind die durchschnittlich gefahrenen Streckenlängen bzw. die tatsächliche tägliche Fahrzeit, die vorrangig befahrenen Straßenarten, das ggf. wiederholte Auftauchen situativer Beanspruchungen wie Staus, Zeitdruck, zu enge Termintaktungen etc. zu nennen. Relevante technische Faktoren sind bspw. der Fahrzeugstatus (Fahrzeugart, Fahrzeugklasse, technischer Zustand des Fahrzeugs, Privatfahrzeug vs. unterschiedliche Dienstfahrzeugnutzungen). Auf Ebene der Person sind Faktoren wie Alter, Geschlecht, Beziehungsstatus, tägliche familiäre Verpflichtungen etc. zu nennen. Insgesamt ergibt sich daraus eine Matrix mobilitätsbezogener Merkmale, die auch für die BestMobil-spezifischen Auswertungen als Strukturrahmen dienen können, um daraus spezifische Präventionsmaßnahmen abzuleiten.

Eine Gesamtübersicht der Gefährdungs- und Belastungsprofile (aus der Literatur, aus GUROM, von Expertenauswertungen und aus den im Weiteren zu beschreibenden Unternehmensuntersuchungen) befindet sich in Anhang 15. Eine Analyse der Dienstwege von N=581 bereinigten Datensätzen aus den Jahren 2016 - 2019 ohne weitere Spezifizierung nach potentiellen Zielgruppen ergab die nachfolgend zusammengefassten Ergebnisse.

4.2.1 Personenfaktoren

Die zur Analyse ausgewählten mobilen Beschäftigten im Sinne der BestMobil-Studie, sind zu 75% Männer (N=388) mit einem Durchschnittsalter von 45 Jahren, wobei die Hauptalterskategorie der Befragten zwischen 50-59 Jahren liegt (46%). Teilnehmende Personen höheren Alters finden sich mit 8% seltener (ab 60 Jahre), jüngere Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen unter 30 Jahren mit 11% ebenfalls. Insgesamt liegen 80% der Teilnehmenden altersbezogen zwischen 30 und 59 Jahren.

Ihre persönliche Gesundheit bewertet die Mehrheit der hier betrachteten mobilen Beschäftigten grundsätzlich eher positiv bis neutral (45%), der Anteil der Personen, die häufig bis sehr häufig auftretende gesundheitliche Einschränkungen angeben, liegt bei ca. 12%. Bei Hinzunahme der Antwortkategorie "teilweise" steigt der Anteil derer, die eine wahrnehmbare gesundheitliche Problematik angeben, auf 27%. Konkreter werden von diesen dann das eigene Übergewicht (M=2,5), bestehende Schlafstörungen (M=2,4) und Erkrankungen des Muskel-Skelettsystems angegeben (M=2,1). Von diesen geben weiterhin 60% an, dass sie weniger als 2h Bewegungssport pro Woche treiben, weitere 20% dieser Befragten liegen zwischen 2-10h sportlicher Betätigung in der Woche. Der Medikamentenkonsum scheint bei der Mehrzahl der Befragten eher gering ausgeprägt. Eine regelmäßige Einnahme wird hier lediglich für Antihypertensiva (blutdruckregulierende Medikamente) und leichte Schmerzmittel angegeben.

Bei der Frage nach einer Beeinflussung des eigenen Privatlebens durch die Tätigkeit sehen die N=529 Personen mit einem Mittelwert von M=2,9 insgesamt eine mindestens teilweise bestehende Beeinflussung der beiden Lebensbereiche, 30% sehen darüber hinaus eine häufig bis sehr häufig bestehende Beeinflussung. Sucht man konkreter nach Art und Ausmaß dieses Zusammenhangs von mobiler Tätigkeit und Privatleben geben N=172 Teilnehmende weitere Auskunft. Hierbei geben diese Befragten an, dass sich Konflikte aus den beiden Lebensbereichen zum Teil auf den anderen übertragen (M=2,7) und einige Betroffene nehmen ebenfalls eine Inkompatibilität der notwendigen bzw. erwarteten Verhaltensweisen zwischen den beiden Lebensbereichen wahr (ca. 25%, M=2,5).

Allerdings berichten knapp 37% der Befragten auch durchaus über eine positive gegenseitige Beeinflussung der beiden Lebensbereiche. Zusammengefasst kann man an dieser Stelle schlussfolgern, dass die wahrgenommene Passung zwischen den Anforderungen des beruflichen und privaten Lebens durchaus zu Problemen führen kann.

Widmet man sich den personenbezogenen Fragen der berufsbedingten Mobilität ergeben sich wiederum interessante Einblicke. Von allen N=541 antwortenden Beschäftigten werden für die vergangenen drei Jahre N=112 Unfallereignisse angegeben. Wird diese vergleichsweise hohe Zahl nach der Art bzw. dem Kontext der Unfälle aufgeschlüsselt, geben allerdings nur N=88 Teilnehmenden überhaupt Details an. Für diese, um konkretere Einlassungen gebetenen Befragten werden 16 Unfälle auf Arbeitswegen, 21 Unfälle auf beruflichen Wegen und 21 Unfälle auf privaten Wegen, angegeben (Missverhältnis zwischen Anzahl der Teilnehmenden und Unfallzahlen ergibt sich aus der Nichtbeantwortung der diesbezüglichen Detailfragen). Für die N=21 berufsbedingten Unfälle werden folgende Details angegeben:

- 65% (N=13 von N=20 Gesamtangaben erfolgten) während der Nutzung eines PKWs (drei Unfälle als Fußgänger, vier mit LKW bzw. sonstigen Verkehrsmitteln)
- eine zumindest teilweise festgestellte Teilschuld am Unfall wird für N=9 Vorfälle angegeben
- ein Unfall hatte einen Personenschaden zur Folge

Unabhängig davon zeigen die weiteren Ergebnisse zu den Einstellungen und Perspektiven auf die eigene Verkehrsteilnahme eine grundlegend nur gering ausgeprägte Sorge über ungewollte Ereignisse bei der Verkehrsteilnahme. Von N=526 Befragten, geben N=413 (78%) an, sich nie oder nur sehr selten Sorgen über mögliche Unfälle zu machen. Für die Gesamtbefragten ergibt sich somit ein geringer Mittelwert von M=1,9. Von den verbleibenden Teilnehmenden, bei denen solche Gedanken zumindest teilweise auftreten (N=70; 13%), ergibt sich mit einem Mittelwert von M=3,4 eine mittelmäßig bis leicht erhöhte Besorgnis bezüglich der Gefahren im Rahmen der eigenen Verkehrsteilnahme.

Befragt nach den eigenen sicherheitsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen ergeben sich teils sehr aufschlussreiche Erkenntnisse. Diese betreffen die Aussagen der Befragten zur mobilitätsbezogenen Sicherheit unter Stress oder Zeitdruck. Im Einzelnen:

N=525 Befragte geben zur Frage, ob sie sich unter Stress, Zeitdruck und Ablenkung unvorsichtiger verhalten, mit M=2,5 an, dass sie dies lediglich teilweise an sich beobachten. Der Anteil derer, die dies mehr oder weniger (Kategorien drei=stimmt teilweise bis fünf=stimmt völlig) bestätigen, liegt bei 46%, während 54% entsprechend keine oder lediglich geringe Einflüsse solcher Effekte feststellen. Gleichzeitig zur oben berichteten Sorglosigkeit und einer teilweise fehlenden Selbstreflektion des eigenen Verhaltens unter Stress zeigt sich auch, dass ein bedeutender Anteil der Befragten angibt, sich bei der Entscheidung zwischen einer defensiven oder offensiven Fahrweise ("Bei der Abwägung zwischen einem ruhigen, gelassenen Verhalten im Straßenverkehr und der "Freude am Fahren", entscheide ich mich meist für das letztere."; M=2,6) für eine offensive Strategie zu entscheiden (N=525; Kategorie 4/5=101; 20%). Nimmt man nun noch die das Zustimmungsverhalten auf die Aussage hinzu, dass man sich "stets risikokompetent verhält, weil die Chancen und Risiken bei der Verkehrsteilnahme sehr gut abgeschätzt werden können", dann offenbart sich bei einem Mittelwert von M=3,4 und einem Anteil von 56% von stark oder vollständig zustimmenden Teilnehmenden, dass zusätzlich eine nicht zu vernachlässigende Sicherheits- und Kontrollillusion bei einem relevanten Anteil der Teilnehmenden besteht.

4.2.2 Fahrumgebung, Mobilitätsstrukturen und technische Merkmale (Technikfaktoren)

Vor dem Hintergrund der bestehenden Einstellungen und weiterer personenbezogener Angaben der Teilnehmenden, können die nachfolgenden Angaben zum groben Rahmen der berufsbedingten Mobilität bewertet und interpretiert werden.

Die hier insgesamt erfassten Beschäftigten mit beruflicher Mobilität ordnen sich selbst bzw. ihre Mobilität, wie nachfolgend dargestellt, folgenden Mobilitätszwecken/ Zielgruppen zu (Abbildung 6, Mehrfachauswahl möglich):

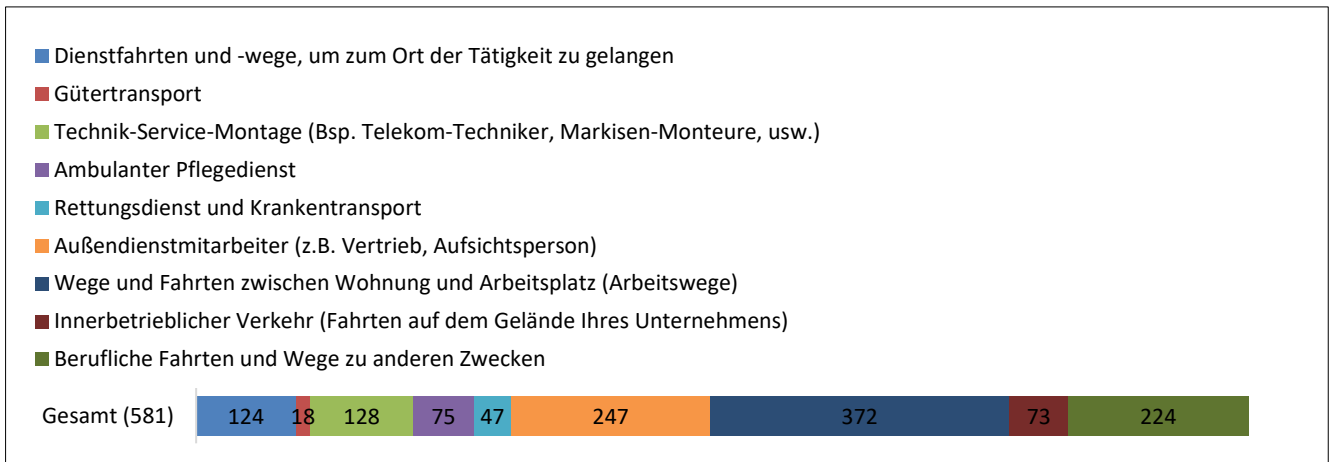


Abbildung 6: Selbstzuordnung der N=581 Teilnehmenden bezüglich der Gründe ihrer berufsbedingten Mobilität

Zu den **Verkehrsmitteln auf beruflichen Fahrten und Wegen** befragt, entfallen von N=483 Antworten, N=435 (90%) auf den PKW, N=30 Teilnehmende aus dem Bereich des Rettungswesens geben entsprechende Fahrzeugtypen an (Kranken- bzw. Rettungswagen, Notarzteinsatzfahrzeug).

Bezüglich der **Gesamtkilometerleistung im Rahmen der berufsbedingten Mobilität** ergeben sich wiederum interessante Einsichten. Im Mittelwert befindet sich die Mehrzahl der Antwortenden bei einer monatlichen Kilometerleistung zwischen 1000 - 1500km. Bei genauerer Analyse wird allerdings deutlich, dass sich offensichtlich hier ein Verteilungseffekt zeigt (siehe Abbildung 7), welcher die Gesamtgruppe in, expositionsbezogen, drei Gruppen aufteilt.

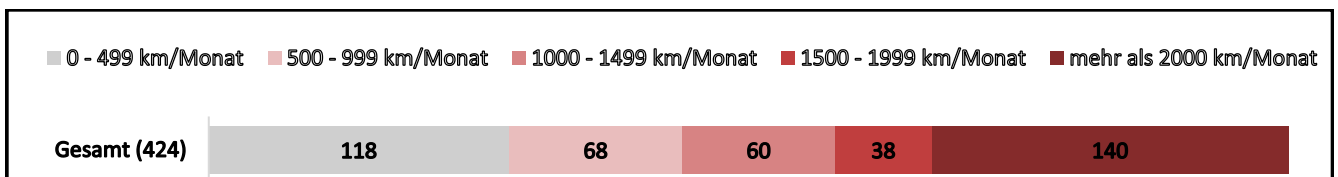


Abbildung 7: Monatliche Kilometerleistung mit PKW im Rahmen beruflicher Wege

- Etwa 28% der Befragten geben eine Kilometerleistung von unter 500km/Monat an. Das entspricht einer Tageskilometerleistung von maximal 25km pro Arbeitstag.
- Eine Kilometerleistung zwischen 500-1500km/Monat geben 40% der Befragten an.
- Die verbleibenden 42% der Teilnehmenden liegen in der Kilometerleistung über 1500km, geben also mindestens eine dreifache Tagesexposition von 75km an.

Im Mittel ergeben sich damit nach Angabe von N=418 Teilnehmenden ca. 42h/Monat "**Unterwegszeit**" während der Tätigkeitsausführung. Dies entspricht bei zugrunde gelegten 40h/Woche Arbeitszeit als über 25% der Gesamt-

arbeitszeit pro Monat. Hieraus wird ersichtlich, dass bezogen auf die **tägliche Fahrleistung** drei Gruppen mobiler Beschäftigten existieren. Da Berufskraftfahrer/-innen aus den Analysen ausgeschlossen wurden, sollte dieser Aspekt insbesondere mit Hinblick auf wirksame Präventionsmaßnahmen immer berücksichtigt werden. Eine weitere Betrachtung dieser Aspekte erfolgt in der Gegenüberstellung der Zielgruppen der BestMobil-Analyse in den folgenden Abschnitten.

Eine Erweiterung der expositionsbezogenen Thematik kann mit Blick auf die **dienstlich absolvierten Fußwege** erfolgen. Auch hier zeigt sich wiederum eine Teilung der vorliegenden Stichprobe. Wenige Schritte pro Woche geben hierbei N=236 von N=476 Beschäftigten an. Dies entspricht einem Anteil von knapp 50%. Die restlichen Antwortenden liegen sich zwischen 2-5h/Woche (21%), 6-10h/Woche (13%) und zwischen 11 bis über 20h/Woche (17%) zu Fuß.

Routen, Zielketten, Entfernungen. Die Abfrage der routenbezogenen Informationen erfolgt in GUROM im Detailteil, weshalb die hier angegebenen Fallzahlen der antwortenden Beschäftigten etwas geringer ausfallen. Im Ergebnis sind für die Profilbildung folgende Themen relevant:

- Die **Anzahl der angefahrenen Ziele pro Woche** unterscheidet sich deutlich zwischen den antwortenden N=260 GUROM-Befragten (vgl. Abbildung 8). Die zur Auswahl stehenden vier Antwortkategorien sind hierbei allesamt hoch besetzt. Im Detail kann dies in der nachfolgenden Abbildung nachvollzogen werden. Es wird deutlich, dass jeweils eine relevante Anzahl von Zustimmungen pro Antwortmöglichkeit existiert.

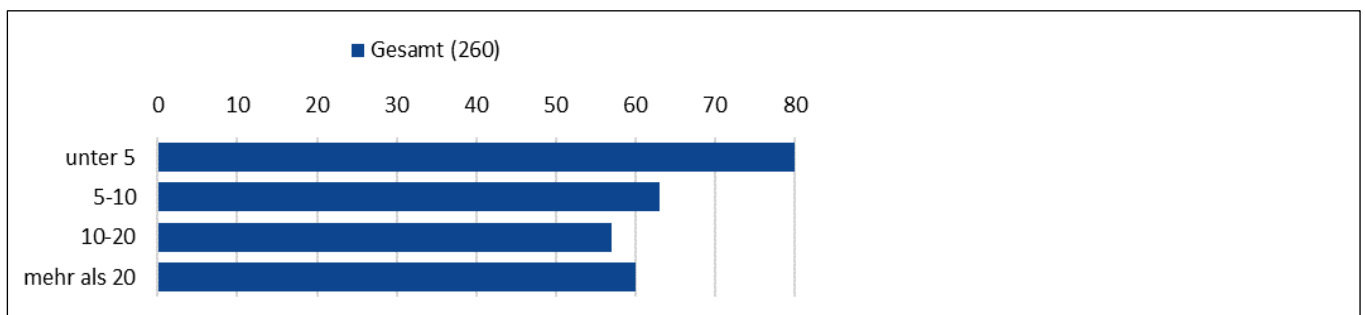


Abbildung 8: Anzahl angefahrener Ziele pro Woche

- Auch bei der Frage nach möglichen Varianten bei der **Anzahl hintereinander angefahrener Ziele** zeigen sich wiederum deutlichere Abweichungen zwischen den Teilnehmenden. So geben beispielsweise jeweils 26% der Antwortenden entweder "nur ein Ziel und dann zurück zum Betrieb" oder "mehr als 5 Ziele hintereinander" an, während 40% der Befragten zwischen 2-5 Ziele pro Arbeitstag anfahren, bevor sie wieder in ihr Unternehmen zurückkehren. Die verbleibenden 9% geben "andere Routen bspw. im Rahmen von Kontrollgängen" an.
- Die **Entfernung der Zielorte zum eigenen Unternehmen** scheint ebenfalls sehr gut zwischen den verschiedenen berufsbedingt mobilen Beschäftigten zu trennen (vgl. Abbildung 9). Zwar gibt etwa die Hälfte (50%) an, dass unterschiedliche Entfernungen möglich sind, weitere 30% haben aber überwiegend Wege von max. 50km pro Zielort zurückzulegen, wohingegen 20% Entfernungen zum Zielort von über 50km angeben.

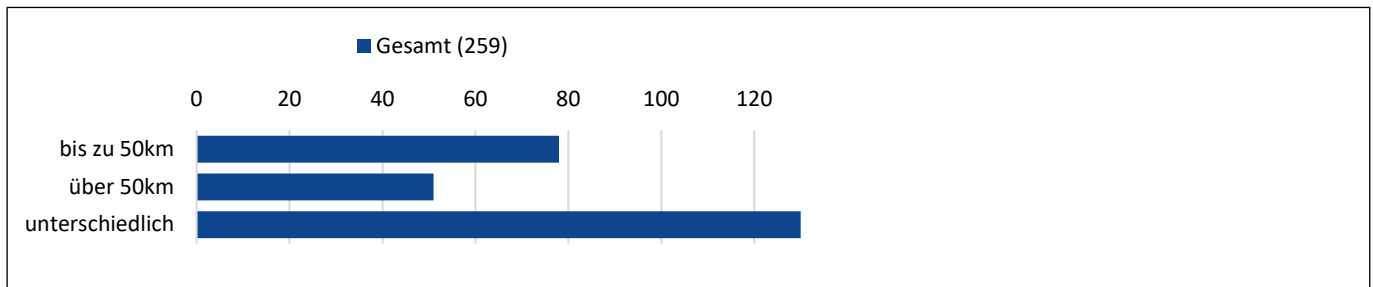


Abbildung 9: Entfernung zum Zielort

- Bei der **Häufigkeit der gleichen Routen** ergeben sich ebenfalls Unterschiede mit Relevanz für die Mobilitätsprofile mobiler Beschäftigten. Hier geben 62% an, dass sie "nie" oder nur "selten" die gleichen Routen im Rahmen ihrer Tätigkeit haben, wohingegen 25% "eher häufig" oder "sehr häufig" gleiche Routen angeben. Die verbleibenden 32% der Befragten geben "teilweise" gleiche Routen an, was für das Befahren von sowohl bekannte als auch abweichende Routen während der Tätigkeit spricht.
- Die Frage nach dem **täglichen Startort für die mobile Tätigkeit** unterscheidet die Teilnehmenden ebenfalls. Hierbei können 41% (N=109) nie oder selten direkt von zu Hause ihre Tour beginnen, während 43% "eher häufig" oder "sehr häufig" von dort aus starten. Die verbleibenden 16% nutzen diese Option "teilweise".

Zum Themenbereich technische Merkmale der Verkehrsmittel sowie technische Sicherheit bzw. Fahrzeugsicherheit ergeben die Antworten der Befragten folgende Resultate:

Die **Fahrzeugklassen**, die im Rahmen der dienstlichen Fahrten genutzt werden, sind mehrheitlich in den Segmenten Klein-, Kompakt- bis Mittelklassewagen (40%) sowie Van/ Kleinbus angesiedelt (40%; zusammen 80%). Zur Frage nach der Nutzungsart kann festgestellt werden, dass es sich nur bei einer Minderheit um dienstlich genutzte Privatfahrzeuge oder Mietfahrzeuge handelt. In der Mehrzahl werden diese von mehreren Personen genutzt (gleiches Fahrzeug, mehrere Nutzer) oder es erfolgt eine Auswahl aus einem Pool mehrerer zur Verfügung stehender Fahrzeuge (wechselnde Dienstfahrzeuge, d.h. Nutzung ohne persönlich zugeordnetes Fahrzeug). Die technische Ausstattung entspricht dabei weitestgehend der Standardausrüstung von Fahrzeugen zum Befragungszeitpunkt. Die häufigsten Ausstattungsmerkmale sind Airbags, ABS und ESP (jeweils über 80%).

Bezogen auf **die Fahrzeugsicherheit** geben die Teilnehmenden überwiegend keine technisch-sicherheitsbezogenen Probleme an. N=298 von N=415 Antworten (72%) fallen in die Kategorie "keine technischen Mängel", lediglich N=90 (21%) Teilnehmende geben seltene und N=26 (6%) teilweise bis eher häufig Situationen an, bei denen Mängel beim technischen Zustand der Fahrzeuge festgestellt wurden. Die Angaben zur Prüffrequenz technischer Teile oder Elemente in den Fahrzeugen ist nur durch N=39 Teilnehmenden beantwortet worden, allerdings zeigen sich hierbei auch keine Auffälligkeiten.

Problematisch erscheint allerdings, dass trotz eines relevanten Fußwegeanteils im Rahmen der Tätigkeit, die **Nutzung sicherheitsgerechter Kleidung auf dienstlichen Wegen** von lediglich 22% häufig bzw. sehr häufig angegeben wird. Ob es sich bei diesen Personen um die hoch exponierte Gruppe mit hohen Anteilen an Fußwegen handelt (s.o.), lässt sich aufgrund der adaptiven Struktur des Fragebogens nicht abschließend klären, allerdings kann bereits die Zweiteilung der Stichprobe in "geringe Exposition zu Fuß" und "relevanter Anteil an Fußwegen" als Hinweis auf das Fehlen und die Notwendigkeit solcher Ausrüstung gewertet werden. In den Detailfragen zu diesem Themenbereich zeigen sich insbesondere fehlende reflektierende Kleidung, weniger jedoch sicherheitsgerechtes Schuhwerk, für dieses Resultat verantwortlich.

Eher fahrumgebungsbezogene Themen auf den berufsbedingt genutzten Strecken und Zielorten geben der angesprochenen Sicherheitsthematik nochmals eine höhere Relevanz. Befragt nach der **Häufigkeit gefährlicher Streckenabschnitte während der Fußwege**, geben 23% der N=463 Antwortenden an, "eher häufig" bis "häufig" in solchen Bereichen unterwegs zu sein. Bei den entsprechenden PKW-Abfragen erhöht sich der Anteil der mindestens "eher häufig" Antworten auf 39%. Konkreter nach den Arten gefährlicher Strecken und Orte befragt, antworten N=118 Befragte (Fußwege) bzw. N=155 Befragte (PKW-Fahrten) (vgl. Abbildung 10). Während auf den Fußwegen klassischerweise Treppen, fehlende Fußwege und ungünstige Wegbeläge bzw. unübersichtliche Abschnitte dominieren, sind es bei den Fahrten mit den Dienstfahrzeugen nahezu alle erfragten besonderen Umgebungsmerkmale, die teilweise bis eher häufig auftreten.

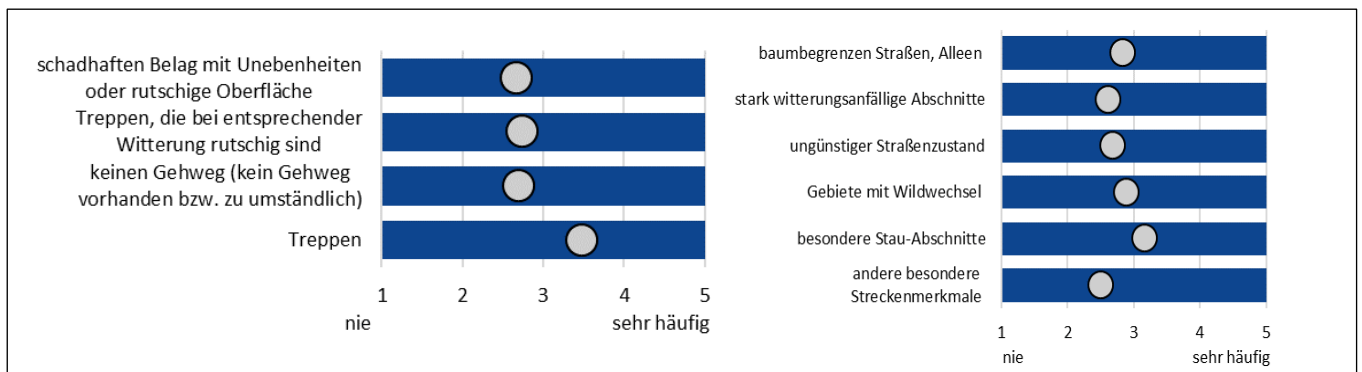


Abbildung 10: Gefährliche Streckenabschnitte und Umgebungsbedingungen zu Fuß (linke Abb.) bzw. mit dem PKW (rechte Abb.)

Hinsichtlich der **dienstlich genutzten Streckenarten** zeigen sich in den Antworten kaum allgemein verwertbare Muster oder Regelmäßigkeiten. Etwa 20% der befahrenen Streckenarten sind Autobahnen oder Schnellstraßen zuzurechnen, ebenfalls in diesem Bereich von 1/5 liegen innerstädtische Strecken. Für alle weiteren Streckenarten (Wohngebiete, Bundes- und Kreisstraßen sowie Landstraßen und Industriestraßen) liegen die Schätzungen jeweils im Bereich zwischen 10-15%, lediglich unbefestigte Waldwege liegen mit knapp über 5% deutlicher darunter.

Mit Blick auf die **Zielorte** geben N=265 Befragte an, sich eher regelmäßig auf anderen betrieblich genutzten Geländebereichen zu bewegen (M=2,9; 61%; N=166). Ob es sich im Allgemeinen um Zielorte mit besonderen Gefahren handelt, lässt sich für die Gesamtgruppe nicht abschließend beantworten. Im Mittel wird hier mit M=2,9 ebenfalls "teilweise" angegeben, aber N=108 geben die Häufigkeit höchstens mit "selten" an (40%), wohingegen N=89 (33%) eher häufig bis sehr häufig in entsprechenden Bereichen unterwegs sind. Eine weiterführende Abfrage des jeweils genutzten **Verkehrsmittels** ergibt, dass jeweils 40% der Wege am Zielort zu Fuß bzw. mit dem eigenen Fahrzeug zurückgelegt werden. Diesbezüglich nach dem jeweiligen **Wissensstand zu den ortsbezogenen Gefährdungen und weiterer Zielortcharakteristika** gefragt, wird deutlich, dass 40% der Antwortenden angeben, bestenfalls "teilweise" über dortige Gefährdungen informiert zu sein. Nur 46% werden häufig bis sehr häufig durch Betriebskundige begleitet, wohingegen ca. 30% höchstens teilweise über die jeweils ortsbezogenen gültigen Sicherheitsbestimmungen informiert sind.

4.2.3 Arbeitsorganisatorische Faktoren und Merkmale

Bei der Charakterisierung mobiler Berufe zeigen die arbeitsorganisatorischen Merkmale im Gesamtkontext ein **erhöhtes Arbeitsaufkommen** der N=534 befragten Personen. Der Aussage "Ich arbeite insgesamt mehr als 40 Stunden pro Woche, z. B. aufgrund von Überstunden, Nebentätigkeiten oder Bereitschaftsdiensten" stimmen 63% von N=534 mindestens teilweise zu. Der Anteil derer, die hier häufig oder sehr häufig angeben, liegt bei 35%. **Die Arbeit im Schichtdienst bzw. zu unüblichen Zeiten**, wird ebenfalls von 32% der Befragten mit "teilweise" "eher

häufig" oder "sehr häufig" beantwortet. Detaillierter geben N=172 Befragte im Detailfragebogen Auskunft und geben hier im Mittel ca. 43h/Woche an, wobei der Anteil derer, die von diesen Befragten mindestens 50h/Woche angeben, bei 24% liegt. Ebenfalls auffällig ist, dass von N=163 Antwortenden, 50% zusätzlich **schwankende Arbeitszeiten** angeben, dass diese aber bei der Planung der Arbeitszeiten keine Berücksichtigung finden. Nur eine Minderheit von N=13 (8%) geben an, dass diese Schwankungen (bspw. Saisonzeiten) in den Arbeitszeitregelungen berücksichtigt werden.

Zur Schichtarbeit liegen die Angaben von N=59 Personen vor (vgl. Abbildung 11). Bei diesen dominieren Wechsel- schichten mit Nachtarbeit (N=31) bzw. Wechselschichten ohne Nachtarbeit (N=14). Die Arbeit am Wochenende wird von einem erheblichen Teil der hier Antwortenden (N=110) regelmäßig ausgeführt.

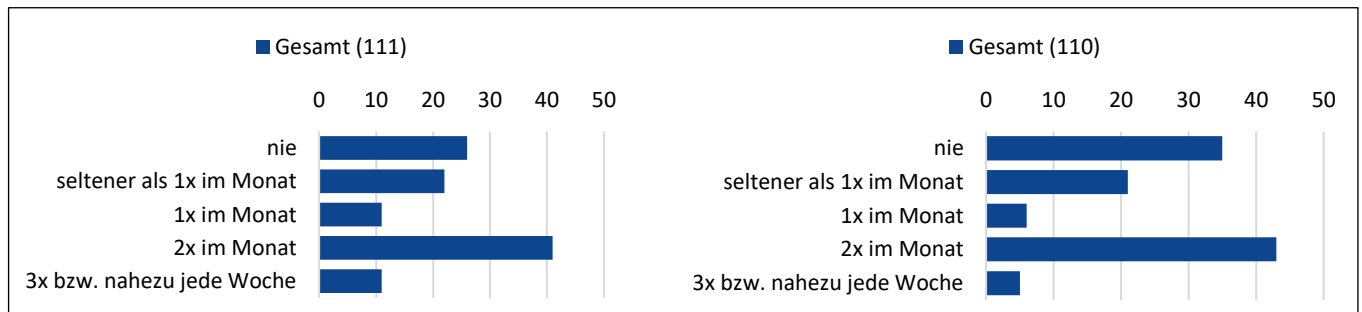


Abbildung 11: Häufigkeit von Wochenendarbeit (linke Abbildung=Samstag; rechte Abbildung=Sonntag)

Die Planung der Arbeitszeiten erfolgt bei den detaillierter befragten Teilnehmenden im Mittel eine Woche vorher. Allerdings scheinen auch hier wiederum deutlichere Unterschiede vorzuliegen. Von N=116 Befragten geben N=54 (49%) an, eher langfristig geplante Dienstpläne zu haben (mindestens ein halbes Jahr im Voraus), während 30% erst wenige Tage zuvor oder noch kurzfristiger über die kommenden Dienstzeiten informiert werden. Die restlichen 20% erfahren etwa eine Woche zuvor ihre geplanten Arbeitszeiten.

Abseits der Arbeitszeiten liegen zu den weiteren arbeitsorganisatorischen Randbedingungen, folgende Informationen vor:

Arbeitspausen. Bei N=529 Teilnehmende geben 34% (N=182) "teilweise" bis "sehr häufig" nicht ausreichende Pausen und Erholungszeiten zu haben (nur häufig bis sehr häufig: 12%). Der Mittelwert von $M=2,3$ weist darauf hin, dass die Mehrzahl der mobil Tätigen offensichtlich auf die Pausenzeiten achtet (immer: 22%; meistens: 44%) (N=107 teilnehmende Personen antworten zusätzlich auf die Frage nach den Orten, an denen die Pausen verbracht werden. Hierbei werden der Arbeitsplatz (30%) und das Dienstfahrzeug (25%) am häufigsten genannt. Zu den Tätigkeiten in den geplanten Pausen machen N=107 Personen Angaben. Hierbei wird essen am häufigsten genannt (36%), gefolgt von Arbeitsgesprächen und der Ausführung der Arbeitstätigkeit (22%). Diese Situation erscheint allerdings z.T. selbstgewählt, da 89% der N=102 Antwortenden angeben, dass die Pausenlänge und -dauer zumindest teilweise (35%) oder vollständig (54%) durch sie selbst beeinflussbar ist.

Körperliche Belastungen. Bei diesem Thema zeigen sich auch wiederum größere Abweichungen zwischen den Antwortenden. Im Rahmen der Screeningabfrage geben N=531 Teilnehmenden im Mittel an, nur selten körperlichen Belastungen ausgesetzt zu sein. Anteilig geben 34% der Befragten mindestens teilweise und 12% "häufig" bzw. "sehr häufig" entsprechende Einwirkungen an. Während die Mehrheit also selten körperlich belastende Tätigkeiten ausführen muss (66%), ist eine Minderheit hingegen häufig solchen Situationen ausgesetzt. Um die Teilfaktoren weiter aufzuklären, wurden die Antworten von N=99 Befragten nach den diesbezüglichen Schwerpunktthemen ausgewertet.

- Am Arbeitsplatz selbst geben 57% ungünstige klimatische Bedingungen, 43% Lärm und 41% schlechte Sicht- und Lichtbedingungen an.
- Auf den berufsbedingten Fahrten sind es vor allem die schlechten Sicht- und Lichtbedingungen (51%) und die schwere körperliche Arbeit (39%), die zur Gesamteinschätzung beitragen.
- Beim Kunden werden v.a. die ungünstigen klimatischen Bedingungen (62%), Lärm (52%) und weitere, Randbedingungen der Tätigkeitsausführung (49%) angegeben.

Arbeitsaufgaben und -inhalte. Auch hier gibt die Mehrzahl der Befragten an, keine größeren Probleme wahrzunehmen (68% von N=524). Von 32% der Befragten, die mindestens teilweise entsprechenden aufgabenbezogenen Schwierigkeiten wahrnehmen, geben N=106 Teilnehmende genauere Probleme an. Die Schwierigkeiten werden hierbei durchaus unterschiedlich verortet. Hervorzuheben sind die notwendige Emotionsarbeit durch das Unterdrücken der eigenen Gefühle, insbesondere im Kundenkontakt (65%; M=3,1), Arbeitsbehinderungen durch Störungen und Unterbrechungen (67%; M=2,9), fehlerhafte oder unvollständige Informationen (53%; M=2,6), fehlende Abwechslung (54%; M=2,6) und fehlender Handlungsspielraum (51%, M=2,6). Die Fahrtätigkeit wird von diesen Personen von 67% (M=2,7) als teilweise überfordernd beschrieben. Ebenso scheinen Störungen beim Fahren für 62% (M=2,8) ebenso störend bzw. belastend auf die Befragten einzuwirken.

Führung und soziales Klima. Die N=528 Antworten sind mit einem Mittelwert von M=2,3 insgesamt unauffällig. Für die Teilnehmenden (31%), die hier zumindest teilweise eine Belastung wahrnehmen, liegen diese bei den Führungsthemen. Hier erreichen nahezu alle Einzelabfragen mittelhohe Werte, wobei widersprüchliche Erwartungshaltungen (M=3,0), fehlende Anerkennung (M=2,9), die Missachtung von Mitarbeitervorschlägen (M=3,1) und die fehlende Erreichbarkeit bei arbeitsbezogenen Problemen (M=2,6) am bedeutsamsten sind. Bezogen auf die eigenen Kollegen werden vermeidbare Konflikte, fehlende Kollegialität und unzureichende Konfliktlösungen besonders häufig genannt. Auch Dritten gegenüber scheint insbesondere das Konfliktthema bzw. die Vermeidung von Konflikten eine besondere Rolle zu spielen.

Arbeitsstress. Häufig oder sehr häufig wahrnehmbaren Arbeitsstress haben rund 15% der hier erfassten Beschäftigten (von N=527). Nimmt man die Teilnehmenden hinzu, die diesen "teilweise" an sich wahrnehmen, steigt der Anteil auf 60%. Die diesbezüglichen Detailfragen zeigen, dass bei N=155 detailliert Antwortenden zu hohe Anforderungen (M=2,9) eine Rolle spielen. Diese scheinen sich aus der Arbeitsmenge (M=3,1) und einen ständig vorliegenden Zeitdruck (M=3,0) zu speisen. Diesbezügliche Folgen i. S. e. Erschöpfungssymptomatik werden im Mittel teilweise ebenfalls wahrgenommen (M=2,7) (vgl. Tabelle 6). Die Einzelabfragen zeigen einen substantiellen Anteil an offensichtlich erschöpften Beschäftigten. Gleichzeitig muss aber festgestellt werden, dass diese Personen immer noch einen vergleichsweise hohen Grad an Arbeitsfreude angeben M=3,5, was sich vor allem aus dem Spaß an den Aufgaben (M=3,7) und einer hohen Handlungserfolgserwartung (M=3,8) speist.

Tabelle 6: Übersicht über Detailabfragen zu Erschöpfungsabfragen

Erschöpfung - Einzelfragen (N=155)	Mittelwert (+ Anteil der TN mit hoher oder sehr hoher Häufigkeit)
Manchmal fühle ich mich richtig ausgelaugt.	M=3,0 (N=43; 30%)
Ich fühle mich angespannt.	M=2,9 (N=33; 21%)
Ich reagiere gereizt.	M=2,6 (N=23; 15%)
Ich stehe unter Strom.	M=2,7 (N=27; 18%)

Mitgestaltungsmöglichkeiten. Die befragten Beschäftigten schätzen ihre Mitgestaltungsmöglichkeiten unterschiedlich ein. Im Mittel ergibt sich bezogen auf die Unzufriedenheit ein Wert von M=2,4. Das entspricht selten bis teilweise vorhandenen diesbezüglichen Problemen. Häufig oder sehr häufig wahrnehmbare Probleme in diesem Bereich geben 13% an. Nimmt man die Antwortoption "teilweise" hinzu, steigt der Wert auf 38%. Die dahinterlie-

genden Einzelabfragen (Handlungsspielraum bei der Tätigkeit, Informationsweitergabe, Einbeziehung in die Arbeitsplanung, Einbindung in Veränderungen) liegen gleichauf im mittleren Bereich, der Anteil der Teilnehmenden mit hier verorteten Belastungsquellen scheint sich aus einer, partizipationsbezogen insgesamt, geringeren Teilhabe zu ergeben.

Sicherheits- und Gesundheitskultur. Die Einschätzung der Sicherheitskultur insgesamt ist zunächst unauffällig. Allerdings nimmt 1/5 der N=532 Antwortenden hier häufiger oder sehr häufig eine fehlende Schwerpunktsetzung im Unternehmen wahr. Von diesen Personen beantworten N=90 die dazu gehörigen Detailfragen. Diese zeigen bei zwei Teilbereichen eine etwas schlechtere Einschätzung. Dies sind die Einsatzbereitschaft der Beschäftigten für die Sicherheit (M=2,9) und die nicht klar geregelte Sicherheitskommunikation (M=3,1). Der Anteil derer, die hier mindestens häufiger (Kat. 4 + 5) Probleme sehen, liegt bei den beiden Themen bei etwa 20%.

Organisation beruflicher Fahrten. Die Fahrtenorganisation ist für rund 40% der Befragten (N=187 von N=460) mindestens teilweise problematisch (Kat. 3-5). Ohne die "teilweise" antwortenden Teilnehmenden geben immerhin noch 13% der Befragten hier häufigere Probleme an. Hinsichtlich der Details machen diese N=123 Teilnehmenden weitere Angaben, wobei sich keine herausragenden Teilthemen identifizieren lassen. Letztlich scheinen insbesondere länger andauernde Termine (M=2,9), Wartezeiten auf Geschäftspartner, Kunden etc. (M=2,5) oder die Suche nach den richtigen Gebäuden oder Ansprechpartnern (M=2,9) sowie Terminverschiebungen durch die Kunden (M=2,7) wichtig zu sein. Spontane Zieländerungen oder vergebliche Anfahrten bei Kunden scheinen hingegen nur einen Teil (ca.30%) regelmäßiger zu betreffen. Die Vorbereitung der Termine und Fahrten wird ebenfalls von der Mehrzahl der Antwortenden positiv gesehen, wobei der Anteil derer, die hier Schwierigkeiten angeben, bei beiden Abfragen bei ca. 30% liegt.

4.2.4 Mobilitätsbezogene Situationsfaktoren und -merkmale

Die situativen Merkmale oder Situationsfaktoren umfassen eine Vielzahl von Einzelelementen, die sich insbesondere auf die mobilitätsbezogenen Belastungs- und Beanspruchungswahrnehmungen der Beschäftigten und die Situationseffekte der mobilen Tätigkeit beziehen. Die insgesamt wahrgenommene **Beanspruchung durch die Verkehrsteilnahme** während der Fahrt mit dem PKW wird von N=419 Befragten eingeschätzt. Hierbei zeigt sich, dass 50% die berufsbedingten Fahrten und Wege nie (N=32) bzw. selten (N=176) als belastend erleben. Demgegenüber schätzen 13% die Fahrten als häufig (N=41) bzw. sehr häufig (N=12) als belastend ein. Bei den berufsbedingten Fußwegen schätzen N=368 von N=461 diese als nicht oder lediglich selten belastend ein (80%). Die Antworten der hierzu detailliert befragten Teilnehmenden ergeben Folgendes:

Müdigkeit während der Verkehrsteilnahme. Die Müdigkeit bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme wird für die Fahrten mit dem PKW mit M=2,0 im Mittel mit "selten" eingeschätzt. Oberhalb dieser Einschätzung (ab Kategorie 3-"teilweise" aufwärts) liegen N=30 von N=139 Teilnehmenden, was einem Anteil von ca. 22% entspricht.

Besondere Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse. Die Häufigkeit unangenehmer Ereignisse und besonderer Verkehrssituationen während der PKW-Nutzung auf Dienstreisen wird von N=420 Befragten im Mittel mit M=3,3 angegeben. Die Gruppe derer, die diese Situationen "eher häufig" oder "sehr häufig" erleben, liegt bei 40% (N=169). Detailangaben zu diesem Bereich mit besonderer Relevanz für die Mobilitätsstrukturen sind:

- **Nachtfahrten (N=206; M=2,5).** 46% der Antwortenden erleben diese mindestens teilweise, 14% häufiger oder sehr häufig
- **kurzfristige Routenänderungen (N=208; M=2,7)** 57% geben hier an, diese mindestens teilweise oder häufiger zu erleben, von diesen Personen fallen 16% in die Kategorien "eher häufig" bzw. "sehr häufig"
- **Verspätungen (N=208; M=2,9).** 66% der Befragten sind zumindest teilweise mit Verspätungen auf den dienstlichen Fahrten konfrontiert; 23% geben hier an, dass dies häufig geschieht

Parken. Das Parken bzw. die schwierige Parkplatzsuche erzeugt ggf. höheres Stressempfinden, wenn sich die Beschäftigten dadurch bei Terminen verspäten. Diesbezüglich liegen die Antworten von N=207 Personen vor. Diese schätzen die Häufigkeit, mit der die Parkplatzsuche zum Stressempfinden beiträgt, im Mittel mit M=2,4 (selten bis teilweise ein). Der Anteil derer, die hier angeben, dass dies eher häufig oder sehr häufig geschieht, liegt bei 15%. Unter Hinzunahme derer, die hier "teilweise" antworten steigt der Anteil auf 43%.

Zeitdruck während der Verkehrsteilnahme. Die Frage nach der Häufigkeit wahrgenommenen Zeitdrucks bei der Verkehrsteilnahme mit dem PKW beantworten die N=138 vertiefend befragten Teilnehmenden im Mittel mit M=2,4. Die Teilnehmenden, die mindestens "teilweise" Zeitdruck empfinden, liegen bei N=55. Das entspricht einem Anteil von 40%.

Mobilitätsbezogenes Stressempfinden. Die Abfragen zum Stressempfinden ergeben für die Fahrten mit dem PKW im Mittel einen ähnlichen Wert, wie beim Zeitdruck. Die Einschätzung der N=138 Teilnehmenden liegt hier bei M=2,5. Aufgelöst nach den einzelnen Quellen und Einzelabfragen ergibt sich Folgendes:

- Die Aussage "Insgesamt nerven mich meine Fahrten." wird im Mittel mit M=2,4 beantwortet. Der Anteil der Teilnehmenden, die hier mindestens "eher häufig" angeben, liegt bei rund 10% und steigt bei Hinzunahme der Antwortkategorie "teilweise" auf 38%.
- Die Aussage "Die Fahrten bereiten mir störende Umstände." wird im Mittel mit M=2,2 eingeschätzt. Hier liegt der Anteil der Teilnehmenden, die dies mindestens mit "eher häufig" (Kategorie 4/5) beantworten, bei 10%.

Ablenkung während der Verkehrsteilnahme. Ablenkung und fehlende Konzentration auf das Verkehrsgeschehen während der berufsbedingten Fahrten und Wege, nehmen die N=414 Befragten mit einem Mittelwert von M=2,5 teilweise wahr. Häufiger abgelenkt auf den dienstlichen Fahrten sind nach eigenen Angaben N=48 Befragte. Dies entspricht einem Anteil von 12%. Unter Hinzunahme der Antwortoption "teilweise", steigt dieser Anteil auf 43%. Detaillierte Angaben zur Art und dem Inhalt möglicher ablenkender Gedanken machen N=129 Teilnehmende. Hierbei wird deutlich, dass die Frage nach konkreteren Inhalten, durchaus höhere Häufigkeiten ergibt als die oben angegebene Frage nach der allgemeinen Ablenkungshäufigkeit. Insbesondere die gedankliche Vor- und Nachbereitung der Termine des laufenden Arbeitstages bzw. andere berufsbezogene Gedanken scheinen hier relevant (vgl. Abbildung 12).

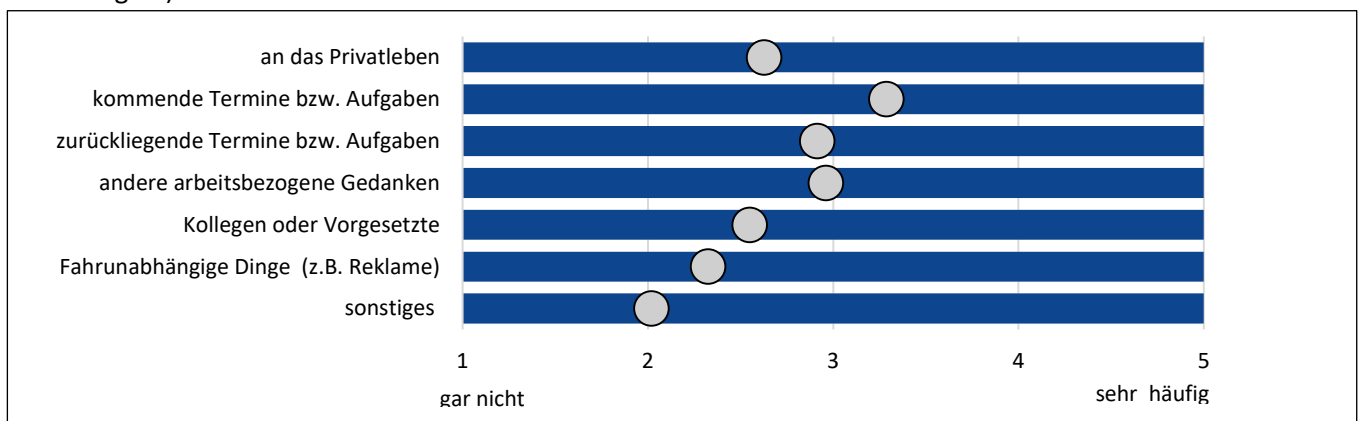


Abbildung 12: Ablenkende Gedanken während der dienstlichen Verkehrsteilnahme (N=129)

Parallelhandlungen während der Fahrt. In ähnlicher Weise wie die ablenkenden Gedanken können auch parallel ausgeführte und fahrtfremde Tätigkeiten eine erhöhte Gefährdungssituation erzeugen. Besonders die Nutzung eines Telefons kann aufgrund ihrer kognitiven Ablenkungscharakteristika problematische Effekte erzeugen. Die hier befragten N=129 mobilen Beschäftigten geben an, dass sie im Mittel "teilweise" telefonieren (M=2,8), was für durchaus regelmäßige Telefonate spricht. Die Gruppe der Teilnehmenden, die hier "eher häufig" oder "sehr häufig"

fig" angeben, liegt bei 33%. In eine ähnliche Richtung gehen die Antworten der Teilnehmenden bei der Frage nach der aktiven Benutzung/Bedienung technischer Geräte während der Fahrt (N=127; M=2,7). Hier erreicht der Anteil derer, die diese Handlungen häufiger ausführen, 28% (vgl. Abbildung 13).

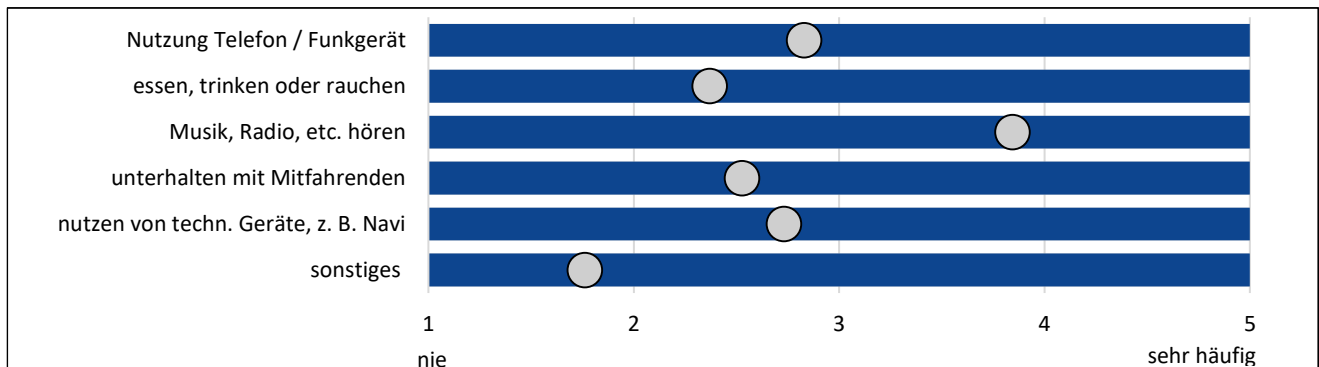


Abbildung 13: Parallelhandlungen während der Fahrt

Bedrohungsgefühl und Unsicherheit auf dienstlichen Wegen. Bedrohungsgefühle während der Verkehrsteilnahme scheinen kein drängendes Thema für die hier befragten Personen zu sein. Auf den Fahrten selbst liegen die Einschätzungen mit einem Mittelwert von $M=1,5$ sehr niedrig, ähnliches gilt für die Pausen ($M=1,4$) und an den Zielorten selbst ($M=1,4$). Der Anteil derer, die hier mindestens "teilweise" oder häufiger angeben, liegt bei 2,5-5% ($N=4-8$).

4.2.5 Allgemeines Profil für mobile Tätigkeiten - Zusammenfassung

Die oben dargestellten Ergebnisse basieren auf den Angaben von mobil tätigen Beschäftigten unterschiedlicher Branchen und Unternehmen. Auf Basis dieser Angaben werden nachfolgend Einzelthemen aufgeführt, die Art und Umfang der jeweiligen mobilen Tätigkeit genauer spezifizieren und dazu dienen können, ein spezifisches Mobilitätsprofil zu erstellen. Bei der konkreten Anwendung sollten allerdings einsatz-, unternehmens- und branchenbezogene Spezifika immer zusätzlich mit einbezogen werden, um ein genaueres Bild der jeweils vorliegenden Konfiguration zu ermöglichen und ggf. darauf aufbauende Veränderungen und Maßnahmen passgenauer durchzuführen bzw. auszuwählen. Der Übersichtlichkeit halber wurden die Merkmalsbereiche im Folgenden nach der TOP-S-Struktur sortiert. Grundsätzlich können zwar alle Merkmalsbereiche als Kategorisierung genutzt werden, allerdings können zunächst grundlegend expositionsbezogene und personenspezifische Merkmale zur Grundkategorisierung herangezogen werden und mit arbeits- und fahrorganisatorischen Merkmalen bzw. deren Ausprägungen angereichert werden. Auch situative Elemente, wie bspw. die Häufigkeit von Nachtfahrten oder der Nutzung unbefestigter Wege sind weitere inhaltliche Themen, um die grundlegende Merkmalskonfiguration zu identifizieren.

Erläuterungen:

1. Die Identifizierung der relevanten Merkmale erfolgte auf Basis der Angaben von $N=581$ Teilnehmenden der Online-Gefährdungsbeurteilung GUROM. Dieses Instrument erfasst in über 2.000 Einzelfragen eine Vielzahl technischer, organisatorischer, personenbezogener und situativer Faktoren und ist damit in der Lage, sowohl individuelle Gefährdungskonfigurationen zu bestimmen und darauf aufbauende Empfehlungen abzuleiten als auch zusammenfassende Auswertungen im Rahmen von Unternehmensberichten inkl. einer abteilungsbezogenen Analyse, vorzunehmen. Trotz der vergleichsweise robusten Teilnehmerzahl können sich zukünftig einzelne Merkmale als zusätzlich relevant erweisen. Insofern ist das hier aus GUROM extrahierte "Gitter" aus Merkmalen als ein erster Ansatz zur Grobkategorisierung zu verstehen. Hierdurch können erste Erkenntnisse zur mobilen Arbeitssituation gewonnen werden, es sollte allerdings nicht als erschöpfende Merkmalsauflistung verstanden werden.

2. Um tieferegehende strukturelle oder konkret tätigkeitsbezogene Problemstellungen zu identifizieren, muss immer auch eine unternehmens-, branchen- oder konkret individuumsbezogene Erweiterung des Profilkatalogs vorgenommen werden.
3. Ein einfaches Gegenüberstellen oder Abarbeiten der Merkmale und ihrer jeweiligen Ausprägung ist ggf. nicht ausreichend um Interaktionen zwischen einzelnen Elementen hinreichend genau abzubilden und zu verstehen. Daher ist das Herstellen von Querverbindungen und Beziehungen zwischen den Elementen ein weiterer Schritt, der aktuell im Rahmen des laufenden GUROM-Forschungsprojektes durchgeführt wird und u.a. der Analyse der Gefährdungsinteraktion und der fortschreitenden Anpassung des hierarchisch-adaptiv aufgebauten Instruments dient.
4. Um passende präventive oder korrektive Maßnahmen zur Anpassung der Arbeitsrealität von mobilen Beschäftigten vornehmen zu können, ist die Nutzung von Tools wie GUROM bzw. der nachfolgenden Übersicht zur Profilerstellung empfehlenswert. Die Analyse der weiteren betrieblichen Gegebenheiten und Einsatzrahmenbedingungen ist hierbei jedoch unerlässlich, um potentielle Effekte von Maßnahmen nicht durch widersprechende unternehmensspezifische Merkmale zu.

Die nachfolgend dargestellten Merkmale der Mobilität (vgl. Tabelle 7) werden nochmals in dazugehörigen Berichten dargestellt. Diese befinden sich für die N=581 zielgruppenunspezifischen mobilen Beschäftigten in Anhang 26. Ein zielgruppenspezifischer Vergleich der in BestMobil betrachteten vier Gruppen (ambulante Pflegedienste, technischer Außendienst; nicht-technischer Außendienst - Beratung, Verkauf, Akquise, und Rettungsdienste) ist in Anhang 27 zu finden.

Tabelle 7: Merkmale der Mobilität

Mobilitätsgrund: Dienstwege im Rahmen beruflicher Tätigkeitsausführung		Zielgruppe Beschäftigte: nicht spezifiziert / alle Branche und Unternehmensgröße: nicht spezifiziert / alle
Faktor	Merkmale	Ø* GUROM (N=581 TN)
Technik	Fahrleistung	mittlere Monatskilometerleistung bei ca. 2000km Dreiteilung der Gesamtgruppe bei Berechnung der berufsbedingten Fahrleistung pro Monat (28% bis 500 km; 40% mit 500-1500km; 42% mehr als 1500km)
	mobile Arbeitszeit (Anteil an der Arbeitszeit)	anteilig etwa 25% bei einer Gesamtarbeitszeit von 160h/Monat (M= 42 Stunden pro Monat)
	Anzahl, Dauer, Bekanntheit täglicher Einzeltouren (Zielketten)	Anzahl der berufsbedingt angesteuerten Ziele pro Woche: uneindeutig, alle Antwortoptionen hoch besetzt; zwischen 5 bis mehr als 20 Zielorte Zielketten pro Tag: uneindeutig; alle Antwortoptionen ähnlich besetzt; von einzeltem Zielort bis Zielketten von mehr als 5 Zielorten vor der Rückfahrt zum Unternehmen Bekanntheit der Routen: 62% nie oder selten auf den gleichen Routen, 25% häufig oder sehr häufig, 32% variabel
	Streckenmerkmale	BAB und Schnellstraßen 20% innerstädtische Straßen 20% Bundes- und Landstraßen (B) 13% Landstraßen (K/L) 13% Stadtrand- und Industriestraßen 14% Wohngebiete 12% unbefestigte Wege 6%
	Start- und Zielorte	Startort: 41% starten nie oder selten von zu Hause; 43% starten häufig bis sehr häufig am Wohnort Entfernung zu den Zielorten: in der Mehrzahl variabel (50%), unter 50km bei 30%; über 50km bei 20% Bewegung auf fremden Betriebsgeländen bei ca. 61% der Teilnehmenden - Gefährdungen

		dieser Bereiche uneinheitlich bekannt, nur in ca. 50% der Fälle erfolgt die Begleitung durch Betriebskundige
	Fußwege (Anteil, Art, ortsbezogene Merkmale)	uneindeutig; generell eher nur geringe Fußwege; <2h/Woche: 50%; 2-10h: 33%, über 10h: 17% Nutzung sicherheitsgerechter Kleidung (Reflektoren etc.) gering; nur 22% regelmäßiges Tragen (Sicherheitsschuhe werden getragen)
	Fahrzeugart und -klasse	PKW - Klein-, Kompakt bis Mittelklasse oder Van/Bus (zusammen 80%) mehrheitlich geteiltes zugeordnetes Dienstfahrzeug oder Fahrzeugpool
	Fahrzeugzustand, -sicherheit und Fahrzeugwartung	überwiegend sehr gut; geringer Anteil von Mängeln
	Ladungssicherung	nur z.T. ausreichend geschult, ca. 55% ohne bzw. mit seltener Schulung zur Ladungssicherung (Relevanz?) Fahrzeugausstattung zur Ladungssicherung z.T. vorhanden (bei 38% nicht vorhanden) Transporthilfen sind werden ebenfalls nur z.T. genutzt (57% nutzen nicht); 44% beurteilen Ladungshilfen als wenig zweckmäßig
	Waren- oder Werkzeugtransport, Mitfahrer	geringer Anteil Transportvorgänge von Waren oder Produkten (17%); Mitfahrer (29%) etwas häufiger: Werkzeug bzw. andere arbeitstätigkeitsbezogene Materialien (43%)
	Übernachtungshäufigkeit außerhalb	kaum
Person	Geschlecht	überwiegend Männer (75%)
	Alter	45 Jahre (80% zwischen 30-59)
	Gesundheitsstatus / gesundheitliche Einschränkungen	neutral; knapp. 1/3 mit gesundheitlichen Einschränkungen (v.a. Muskel-Skelett-System, Schlafprobleme, Übergewicht)
	Medikamenteneinnahme	eher gering; wenn ja, dann v.a. Antihypertensiva und leichte Schmerzmittel
	Gesundheitsverhalten (Alkohol, Drogen, Bewegungssport)	Alkohol: durchschn. 1-2/Woche; Drogen: nein; Sport: 60% mit weniger als 2h/Woche
	Work-Life-Balance	uneindeutig; z.T. Inkompatibilität der Verhaltensweisen, aber auch positive Effekte
	Unfallsituationen	vergleichsweise hohe Unfallzahlen; angesichts der Exposition nicht auffällig hoch, Hauptverkehrsmittel beim Unfall: PKW
	Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme	generell gering; Minderheit mit mittelhohen Werten (13%)
	fahrsicherheitsbezogene Einstellungen / Überzeugungen	wenig reflektierend bzgl. Stress- und Ablenkungseinflüssen; hohe Handlungskontrollervartung bei kritischen Verkehrssituationen; Neigung zu offensivem Fahrstil, Überschätzung der Risikokompetenz
Organisation	Arbeitsaufkommen (Überstunden, Schichtdienste, Wochenendarbeit, Planbarkeit)	insgesamt erhöhtes Arbeitsaufkommen; 35% der Befragten mit häufigen oder sehr häufigen Überstunden Arbeitsaufkommen bei durchschnittlich 43h/Woche (24% der Befragten mit Überstunden geben mehr als 50h/Woche an) 1/3 der Befragten mit Schichtdiensten (Detailabfragen: v.a. Wechselschichten mit/ohne Nachtarbeit) 21% mit regelmäßiger Wochenendarbeit (1-2x im Monat) Planbarkeit der Arbeitszeiten überwiegend mittel bis langfristig, kleinerer Anteil kurzfristiger (wenige Tage)
	psycho-physiologische Belastung und Beanspruchung (Häufigkeit, Art)	vor allem Licht, Klima, Lärm (Arbeitsplatz und Kunden) im Mittel als teilweise auftretend bewertet
	Termindichte, Wartezeiten, Zeitpuffer	fehlender Zeitpuffer um ungeplante Ereignisse zeitlich zu kompensieren (Stau oder Verkehrereignisse; ungeplante Verlängerung der Kundentermine, ungeplante Wartezeiten

		auf/beim Kunden
	Arbeitsinhalte	1/3 der Teilnehmenden berichten von teilweise auftretenden Problemen mit den Aufgabeninhalten v.a. durch Emotionsarbeit im Kundenkontakt, Unterbrechungen und Störungen im Arbeitsablauf, fehlerhafte Informationen und durch fehlende Handlungsspielräume bei der Tätigkeitsausführung Fahrtätigkeit wird von einem geringeren Teil als mittelmäßig störend oder belastend empfunden
	Arbeitspausen (Einhaltung, Einplanung, Aktivitäten)	1/3 der Teilnehmenden teilweise bis sehr häufig ohne ausreichende Pausen als Pausenorte wird wiederholt der Arbeitsplatz oder das Fahrzeug genannt als Pausenaktivitäten u.a. auch arbeiten bzw. Arbeitsgespräche
	Arbeitsstress (Häufigkeit und Dauer - Quellen: u.a. Arbeitsmenge, Arbeitsinhalt, Zeitdruck)	15% der Antwortenden scheinen hoch stressbelastet - Ursachen scheinen in hohen Anforderungen hinsichtlich Arbeitsmenge und konstantem Termindruck zu liegen
	Mitarbeiterführung und Soziales Klima	ca. 1/3 der Befragten geben mindestens teilweise auftretende Führungsprobleme an; Ursachen werden in widersprüchlichen Erwartungen, fehlender Erreichbarkeit und die Missachtung von Mitarbeitervorschlägen gesehen
	Mitgestaltung bei Arbeitsorganisation	knapp 40% geben mindestens teilweise auftretende Probleme an; Quelle scheinen v.a. im Bereich des Mitarbeiterinbezugs bei Veränderungen und im Bereich Informationsweitergabe zu liegen
	Sicherheitskultur	ca. 20% sehen Defizite bei der Sicherheitskultur, die sich aus nicht angemessenem Mitarbeiterverhalten und unklarer Sicherheitskommunikation speist
Situation	Fahrtbezogene Ereignisse (Art und Häufigkeit) bspw.:	13% der Befragten erleben die dienstlichen Fahrten häufig als belastend (+37% "teilweise")
	unerwartete Probleme auf den Routen (Stau, Nachtfahrten, Verspätungen, Routenänderungen, Parkplatzsuche, Zielortsuche)	Müdigkeit wird von der Mehrheit der Befragten nicht als Problem wahrgenommen besondere Verkehrssituationen werden von 14-22% der Befragten häufiger erlebt (Nachtfahrten, spontane Routenänderungen, Verspätungen)
	fahrtbezogener Stress- und Zeitdruck	Stress- und Zeitdruck werden wahrgenommen, jedoch insgesamt nicht als vordringlich bewertet
	Ablenkung und Müdigkeit	Ablenkung während der Fahrt wird insgesamt mit "teilweise auftretend" bewertet - Quellen sind v.a. Arbeitsthemen, bspw. die gedankliche Vor- und Nachbereitung von Terminen
	Parallelhandlungen	Parallelhandlungen werden mit unterschiedlicher Frequenz ausgeführt; telefonieren und die Bedienung technischer Geräte mit vergleichsweise hohen Ausprägungen

*Durchschnitt auf Basis der allgemeinen Auswahl von N=581 Teilnehmer/-innen aus den GUROM-Daten Die entsprechenden Profilwerte können sich mit weiter steigender Teilnehmerzahl ändern und sind inhaltlich nicht als erschöpfend anzusehen. Darüber hinaus müssen auch hier nicht darstellbare gemeinsame Wirkungen von Merkmalen berücksichtigt werden, die zu einer anderen Bewertung eines entsprechenden Profils einer Person (oder mehrerer Personen in ähnlichen Arbeits- und Unternehmenskontexten) führen können.

Anmerkung: Scheinbare Redundanzen in den Merkmalsbeschreibungen sind zum Teil eine Folge aus den unterschiedlichen Zielbereichen, zu denen Fragen gestellt werden. So kann bspw. Termindruck als Teilelement des Arbeitsstresses, der Arbeitsorganisation oder der allgemeinen Fahrt- und Tourenplanung verstanden werden. In GUROM erfolgt zu einigen Themen in unterschiedlichen Modulen daher eine ähnliche Abfrage- Diese zielt dann allerdings auf unterschiedliche Arbeitselemente (bspw. Termindruck auf der Fahrt, beim Kunden oder durch die Routenplanung im Zuge der Arbeitsorganisation

4.3 Modul 3: Interventionsstudie

Im Rahmen der BestMobil-Intensivstudie wurde eine Reihe von Präventionsmaßnahmen umgesetzt. Deren Effektivität wurde mithilfe eines Pretest-Posttest-Designs überprüft. Das Vorgehen und die Ergebnisse der Vergleiche werden in den folgenden Kapiteln dargestellt.

4.3.1 Pretest

Im Nachfolgenden werden die grundlegenden Erkenntnisse der zielgruppenspezifischen Analysen aus den Erstausswertungen dargestellt. Aufgrund der Vielzahl an Einzelbefunden und einiger Gruppenspezifika erfolgt die Darstellung dieser Ergebnisse zur besseren Lesbarkeit tabellarisch (vgl. Tabelle 8 - Tabelle 20). Die hierbei vorgenommene Einfärbung einzelner Zellen dient einer besseren Übersichtlichkeit und folgt im Schema der Farblogik von grün=positiv i.S.v. protektiv bzw. gering ausgeprägt über gelb=bemerkenswertes Ergebnis nach orange=tendenziell höhere Gefährdung in diesem Bereich. Zusätzlich finden sich vereinzelt blaue Felder. Diese markieren zielgruppenspezifische Besonderheiten, die sich bei den drei anderen Gruppen so nicht finden ließen.

In der Zusammenfassung ist festzustellen, dass eine zielgruppenspezifische Herangehensweise an Präventionsaufgaben im Bereich der berufsbedingten Mobilität bereits auf Basis der nachfolgend dargestellten Ergebnisse sehr zielführend erscheint. Die Hauptbelastungsbereiche unterscheiden sich nicht zwischen allen Gruppen und auf allen Ebenen, allerdings lassen sich insbesondere im fahr- bzw. arbeitsorganisatorischen Bereich, bzw. bei der Nennung konkreter Belastungsquellen, deutliche Unterschiede finden. Allgemeinsprachlich zusammengefasst, lassen sich die Zielgruppen wie folgt charakterisieren:

4.3.1.1 Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)

Personenspezifika. Die in der Gruppe zugeordneten Befragten sind fast ausschließlich Männer mit einem Durchschnittsalter von 43 Jahren. Bezüglich gesundheitlicher Fragen und mit Hinblick auf erlebte Work-Life-Balance-Konflikte ergeben sich im Durchschnitt ähnliche Werte wie bei der Gesamtgruppe der aus GUROM extrahierten tätigkeitsunspezifisch ausgewerteten Teilnehmer. Auffällig ist an dieser Stelle die, allerdings auch gruppenübergreifend feststellbare, hohe Risikotoleranz und bezüglich der Beherrschbarkeit auftretender Verkehrssituationen, bestehenden hohen Kontrollüberzeugungen bei einem gleichzeitig eher offensiv ausgerichteten Fahrstil. Allein vor dem Hintergrund des zukünftig weiter ansteigenden Durchschnittsalters mit seinen altersbezogenen Konsequenzen z. B. im Bereich physiologische und psychologische Belastungsresilienz und sensorischer Leistungsfähigkeit und den bspw. durchaus bemerkenswerten Verkehrsunfallzahlen sind an dieser Stelle präventive Maßnahmen mit einem Schwerpunkt auf defensiver Fahrweise und weiteren entsprechenden verkehrspädagogischen Schwerpunkten anzuraten.

Mobilitäts- und Tätigkeitscharakteristika. Die Gesamtexposition dieser Gruppe bei den berufsbedingten Wegen liegt demgegenüber etwas unter der monatlichen bzw. jährlichen Fahrleistung der insgesamt betrachteten mobilen Mitarbeitergruppen. Absolviert werden diese Wege zumeist mit Fahrzeugen der Van/Kleinbus-Kategorie. Der technische Zustand dieser Fahrzeuge wird von den Befragten etwas geringer bewertet als in den anderen Gruppen und bezogen auf die Gesamtgruppe, liegt jedoch immer noch im mittleren Bereich. Bemängelt werden weniger die institutionell zu verantwortenden Eignungs-, Wartungs- und Zustandsfragen, sondern eher die Fahrer- und Bedieneraufgaben, wie Wasserstands- und Ölkontrollen bzw. die Prüfung der Verbandsmaterialien in den Fahrzeugen. Gleichzeitig liegen bei den technischen Außendienstmitarbeitern die höchsten Anteile bei Kollegen- und Werkzeugtransporten vor, gleichzeitig werden aber gerade bei dieser Gruppe, Defizite in den transportbezogenen Schulungen (Ladungssicherung) genannt. Auch hier ist die Bewertung insgesamt gesehen nicht schlecht, im Vergleich zu den drei anderen Gruppen und angesichts der angesprochenen Transportaufgaben allerdings durchaus bemerkenswert. Darüber hinaus geben etwa ein Drittel der sich hier zuordnenden Befragten

Fußwege über sechs Stunden in der Woche auf berufsbedingten Wegen an. Auch hier ist die Ausrüstung mit entsprechend reflektierender Kleidung verbesserungswürdig, insbesondere, wenn man die vergleichsweise häufig auftretenden Nachtfahrten, das Fahren auf fremden Betriebsgeländen z.T. ohne ortskundige Personen und das nur teilweise vorliegende Gefährdungswissen der Teilnehmer zu diesen Umgebungen, in Betracht zieht.

Hinsichtlich der weiteren **arbeitsorganisatorischen Merkmale** lassen sich die Arbeitsrealitäten der hier subsummierten Befragten wie folgt umreißen: Die Arbeitszeiten sind durch gelegentliche Überstunden gekennzeichnet; der Anteil der Beschäftigten, die angeben häufig Überstunden zu leisten, liegt bei 39% und ist damit vergleichbar zum nicht-technischen Außendienstpersonal und den Rettungsdiensten. Der Grad körperlicher Belastungen ist moderat und speist sich vor allem aus der Tätigkeit an sich und den Umgebungsfaktoren Lärm, Licht und klimatischen Bedingungen. Hinsichtlich der arbeits- und fahrtorganisatorischen Bedingungen werden v.a. häufige Zieländerungen oder spontane Routenänderungen, sowie erhöhte Wartezeiten bei Kunden und ungeplante, kurzfristige Terminverlängerungen genannt. Auf den Fahrten selbst werden häufiger Nachtfahrten und Belastungen durch verkehrsbedingte Verzögerungen genannt. Demgegenüber ist das Stressempfinden im direkten Zusammenhang mit den berufsbedingten Wegen vergleichsweise moderat ausgeprägt.

Im Bereich **Führung und sozialer Interaktion** scheint bei dieser Gruppe eine relevante Problematik vorzuliegen, die sich bspw. im Bereich der internen Kommunikation und Informationsweitergabe zeigt. Kritisch betrachtet werden außerdem die Qualifikation der Führungskräfte, die Anerkennung der Mitarbeiterleistung und widersprüchliche Erwartungen durch Führungskräfte ebenso wie die Kommunikation und Konfliktlösung mit Kollegen. Die Merkmale der auszuführenden Tätigkeiten (z. B. Vollständigkeit und tätigkeitsbezogener Handlungsspielraum) werden darüber hinaus ebenfalls häufiger genannt. Demgegenüber scheinen die **Mitgestaltungsmöglichkeiten** und der **Stellenwert von Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen** eher unkritisch zu sein, bei den genannten Themen zeigen sich keine Auffälligkeiten.

4.3.1.2 Nicht-technische Außendienste (Service, Beratung, Verkauf, Akquise)

Diese Gruppe weist von den betrachteten vier Gruppen in verschiedenen Teilthemen eine etwas erhöhte Varianz in den Antworten auf. Insgesamt betrachtet liegt für diese Teilnehmer die **höchste monatliche Fahrtstrecke** und der **höchste Anteil der Fahrzeit an der Gesamtarbeitszeit** vor. Die Gruppe hat ebenfalls hinsichtlich der Routenmerkmale die höchsten Anteile bei der Bejahung von **Tourenstarts zu Hause**. Die anteiligen Fußwege sind im Mittel etwas höher als bei den anderen Gruppen und auch hier ist die Nutzung entsprechender protektiver Kleidung bei der Hälfte der Befragten nicht gegeben.

Die genutzten Fahrzeugklassen sind vor allem PKW der Kompaktklasse, deren Zustand insgesamt am positivsten bewertet wird. Ebenso ist der **Zufriedenheitsgrad mit den Dienstfahrzeugen** bei dieser Gruppe von mobilen Beschäftigten am höchsten ausgeprägt. Ein Merkmal mit besonderer Bedeutung ist der vergleichsweise hohe Anteil an **Außer-Haus-Übernachtungen**, die aber hinsichtlich ihrer Belastungsstärke nicht weiter auffällig sind.

Personengebundene Merkmale mit spezifischer Bedeutung sind das etwas höher liegende **Durchschnittsalter** der Befragten und der höhere Anteil genannter gesundheitlicher Einschränkungen. Ähnlich wie bei allen Gruppen sind auch hier die Resultate für fahr- und kontrollbezogene Einstellungen und Überzeugungen in Richtung einer zu hohen **Kontrollüberzeugung und eines eher offensiven Fahrstils** auffällig.

Relevante arbeitsorganisatorische Merkmale sind in dieser Gruppe der vergleichsweise hohe Mitarbeiteranteil mit **Überstunden**, eine hohe **Belastung durch Emotionsarbeit beim Kunden** und eine Unter- bzw. Überforderung durch die Fahrtätigkeit. Die Gruppe umfasst im Ergebnis auch den höchsten Mitarbeiteranteil mit selbstberichteter häufiger **Stresswahrnehmung**. Kompensatorisch kann an dieser Stelle wirken, dass eine erhöhte **Flexibilität von den Beschäftigten bei Lage und Dauer der Arbeitszeiten** existiert und der Anteil an Wochenendarbeit und Schichtdienst niedrig liegt. Ebenso scheinen die **körperlichen Belastungsstärken** niedrig zu sein. Die

fahrtenorganisatorischen Aspekte der Tätigkeit werden zusätzlich ebenso positiv bewertet wie die Wartungszustände der Dienstfahrzeuge. Hinsichtlich der Mitgestaltungsmöglichkeiten und der Einschätzung des Stellenwerts von Sicherheit und Gesundheit ist diese Gruppe unauffällig. Das **soziale Klima im eigenen Unternehmen** wird von allen vier Gruppen in dieser Gruppe am positivsten wahrgenommen. Die **wesentlichen Belastungsquellen** liegen hier wiederum in der wahrgenommenen **Vorgesetztenqualifikation, der Wahrnehmung widersprüchlicher Erwartungen und der fehlenden Anerkennung**.

Im Bereich der situationalen bzw. fahrtenbezogenen Merkmale ergeben sich ein mittelmäßig **hoher Anteil von Nachtfahrten und ein vergleichsweise geringes Stressempfinden durch die beruflichen Fahrten** (höchste Einzelschätzung: Stress durch Parkplatzsuche) Demgegenüber etwas widersprüchlich ist hingegen die Angabe von fast der Hälfte der Befragten, bei beruflichen Fahrten bereits **Sekundenschlafsituationen** erlebt zu haben. Auch die gedankliche Vor- und Nachbereitung der Termine ist ein vergleichsweise häufig genannter Ablenkungsgrund, was sich auch im ebenso hohen Anteil arbeitsbezogener **Parallelhandlungen während der Fahrt** zeigt (telefonieren und Nutzung technischer Geräte).

4.3.1.3 Ambulante Pflege

Die expositionsbedingte Gefährdungslage ist bei dieser Gruppe am geringsten. Sowohl insgesamt als auch bei der Länge der einzelnen Touren liegen die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dieser Gruppe am niedrigsten. Gleichzeitig ergeben sich aber höhere Fahrtzeitanteile als zu erwarten wäre, was vermutlich aus der etwas häufigeren innerstädtischen Mobilität und der vergleichsweise hohen Anzahl nacheinander angefahrener Ziele liegt (**Zielketten**). Die mobilen Pflegekräfte sind darüber hinaus die Gruppe mit dem höchsten Anteil wiederholt abgefahrter Routen. Gleichzeitig weist diese Gruppe einen niedrigen Fußwegeanteil und ebenso einen geringen Anteil der Nutzung von Sicherheitsschuhen und protektiver Kleidung auf.

Die vorrangig **genutzte Fahrzeugkategorie** sind Kleinwagen. Im Vergleich der vier Zielgruppen nutzen die Pflegekräfte damit die vergleichsweise kleinsten Fahrzeuge, deren **technischer Zustand und Eignung** von den Befragten durchschnittlich bewertet wird. Positiv hervorzuheben ist an dieser Stelle die Tatsache, dass Schulungen zur Ladungssicherung und zum sicheren Transport von den Pflegekräften am häufigsten genannt werden.

Auf der Ebene der Personenmerkmale ist zunächst zu nennen, dass diese Gruppe die einzige ist, der **mehr Frauen als Männer** angehören. Im Vergleich zum nicht-technischen Außendienst dreht sich das Geschlechterverhältnis um. Im **Durchschnittsalter** liegen die mobilen Pflegekräfte **bei 43 Jahren**. Weitere interessante Aspekte dieser Gruppe sind, dass die Teilnehmenden die höchsten Werte bei wahrgenommenen **Work-Life-Balance-Konflikten** angeben. Diesbezüglich ist erwähnenswert, dass der Anteil zu pflegender Angehöriger bzw. von Pflegeaufgaben im Privatleben ebenfalls am höchsten ist. Bezüglich der personengebundenen fahrbezogenen Einstellungen muss allerdings festgestellt werden, dass die Pflegekräfte die höchsten Werte der vier Gruppen bei selbst zugeschriebener **Risikokompetenz** aufweisen, was inhaltlich bedeutet, dass die Fähigkeiten zur Kontrollierbarkeit der Verkehrssituationen von dieser Gruppe am höchsten bewertet wird. Angesichts der anteilig geringeren Unfallhäufigkeit im Vergleich der vier Teilnehmergruppen stellt sich daher die Frage, ob eine realistische Einschätzung aufgrund eines zurückhaltenden Fahrstils bei ebenso leicht verringerten Angaben bei den Fragen zum offensiven Fahrstil, oder eine erhöhte Selbstreflektionsfähigkeit bei diesen Teilnehmerinnen hinsichtlich stressinduzierter Reagibilität im Verkehrsverhalten vorliegt.

Die **Arbeitsorganisation** ist insbesondere durch einen geringen **Überstundenanteil** gekennzeichnet, dem aber höhere **Schichtarbeitsanteile** und ein deutlich **höherer Anteil an Wochenenddiensten** gegenüberstehen. Die Einschätzung der Belastungen durch körperlich schwere Tätigkeiten bei gleichzeitig genannten suboptimalen Rahmenbedingungen vor Ort führt zu den vergleichsweise höchsten Werten in diesem Bereich. Entsprechende Anstiege bei den körperlichen Beschwerden sind demgegenüber nicht zu verzeichnen. Bezogen auf die **Arbeits-**

inhalte nennen die Pflegekräfte vor allem die fehlende Abwechslung und eine gewisse Reizüberflutung sowie Belastungen durch die notwendige Emotionsarbeit bei Patienten. Des Weiteren geben die Befragten dieser Gruppe den höchsten Anteil nicht wahrgenommener **Pausenzeiten**, ein hohes **Stressempfinden** bei der Tätigkeit und die höchsten Werte bei den erschöpfungsbezogenen Fragen an. Hinsichtlich der **Pausengestaltung** muss zusätzlich festgestellt werden, dass die Mehrheit die Arbeitspausen im Dienstfahrzeug absolviert wird. **Potentielle Stress- und Belastungspuffer** wie ausreichende Mitgestaltungsmöglichkeiten bei der Arbeitsplanung und bei organisationsinternen Veränderungen sowie im Bereich Sicherheits- und Gesundheitskultur sind ebenfalls vergleichsweise schlecht bewertet und können damit ihre Wirkung nicht entfalten. Angesichts der im Vergleich multiplen und hoch ausgeprägten tätigkeitsbezogenen Belastungsquellen und der höchsten Zeitdruckeinschätzung von allen vier Gruppen auf den Fahrten selbst, ergibt sich das etwas überraschende Resultat, dass die konkret fahrtbezogenen Belastungen am geringsten ausgeprägt sind. Eine mögliche, aber nicht direkt verifizierbare These dazu ist, dass der "Rückzugsraum Fahrzeug" und die Fahrten zwischen den Patienten für die Teilnehmerinnen dieser Gruppe zusätzlich nochmals besondere Bedeutung haben. Wenn man dieser Annahme folgt, würde sich die tendenziell positivere Einschätzung der fahrtbezogenen Belastungen entsprechend eher daraus erklären, dass diese aufgrund der hohen Bedeutung des Fahrzeugs für die Psychohygiene der Mitarbeiterinnen geringer ausgeprägt wahrgenommen werden als sie sind. Alternative Erklärungen, wie bspw. Stichprobeneffekte etc. sind natürlich ebenso möglich.

Zu den eher **situationalen und fahrtbezogenen Besonderheiten** zählen außerdem die vergleichsweise hohen Grade an **Parallelhandlungen während der Fahrt** (telefonieren und Bedienung technischer Geräte), sowie eine ebenfalls im Gruppenvergleich häufigere Angabe von parkplatzbezogenen Belastungen (stressinduzierende Suche, regelwidriges Parken etc.).

4.3.1.4 Rettungsdienste

Die Gruppe der Rettungsdienst-Beschäftigten stellt eine besondere Gruppe dar, da sowohl die genutzten Fahrzeuge, die Mobilitätsgründe und -rahmenbedingungen, die fahrtstrukturellen Aspekte und generell arbeitsorganisatorischen Merkmale stärker von den anderen drei Gruppen abweichen. Da die Teilnehmer dieser Gruppe lediglich im Rahmen der Angaben aus GUROM charakterisiert werden können, erfolgt die weitere Betrachtung nochmals nachstehend zum Hinweis der eingeschränkten Zuverlässigkeit bei den Aussagen zur Charakterisierung. Zusammenfassend ist festzustellen das die **monatliche Exposition bei den Fahrtzeiten** gegenüber den technischen und nichttechnischen Außendiensten niedriger ausfällt. Ähnlich wie bei den Pflegekräften ist die Anzahl der angefahrenen Ziele eher hoch und die hierfür zurückgelegten Wege vergleichsweise kürzer. Die anteiligen Fußwege liegen etwa im Bereich der Angaben der Pflegekräfte. Sicherheitsgerechte Kleidung und sicherheitsgerechte Schuhe geben ein unklares Bild, da die Tragequote bei den Schuhen am höchsten ist, die entsprechenden Anteil bei der Kleidung aber ähnlich gering ausfallen, wie bei den anderen Teilnehmergruppen. Dieses Resultat ist angesichts der üblicherweise reflektierenden Dienstkleidung der Rettungskräfte eher verwunderlich und könnte auf ein Verständnisproblem bei den diesbezüglichen Abfragen hindeuten. In jedem Fall sollten diesbezügliche Angaben einer weiteren Prüfung unterzogen werden.

Bei den **dienstlich genutzten Fahrzeugen** handelt es sich um Sonderfahrzeuge in der Klasse LKW/Kleintransporter, aber auch PKW. Der Fahrzeugzustand wird als mittelmäßig bewertet und ist im Gruppenvergleich durchschnittlich.

Personenbezogen liegt der Anteil männlicher Teilnehmer bei 87% mit einem **Durchschnittsalter** von 40 Jahren. Somit handelt es sich dabei um die jüngste Teilnehmergruppe. Angesichts dieses Resultat ist etwas überraschend, dass die Rettungsdienst-Beschäftigten im Mittel von allen Gruppen die höchsten **körperlichen Einschränkungen** angeben. Ebenfalls interessant ist, dass die **fahrtbezogenen Einstellungen und Kontrollüberzeu-**

gungen trotz der in Teilen gänzlich anderen Fahrrealität insbesondere auf Fahrten unter Sonderrechten nicht bedeutsam anders ausfallen, im Mittel also auf eine zu optimistische Kontrollerwartung beim Fahren hinweisen.

Arbeitsorganisatorische Merkmale mit besonderer Relevanz sind der **hohe Anteil an Überstunden und Schichtarbeit** (jeweils knapp unter 50% der Teilnehmer), sowie ein hoher Anteil an Wochenendarbeit. Belastungen aus den **Umgebungsbedingungen** ergeben sich bei dieser Gruppe insbesondere aus der körperlich schweren Tätigkeit, den ungünstigen und unplanbaren Bedingungen am Einsatzort und im Weiteren aus Infektionsgefahren sowie eingeschränkten Sicht- und Lichtbedingungen. Hinsichtlich der Arbeits- und Fahrtenorganisation fällt die Einschätzung der Teilnehmer durchschnittlich aus.

4.3.1.5 Fazit

Die gruppenbezogenen Auswertungen verdeutlichen die Relevanz faktorenübergreifender Messungen der tatsächlichen bzw. subjektiv wahrgenommenen Arbeitssituation dieser Mitarbeitergruppen zur zielgerichteten und unternehmensspezifischen Analyse und darauf aufbauenden Prävention in den Unternehmen. Ausgehend von einer solchen strukturellen Analyse und der damit möglichen Profilerstellung können Querbezüge zwischen den verschiedenen Bereichen hergestellt werden, um die geplanten Präventionsmaßnahmen genauer auszuwählen bzw. deren inhaltliche Schwerpunkte zu definieren. Insbesondere die Verknüpfung "stationärer" und "mobiler" Teilaspekte der Arbeitssituation und der sich daraus ergebenden Belastungsstrukturen sind hilfreich, innerbetriebliche Handlungsfelder zu identifizieren, die auch positiv auf die Mitarbeitergruppen wirken, deren Anwesenheitszeiten im Unternehmen aufgrund der Außendiensttätigkeit reduziert sind und die ansonsten häufig nur in verringerter Weise an Veränderungsplanungen beteiligt werden bzw. davon oftmals weniger profitieren.

Insbesondere die Doppelperspektive eines internen Organisationsangehörigen mit seiner/ihrer "Außensicht" auf das eigene Unternehmen und seiner aufbau- und prozessbezogenen Arbeitsorganisation birgt für die Unternehmen wertvolles Wissens- und Informationspotential. Da mobile Beschäftigte oftmals auch das sichtbare Aushängeschild von Unternehmen in der Öffentlichkeit und bei Kunden sind und dessen Wahrnehmung damit erheblich prägen, sind sie eine sehr gute "Spiegelfläche" bei bspw. anstehenden unternehmensbezogenen Veränderungen jeglicher Art.

Zeitgleich können dadurch die für das Unternehmen wenig greifbaren Mitarbeitergruppen und deren zum Teil intransparenten mobilen Arbeitsbedingungen beim Kunden oder auf den berufsbedingten Wegen für die unternehmensinternen Entscheidungsträger klarer werden und somit im Bedarfsfall auch passgenauer verändert werden.

Die in BestMobil durchgeführten umfassenden Analysen sind in den meisten Unternehmen aufgrund des zeitlichen und personellen Aufwandes nicht ohne entsprechende fachliche Unterstützung durchführbar, wurden allerdings aufgrund des ursprünglichen Wissensstandes zur Arbeitssituation der mobilen Mitarbeitergruppen auch von vornherein umfassend angelegt, um alle potentiell präventionsrelevanten Ebenen zu erfassen und neben den betrieblichen Optimierungsinteressen insbesondere auch die Fragestellungen der beauftragenden Unfallversicherungsträger zu beantworten und zusätzlich allgemeinere mobilitätsbezogene Forschungsthemen abzudecken.

Als erstes Fazit kann hier festgehalten werden, dass eine zielgruppenspezifische Auswertung der spezifischen Mobilitätskonfiguration auch bei zunächst scheinbar vergleichbaren mobilitätsbezogenen Randbedingungen wertvolle Ergebnisse für gruppen-, berufsfeld- und unternehmensspezifische Präventionsansätze liefert.

Zusätzlich zur Beantwortung der inhaltlichen Fragen ergeben sich aus den methodenbezogenen Erkenntnissen u.a. bezüglich des notwendigen zeitlichen und personellen Messaufwandes und vor dem Hintergrund der zwischenzeitlichen technischen Entwicklungen interessante Perspektiven für deutlich aufwandsärmere Datensamm-

lungen und -auswertungen. In den nachfolgenden Tabellen (Tabelle 8 - Tabelle 20) finden sich die o.g. Zusammenhänge und Merkmalsausprägungen in der vollständigen Übersicht.

Tabelle 8: Technische und Fahrumgebungsfaktoren

Technische und Fahrumgebungsfaktoren I		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	Gesamtgruppe der mobilen Beschäftigten (N=518)	N=126	N=193	N=71	N=36
Exposition	Ø ca. 2000km/Monat	↘	↑	↓	↓
	28% bis 500 km 40% 500-1500km 42% > 1500km				
mobile Arbeitszeit	anteilig etwa 25% bei einer Gesamtarbeitszeit von 160h/Monat (M=42 h/Monat)	↘	↑	↗	↓ (ca. 30h/Monat)
Ziele, Routen und Zielketten	Ziele pro Woche/Tag hoch variabel			↗	
	Zielketten hoch variabel; ein Ziel bis >5 Ziele/Tag	↘		↑	↗
	Bekanntheit der Routen: 62% nie oder selten, 25% häufig oder sehr häufig, 32% variabel	Eher seltener Nutzung bekannter Routen		Häufigere Nutzung bekannter Routen	
Merkmale der Start- und Zielorte	Startort: 43% starten häufig bis sehr häufig am Wohnort	↘	↑	↓	↓
	Entfernung zu den Zielorten: in der Mehrzahl variabel (50%), unter 50km bei 30%; über 50km bei 20%	variabel; eher bis 50km	variabel; eher über 50km	überwiegend bis 50km	variabel; eher bis 50km

Tabelle 9: Technische und Fahrumgebungsfaktoren (Fortsetzung)

Technische und Fahrumgebungsfaktoren II		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	N=518*	N=126*	N=193*	N=71*	N=36*
Merkmale der Start- und Zielorte	Fremde Betriebsgelände : ca. 61% der Teilnehmer - nur in ca. 50% der Fälle erfolgt die Begleitung durch Betriebskundige	durchschnittlich	durchschnittlich	Selten auf Betriebsgeländen	durchschnittlich
Fußwege	Exposition: uneindeutig; generell eher wenige Fußwege	Etwas höher >6h/W: 34%	Höher >6h/W: 38%	Geringer >6h/W: 20%	durchschnittlich >6h/W: 24%
	Nutzung sicherheitsgerechter Kleidung (Reflektoren etc.) gering; nur 22% regelmäßiges Tragen (Sicherheitsschuhe werden getragen)	66% ohne/selten sicherheitsgerechte Kleidung	50% ohne /selten sicherheitsgerechte Kleidung	Geringste Tragequote Sicherheitsschuhe 66% ohne /selten sicherheitsgerechte Kleidung	höchste Tragequote Sicherheitsschuhe 55% ohne /selten sicherheitsgerechte Kleidung
Fahrzeugart und -klasse	PKW - Klein-, Kompakt bis Mittelklasse oder Van/Bus (zusammen 80%) mehrheitlich geteiltes zugeordnetes Dienstfahrzeug oder Fahrzeugpool	eher Van/Kleinbus	Eher Kompaktklasse	Eher Kleinwagen	Rettungsfahrzeug

Tabelle 10: Technische und Fahrumgebungsfaktoren (Fortsetzung)

Technische und Fahrumgebungsfaktoren III		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	N=518*	N=126*	N=193*	N=71*	N=36*
Fahrzeugzustand, -sicherheit	überwiegend sehr gut; geringer Anteil von Mängeln	Guter Fahrzeugzustand tendenziell etwas geringer bewertet Fahrerinspektion bemängelt (Öl- und Wasserstände)	Beste Einschätzung des Fahrzeugzustandes, hohe Zufriedenheit mit dem Fahrzeug	Guter Fahrzeugzustand durchschnittlich	Guter Fahrzeugzustand durchschnittlich
Ladungssicherung	nur z.T. geschult, ca. 55% ohne bzw. mit seltener Schulung zur Ladungssicherung Fahrzeugausstattung zur Ladungssicherung bei 38% nicht vorhanden Transporthilfen werden ebenfalls nur z.T. genutzt (57% nutzen nicht); 44% beurteilen Ladungshilfen als wenig zweckmäßig	Schulung zu den Themen Transport und Ladungssicherung eher selten genannt Nutzung von Ladungshilfen		Schulungen zur Ladungssicherung und zum sicheren Transport am häufigsten genannt	

Tabelle 11: Technische und Fahrumgebungsfaktoren (Fortsetzung)

Technische und Fahrumgebungsfaktoren IV		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	N=518*	N=126*	N=193*	N=71*	N=36*
Waren- oder Werkzeugtransport, Mitfahrer	geringer Anteil Transportvorgänge von Waren oder Produkten (17%); Mitfahrer (29%) etwas häufiger: Werkzeug bzw. andere arbeitstätigkeitsbezogene Materialien (43%)	Gruppe mit höchstem Anteil bei Kollegen- und Werkzeugtransport	∅	∅	∅
Übernachtungshäufigkeit außerhalb	Auswärtsübernachtungen eher selten	∅	Häufigste Übernachtung außerhalb (M=2,9) v.a. in Pension oder Hotel Belastungsstärke gering Beeinträchtigungen selten bis teilweise	∅	∅

Tabelle 12: Personenfaktoren

Personenfaktoren	Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste	
	N=518	N=126	N=193	N=71	N=36
Alter	Ø 45	Ø 43	Ø 49	Ø 43	Ø 40
Geschlecht	75% ♂	96% ♂	75% ♂	74% ♀	87% ♂
Gesundheit	Neutral; 27% d. TN mit gesundheitlichen Einschränkungen	Ø	↑ Anteil mit gesundheitlichen Einschränkungen	Ø	↗ Anteil mit gesundheitlichen Einschränkungen
Medikamente	gering	gering	gering	gering	gering
Gesundheitsverhalten	Alk.: Ø 1-2x/Woche Sport: Ø 1-2h/W	Ø	Ø	Ø	Ø

Tabelle 13: Personenfaktoren (Fortsetzung)

Personenfaktoren II		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	N=518	N=126	N=193	N=71	N=36
Work-Life-Balance (WLB)	uneindeutig; Belastung vorhanden, auch pos. Effekte angegeben	∅	∅	↑ höchste WLB-Konflikte	∅
Unfallsituationen	hohe Unfallzahl bei hoher Exposition	∅	∅	↘ geringere relative Unfallhäufigkeit	∅
Besorgnis	im Mittel gering	∅	∅	∅	∅
Kontrollüberzeugungen	Gering reflektiert; offensiver Fahrstil; Überschätzung Risikokompetenz	↔	↔	↗ höchster Wert bei Risikokompetenzeinschätzung	↔

Tabelle 14: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale

Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale I		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	N=518*	N=126*	N=193*	N=71*	N=36*
Arbeitsaufkommen	Arbeitsaufkommen bei 43h/Woche 35% der Befragten mit häufigen oder sehr häufigen Überstunden	TN mit Überstunden 39%	TN mit Überstunden : 40% hohe Flexibilität bei der Lage der Arbeitszeit	TN mit Überstunden: 14%	TN mit Überstunden: 42%
	1/3 der Befragten mit Schichtdiensten	TN mit Schichtarbeit: 16%	TN mit Schichtarbeit: 4%	TN mit Schichtarbeit: 51%	TN mit Schichtarbeit: 48%
	21% mit regelmäßiger Wochenendarbeit	20% mit Wochenendarbeit	25% mit Wochenendarbeit	84% mit Wochenendarbeit	35% mit Wochenendarbeit
psychophysio- logische Belastung	vor allem Licht, Klima, Lärm (Arbeitsplatz und Kunden) im Mittel als teilweise auftretend bewertet	23% der TN mit häufigen körperlichen Belastungen	5% der TN mit häufigen körperlichen Belastungen (Gruppe mit dem geringsten Anteil)	44% der TN mit häufigen körperlichen Belastungen	27% der TN mit häufigen körperlichen Belastungen
		auf Fahrten: schwere Arbeit, Klima am Arbeitsplatz: Lärm und Klima beim Kunden: Klima, Lärm, Licht		auf Fahrten: Licht und Sichtbedingungen am Arbeitsplatz: schwere Arbeit, Rahmenbedingungen, klimatische Bedingungen Beim Kunden: klimatische Bedingungen, schwere Arbeit	auf Fahrten: schwere Arbeit am Arbeitsplatz: Infektionsgefahren; schwere Arbeit – Licht und Sichtbedingungen Am Zielort: ungünstige Rahmenbedingungen

Tabelle 15: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale (Fortsetzung)

Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale II		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	N=518*	N=126*	N=193*	N=71*	N=36*
Termindichte, Wartezeiten, Zeitpuffer	fehlender Zeitpuffer (Stau oder Verkehrereignisse; ungeplante Verlängerung der Kundentermine, ungeplante Wartezeiten auf/beim Kunden)	häufig kurzfristige Zieländerungen häufig Terminverschiebungen Wartezeiten und Terminverlängerungen	Häufig Wartezeiten Häufig Suche nach Ansprechpartnern	Terminverlängerungen	Terminverlängerungen Zieländerungen
Arbeits- und Fahrtenorganisation	Mittlere Zufriedenheit mit den Termin- und Fahrtvorbereitungen, hohe Zufriedenheit mit dem Fahrzeug und mittlere Zufriedenheit mit der Fahrzeugwartung	Termin- und Fahrtvorbereitung mittelmäßig Fahrzeugzufriedenheit und Fahrzeugwartung unterdurchschnittlich	Termin- und Fahrtvorbereitung hoch Fahrzeug- und Fahrzeugwartung am höchsten	Terminvorbereitung am höchsten, Fahrtvorbereitung hoch Fahrzeug und Fahrzeugwartung hoch	Terminvorbereitung hoch, Fahrtvorbereitung mittelmäßig Fahrzeug und Fahrzeugwartung mittelmäßig

Tabelle 16: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale (Fortsetzung)

Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale III		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	N=518*	N=126*	N=193*	N=71*	N=36*
Arbeits- und Fahrtenorganisation	Mittlere Zufriedenheit mit den Termin- und Fahrtvorbereitungen, hohe Zufriedenheit mit dem Fahrzeug und mittlere Zufriedenheit mit der Fahrzeugwartung	Termin- und Fahrtvorbereitung mittelmäßig Fahrzeugzufriedenheit und Fahrzeugwartung unterdurchschnittlich	Termin- und Fahrtvorbereitung hoch Fahrzeug- und Fahrzeugwartung am höchsten	Terminvorbereitung am höchsten, Fahrtvorbereitung hoch Fahrzeug und Fahrzeugwartung hoch	Terminvorbereitung hoch, Fahrtvorbereitung mittelmäßig Fahrzeug und Fahrzeugwartung mittelmäßig
Arbeitsinhalte	1/3 durch Arbeitsinhalte belastet Emotionsarbeit im Kundenkontakt, Unterbrechungen und Störungen im Arbeitsablauf, fehlerhafte Informationen, fehlende Handlungsspielräume bei der Tätigkeitsausführung Fahrtätigkeit nur gering belastend	Höchste Werte: fehlerhafte Informationen, unklare Verantwortlichkeit, Arbeitsbehinderungen, fehlende Vollständigkeit und Handlungsspielraum Hoch: Unterdrücken eigener Gefühle, Unterforderung	Höchste Werte: Unterdrücken eigener Gefühle, Unter- und Überforderung beim Fahren, Störungen beim Fahren	Höchste Werte: Fehlende Abwechslung (gemeinsam mit RD), Reizüberflutung Hoch: Unterdrücken eigener Gefühle	Höchste Werte: Fehlende Abwechslung, Aufgabenunterforderung Hoch: Unterdrücken eigener Gefühle Aufgabenunterforderung

Tabelle 17: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale (Fortsetzung)

Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale IV		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	N=518*	N=126*	N=193*	N=71*	N=36*
Arbeitspausen	30% ohne ausreichende Pausen Pausenorte: oft Arbeitsplatz oder das Fahrzeug Pausenaktivitäten u.a. auch arbeiten bzw. Arbeitsgespräche	40% teilweise bis häufig nicht wahrgenommenen Pausen 56% Pause am Arbeitsplatz oder im Fahrzeug 26% arbeitsbezogene Inhalte in Pausen	37% teilweise bis häufig nicht wahrgenommenen Pausen 50% Pause am Arbeitsplatz oder im Fahrzeug 26% arbeitsbezogene Inhalte in Pausen	43% teilweise bis häufig nicht wahrgenommenen Pausen 73% Pause am Arbeitsplatz oder im Fahrzeug 19% arbeitsbezogene Inhalte in Pausen	36% teilweise bis häufig nicht wahrgenommenen Pausen 60% Pause am Arbeitsplatz oder im Fahrzeug 20% arbeitsbezogene Inhalte in Pausen
Arbeitsstress	15% hoch stressbelastet hohe Anforderungen hinsichtlich Arbeitsmenge und konstantem Termindruck	53% mindestens teilweise Stressempfinden bei der Arbeit Hoher Erschöpfungswert	61% mindestens teilweise Stressempfinden bei der Arbeit	52% mindestens teilweise Stressempfinden bei der Arbeit Höchster Gruppenwert bei Erschöpfung	48% mindestens teilweise Stressempfinden bei der Arbeit Höchster Wert für Freude an der Tätigkeit

Tabelle 18: Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale (Fortsetzung)

Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale V	Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
Führung und Soziales Klima ca. 1/3 der Befragten teilweise auftretende Führungsprobleme; widersprüchliche Erwartungen, fehlende Erreichbarkeit, Missachtung von Mitarbeitervorschlägen	36% mit teilweise bis häufigen Störungen im sozialen Klima Qualifikationsmängel Vorgesetzte widersprüchliche Erwartungen und Anweisungen, fehlende Anerkennung, Schlechte Konfliktlösung mit Kollegen, fehlende Unterstützung und Zuverlässigkeit von Kollegen	25% mit teilweise bis häufigen Störungen im sozialen Klima Qualifikationsmangel Vorgesetzte widersprüchliche Erwartungen Fehlende Anerkennung Missachten von Vorschlägen, unterschiedliche Beschäftigungsverhältnisse	29% mit teilweise bis häufigen Störungen im sozialen Klima widersprüchliche Erwartungen, Konflikte und Konfliktlösung gegenüber Dritten	36% mit teilweise bis häufigen Störungen im sozialen Klima Qualifikationsmangel Vorgesetzte Fehlende Erreichbarkeit bei Nachfragen Schlechte Konfliktlösung mit Kollegen
Mitgestaltung 40% der Teilnehmer geben Problem an Mitarbeiterinbezug bei Veränderungen und im Bereich Informationsweitergabe	15% ohne Mitgestaltungsmöglichkeiten	17% ohne Mitgestaltungsmöglichkeiten	30% ohne Mitgestaltungsmöglichkeiten kein Einbezug bei Veränderungen und bei der Arbeitsplanung	9% ohne Mitgestaltungsmöglichkeiten
Sicherheitskultur ca. 20% Defizite bei der Sicherheitskultur, Mitarbeiterverhalten und unklare Sicherheitskommunikation	15% Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen ohne große Bedeutung	23% Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen ohne große Bedeutung Gering ausgeprägte Einsatzbereitschaft der Beschäftigten für Sicherheit	33% Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen ohne große Bedeutung Gering ausgeprägte geregelte Sicherheitskommunikation und Sicherheitsmanagement	23% Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen ohne große Bedeutung Gering ausgeprägtes Sicherheitsmanagement

Tabelle 19: Situationale Faktoren

Situationale Faktoren I		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nicht-technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
N=518*		N=126*	N=193*	N=71*	N=36*
Fahrtbezogene Ereignisse	<p>13% der Befragten erleben die dienstlichen Fahrten häufig als belastend</p> <p>Müdigkeit wird von der Mehrheit der Befragten nicht als Problem wahrgenommen</p>			Geringste Ausprägung der vier Gruppen bei Gesamteinschätzung der fahrtbezogenen Belastungen	Belastungswahrnehmung durch Fahrten mittelhoch, stärkste Ausprägung der vier Gruppen
Probleme auf den Routen	<p>besondere Verkehrssituationen werden von 14-22% der Befragten häufiger erlebt</p>	<p>56% Nachtfahrten (mind. teilweise)</p> <p>20% häufige spontane Routenänderungen</p> <p>35% mit häufigen Verspätungen wegen des Verkehrsgeschehens</p>	<p>36% Nachtfahrten (mind. teilweise)</p> <p>17% häufige spontane Routenänderungen</p> <p>22% mit häufigen Verspätungen wegen des Verkehrsgeschehens</p>	<p>45% Nachtfahrten (mind. teilweise)</p> <p>20% häufige spontane Routenänderungen</p> <p>10% mit häufigen Verspätungen wegen des Verkehrsgeschehens</p>	<p>80% Nachtfahrten (mind. teilweise)</p> <p>25% häufige spontane Routenänderungen</p>
Fahrstress Zeitdruck	Stress- und Zeitdruck werden wahrgenommen, jedoch insgesamt nicht als vorrangig bewertet	Stressempfinden auf beruflichen Wegen: 20% mind. teilweise	Geringes Stressempfinden auf beruflichen Wegen	höchster Zeitdruck der vier Gruppen (absolut: mittelmäßig ausgeprägt – 63% mind. teilweise)	N<5 (nicht ausgewertet)

Tabelle 20: Situationale Faktoren (Fortsetzung)

Situationale Faktoren II		Technische Außendienste (Service, Wartung, Montage)	Nichttechnische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)	Mobile Pflegedienste	Rettungsdienste
	N=518*	N=126*	N=193*	N=71*	N=36*
Ablenkung und Müdigkeit	Ablenkung mit "teilweise auftretend" bewertet Arbeitsthemen, bspw. die gedankliche Vor- und Nachbereitung von Terminen	Vor- und Nachbereitung von Terminen, Ablenkende Gedanken an Kollegen und Vorgesetzte, Privatleben und fahrerabhängige Dinge Sekundenschlaf (38% mindestens selten)	Vor- und Nachbereitung von Terminen Sekundenschlaf (44% mindestens selten)	Vorbereitung kommender Termine Kollegen und Vorgesetzte Privatleben	Ablenkung durch kommende Termine
Parallelhandlungen	Parallelhandlungen werden mit unterschiedlicher Frequenz ausgeführt; Telefonieren und die Bedienung technischer Geräte mit hohen Ausprägungen	33% telefonieren und Unterhaltungen mit Beifahrern	33% häufiges Telefonieren und Nutzung technischer Geräte	40% häufiges Telefonieren und Nutzung technischer Geräte	
Mitfahrende	teilweise mitfahrende Personen, für 23% der Teilnehmer ablenkend o. störend	teilweise mitfahrende Personen, werden von 34% ebenso als mindestens teilweise störend empfunden	eher selten mitfahrende Personen	teilweise mitfahrende Personen	nahezu immer mitfahrende Personen
Parken	Mittlere Stresswahrnehmung durch Parkplatzsuche, gelegentlich regelwidriges Parken	25% regelwidriges Parken 56% teilweise empfundener Stress durch Parkplatzsuche	43% teilweise empfundener Stress durch Parkplatzsuche	31% regelwidriges Parken 35% teilweise empfundener Stress durch Parkplatzsuche 40% mit teilweise häufig langen Fußwegen	

4.3.2 Interventionen

Im Projektzeitraum wurden in teilnehmenden Unternehmen folgende Interventionsmaßnahmen durchgeführt bzw. vorgeschlagen (vgl. Tabelle 21).

Tabelle 21: Übersicht der umgesetzten Maßnahmen nach Zielgruppe

Rettungsdienst	Interventionsmaßnahmen	Verhältnis- prävention	Verhaltens- prävention	Ganzheit- liche Maßnah- me
R1		**	**	**
Ambulante Pflege	Interventionsmaßnahmen	Verhältnis- prävention	Verhaltens- prävention	Ganzheit- liche Maßnah- me
P1	Eco-Safety-Training „Kurzzeit-Intensivtraining“ vom DVR		x	
	Teamcoaching zur besseren Kommunikation		x	
	Weiterentwicklung “Rad-Gefüge” – Übernahme von Verantwortung durch Beschäftigte			x
	Entspannungskurse (über BARMER organisiert und finanziert)		x	
	Mitarbeiteraustausch zwischen Betriebsstätten, um gute Erfahrungen mit Betriebsklima zu sammeln			x
	<i>Anschaffung von E-Bikes (in 2019 geplant)</i>	x		
	Zur-Verfügung-Stellung eines Dienstfahrzeuges zur privaten Nutzung für die Beschäftigten	x		
	Überarbeitung von Dienstanweisungen zur Fahrzeugnutzung	x		
	Durchführung von Bewerbertagen vor Ort			x
P2	<i>Eco-Safety-Training „Kurzzeit-Intensivtraining“ vom DVR (vorgesehen)</i>		x	
	<i>Analyse zur Vertiefung der Ursachenforschung zu fehlendem Informationsfluss u. Nicht-Einhaltung der Pausenvorgaben (partizipative Maßnahme) (vorgesehen)</i>	x		
P3	Verkehrssicherheitsworkshop			x
	Workshop mit der Geschäftsführung zum Thema Führung			x
	Eco-Safety-Training bei einer Person, die auch an der Fahrbegleitung teilgenommen hat		x	

Technischer Außendienst (Service/ Montage)	Interventionsmaßnahmen	Verhältnisprävention	Verhaltensprävention	Ganzheitliche Maßnahme
S1	<i>Ergebnisrückmeldung und -diskussion der GUROM- und Arbeitssystemanalysen im Rahmen eines eintägigen Workshops mit Führungskräften (Betriebs- und Abteilungsleiter, Betriebsrat, Fachkraft f. Arbeitssicherheit, Fuhrparkverantwortlicher) und einem Mitarbeiter*</i>	*	*	*
S2	<i>Eco-Safety-Training „Kurzzeit-Intensivtraining“ vom DVR (beantragt)</i>		x	
	Durchführung einer Gefährdungsbeurteilung			x
	Verkehrssicherheitsworkshop			x
S3	BG ETEM-Fahrsicherheitstraining für PKW- und Transporter-Fahrer „Sicher und gelassen ankommen“		x	
	Workshop mit den Sicherheitsbeauftragten und Führungskräften zur sicheren und gesunden Gestaltung der Arbeit von mobil Beschäftigten			x
Nicht-technischer Außendienst (Vertrieb/ Beratung)	Interventionsmaßnahmen	Verhältnisprävention	Verhaltensprävention	Ganzheitliche Maßnahme
V1		**	**	**
V2	„Flexibles-Eco-Safety Training“ vom DVR		x	
	Workshop zur „Mobilität im Verkehr- sicher gestalten“			x
	Plakataktion zur Mobilität		x	
V3	<i>GUROM-Gefährdungsbeurteilung</i>	**	**	**
V4	<i>Eco-Safety-Training „Kurzzeit-Intensivtraining“ (beantragt)</i>		x	
	Verkehrssicherheitsworkshop			x
V5	Anschaffung einer Freihand-Sprechanlage	x		
	Verkehrssicherheitsworkshop			x
V6		**	**	**

* Die Durchführung von weiterführenden Maßnahmen wurde aufgrund fortlaufender unternehmensinterner Umstrukturierungen und unklarer zeitlicher Perspektiven auf Wunsch des Unternehmens im Anschluss an die Ersterhebung abgesagt.

** Aufgrund interner Umstrukturierungen inkl. Personalveränderungen konnten über die GUROM- Teilnahme hinaus, keine Maßnahmen durchgeführt werden.

Eine komplette Beschreibung der durchgeführten Maßnahmen befindet sich in den Unternehmensberichten Anlagen 16 bis 25. Die Ergebnisse der Prozessevaluation, die wichtige Erkenntnisse über die Interventionsdurchführung, Qualität, Unterstützung, Übertragung und Vermittlung der Interventionsmaßnahmen erbrachte, finden sich im Kapitel 4.4.

4.3.3 Posttest und längsschnittliche Analysen

Die Instrumente der Posttestmessungen wurden bereits in Abschnitt 3.3 ausführlich vorgestellt. Die konkreten Ergebnisse der Posttest sind in den Unternehmensberichten (Anhang 16 bis Anhang 25) enthalten.

4.3.3.1 Exemplarischer Pre-Post-Vergleich: Mitarbeiterbefragung

Die am BestMobil teilnehmenden Kooperationsunternehmen kommen aus den drei Zielgruppen technischer Außendienst, nichttechnischer Außendienst und mobile Pflegedienste. Insgesamt liegen aus N=5 Unternehmen ausreichend vollständige Daten vor, um die in den voran gegangenen Kapiteln dargestellten Zielgruppenprofile in eine entsprechende „Vorher-Maßnahme-Nachher“-Analyse zu integrieren.

Ähnlich wie bei den Zielgruppenanalysen werden im Folgenden die Resultate zusammenfassend und aufbereitet berichtet, um einen Abgleich zwischen allen bisher berichteten Zielgruppenanalysen zu ermöglichen. Insgesamt liegen im Posttest folgende Daten vor:

Zielgruppe	Unternehmenscode	Erstmessung	N _{Prä}	Maßnahme	Postmessung	N _{Post}
technische Außendienste	S3	2017	144	2018	2019	42
	S2	2017	4	2018	2019	4
Nicht-technische Außendienste	V1	2017	12	2018	2019	11
	V2	2016	4	2017-2018	2019	4
Ambulante Pflege	P1	2017	16	2018	2019	7
Gesamt	5 Unternehmen* 3 Zielgruppen		180			68

In Längsschnittanalysen muss immer mit selektiven Dropouts der Teilnehmer bzw. teilnehmenden Institutionen gerechnet werden. Diese Verluste wurden auch in BestMobil bereits während der Konzeption hinsichtlich der angestrebten Unternehmens- und Teilnehmerzahlen berücksichtigt. Aus unternehmensinternen Gründen (Umstrukturierungen, personelle Zuständigkeitswechsel, schwierige Erreichbarkeit der Ansprechpartner, wirtschaftliche Einflüsse) mussten im Verlauf der Studie, mehrere unternehmensweite Dropouts hingenommen werden. Letztendlich konnten aber in fünf Unternehmen vollständige Datensätze gewonnen werden, deren Ergebnisse hinsichtlich der Maßnahmenwirksamkeit allerdings eingeschränkt interpretiert werden sollten. Erstens sind während des dreijährigen Projektzeitraums mehrere unbeeinflussbare Ereignisse innerhalb der Unternehmen anzunehmen, die wirksamkeitsbezogene Ergebnisse verfälschen können. Darüber hinaus ist insbesondere bei den großen Unternehmen immer wieder von personeller Fluktuation bzw. internen Stellenwechseln oder Wechseln der Zuständigkeiten und Aufgabeninhalten auszugehen. Diese sind im Gegensatz zu Unternehmen mit einer überschaubareren Mitarbeiterzahl schwer von außen nachvollziehbar. So sind bspw. in einem größeren Unternehmen im Verlauf der Studie vollständige Veränderungen der Abteilungsbezeichnungen und -zuordnungen mit entsprechenden Mitarbeiterstellenwechseln erfolgt, was eine personenidentische Zuordnung zusätzlich zu den datenschutzbasierenden Schwierigkeiten grundsätzlich erschwert. Bei den kleineren Unternehmen ist die Aussagekraft der Resultate aufgrund der geringen Anzahl von Antworten ebenfalls schwierig interpretierbar. Erfolgt

dann zusätzlich eine Reduktion der Teilnehmer auf die mobilen Beschäftigten und Tätigkeiten oder war eine abteilungsbasierte Auswertung geplant, verringert sich das vorliegende N in der Zweitmessung z.T. stark. Aus diesen Gründen werden für die vollständig teilnehmenden Unternehmen keine abteilungsbasierten Vergleiche und personencodebasierten Auswertungen vorgenommen. Die gewählte Auswahlstrategie besteht in einer Maximierung der Teilnehmerzahl pro Unternehmen bei gleichzeitiger Reduzierung und Spezifizierung der Antworten. Die adaptiv-hierarchische Struktur des GUROM-Instruments hat sich an dieser Stelle als hilfreich erwiesen. Da GUROM durch die Screening-Detail-Hierarchie eine Selektion auf Basis der Screeningantworten vornimmt, können zu den eher stationär bzw. globaler wirkenden Themenbereichen höhere Fallzahlen betrachtet werden als bei den mobilen Abfragen, die lediglich von den betreffenden Mitarbeitergruppen beantwortet wurden, wenn diese eine Selbstzuordnung zu einer der drei Zielgruppen vorgenommen haben.

In den nachfolgenden Übersichten sind die gefährdungsbezogenen Entwicklungen der Unternehmen auf Basis der zweimaligen Einschätzungen der befragten Beschäftigten dargestellt. Um die Übersichtlichkeit und Interpretation der Befunde zu erleichtern, wurden zusätzlich die bereits weiter oben beschriebenen Merkmalsausprägungen der Mobilitätsprofile von mobilen Beschäftigten allgemein (mobile MA, N=518) und allen Befragten aus der jeweiligen Zielgruppe (Zielgruppe gesamt im Vergleich zu mobilen MA) nochmals aufgenommen. Diese Vergleichsbefunde finden sich in den Spalten 2 und 3 der nachfolgenden tabellarischen Übersichten. Die Entwicklung der spezifischen BestMobil-Unternehmen während der Projektlaufzeiten finden sich in jeweils zwei aneinander angrenzenden Spalten (Spalte 4-nachfolgend bspw. S3_1 und Spalte 5-entsprechend S3_2). Die jeweils vorgefundenen detaillierten Ergebnisse der jeweiligen Unternehmen wurden diesem Bericht in der Anhangsammlung beigelegt (Anhang 32 und 33). Zum Befundvergleich und zur relativen Ergebnisinterpretation können die Ergebnisse des allgemeinen Mobilitätsprofils mobiler Beschäftigten ohne Zielgruppenzuordnung, oder die Ergebnisse der zielgruppenspezifischen Auswahl von Teilnehmern, zusätzlich zu den Vorher-Nachher-Ergebnissen des jeweiligen Unternehmens, herangezogen werden.

Relevante Unterschiede oder Entwicklungen sind entsprechend zusätzlich farblich markiert, um die Übersichtlichkeit zu erhöhen. Grün hinterlegte Felder/Zellen zeigen eine Entwicklung in der Richtung eines geringeren Gefährdungsgrades an (zwei Schattierungen: hellgrün=geringfügig weniger gefährdend; kräftigeres Grün: deutlichere Gefährdungsreduktion und vice versa für gelb-orange hinterlegte Felder). In Bereichen, in denen eine Merkmalsreduktion bzw. Ausprägungserhöhung zwar bedeutsam, aber nicht unmittelbar auch mit einer Gefährdungsreduktion/Erhöhung in Zusammenhang zu bringen ist, wurden blaue Markierungen gewählt, um auf diese Bereiche hinzuweisen. Im Sinne einer besseren Übersichtlichkeit wurden außerdem an verschiedenen Stellen Pfeil-Symbole gewählt, um einen Rückgang, einen Anstieg oder eine Stagnation eines Merkmals zu verdeutlichen.

Die nachfolgende Tabelle 22 stellt die Befundlage für die beiden Unternehmen mit dem Unternehmenscode S3 und S2 dar. Beide Unternehmen gehören zur Zielgruppe des technischen Außendienstes, wobei das Unternehmen S3 als Energieversorger einer Großstadt in Nordrhein-Westfalen und das Unternehmen S2 als Kleinunternehmen aus dem Bereich der technischen Dienstleistung in einer Großstadt in Sachsen, charakterisiert sind. Eine intensivere exemplarische Ergebnisdiskussion findet sich für S3 im Anschluss an die tabellarische Übersicht. Details und weitere Ergebnisse werden für die teilnehmenden Kooperationsunternehmen im Anhang aufgeführt (Anhang 16 und 23).

Tabelle 22: Ausgewählte Ergebnisse der Mobilitäts- und Gefährdungsprofile im Längsschnitt nach Zielgruppe (hier: technische Dienste)

Technik und Fahrumgebungen I			Unternehmenskürzel: S3		Unternehmenskürzel: S2	
	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Zielgruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Exposition	Ø ca. 2000km/Monat 28% bis 500 km 40% 500-1500km 42% > 1500km	↘	500-1000km/Monat PKW (N=89) 1000-1500km/Monat LKW (N=29)	Ø PKW: ↔ LKW: ↔	im Mittel 800 km/Monat	↗ 1200km/Monat
Mobile Arbeitszeit	anteilig etwa 25% bei einer Gesamtarbeitszeit von 160h/Monat (M=42 h/ Monat)	↘	PKW (N=88): 31h/Monat LKW (N=29): 128h/Monat	Ø: PKW: ↗ LKW: ↘	25h/Monat	18h/Monat
Ziele, Routen und Zielketten	Ziele pro Woche hoch variabel	durchschnittlich im Vergleich zur Gesamtgruppe	(PKW N=71): 5-10 Ziele LKW (N=21): 5-20 Ziele	Ø PKW: ↔ LKW: ↔	5-10 Ziele	5-10 Ziele
	Zielketten hoch variabel; ein Ziel bis >5 Ziele/Tag	↘	PKW: 2-5 Ziele LKW: 2-5 Ziele	PKW: ↔ LKW: ↔	variabel; nur 1 Ziel oder bis 5 Ziele	variabel; nur 1 Ziel oder bis 5 Ziele
	Bekanntheit der Routen: 62% nie oder selten, 25% häufig oder sehr häufig, 32% variabel	Eher seltener Nutzung bekannter Routen	teilweise (M=2,8; N=71)	geringfügig häufiger bekannte Routen	teilweise	eher häufig
Start- und Zielorte	Startort: 43% starten häufig bis sehr häufig am Wohnort	↘	selten	↔	nie bis selten	nie bis selten
	Entfernung zu den Zielorten: in der Mehrzahl variabel (50%), unter 50km bei 30%; über 50km bei 20%	variabel; eher bis 50km	eher bis 50km	↔	variabel; eher bis 50km	variabel; eher bis 50km

Technik und Fahrumgebungen II			S3		S2	
	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Zielgruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Start- und Zielorte	Fremdes Betriebsgelände : ca. 61% der Teilnehmer - nur in ca. 50% der Fälle erfolgt die Begleitung durch Betriebskundige	durchschnittlich	M=2,6 (teilweise)	↔	gefährliche Streckenabschnitte mit PKW selten bis teilweise v.a. innerstädtische Straßen teilweise bis häufiger auf fremden Betriebsgelände; nur teilweise bekannte Sicherheitsbestimmungen und Begleitung durch Ortskundige	↔
	Exposition: uneindeutig; generell eher wenige Fußwege	Etwas höher >6h/W: 34%	6-10h/Woche	↔	2-5h/Woche	↔
Fahrzeugart und -klasse	Nutzung sicherheitsgerechter Kleidung (Reflektoren etc.) gering; nur 22% regelmäßiges Tragen (Sicherheitsschuhe werden getragen)	66% ohne/selten sicherheitsgerechte Kleidung	Sicherheitsschuhe vorhanden reflektierende Kleidung auf Fußwegen von ca. 60% genutzt (40% selten/ohne)	↔	Sicherheitsschuhe eher häufig reflektierende Kleidung eher selten	Sicherheitsschuhe häufig
	PKW - Klein-, Kompakt bis Mittelklasse oder Van/Bus (zusammen 80%) mehrheitlich geteiltes zugeordnetes Dienstfahrzeug oder Fahrzeugpool	eher Van/Kleinbus	Van/Kleinbus oder Transporter bis 3,5t	↔	Van/Kleinbus (geteiltes Dienstfahrzeug)	↔
Technik und Fahrumgebungen III			S3		S2	

	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Zielgruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Fahrzeugzu- stand	überwiegend sehr gut; geringer Anteil von Män- geln	Fahrzeugzustand gerin- ger bewertet Fahrerinspektion be- mängelt	Fahrzeugzustand gut bis sehr gut; Mängel und War- tungsstau eher selten	für PKW allgemein gering- fügig besser für LKW	sehr gute Sicherheitsbewertung, keine Mängel oder Wartungsstau	↔
Ladungssicherung	55% ohne bzw. mit selte- ner Schulung zur Ladungs- sicherung Fahrzeugausstattung bei 38% nicht vorhanden Transporthilfen nur z.T. genutzt 44% beurteilen Ladungshil- fen als wenig zweckmäßig	Schulung zu den The- men Transport und Ladungssicherung eher selten genannt Nutzung von Ladungs- hilfen	Schulungen zu den Themen Ladungssicherung und Transport eher häufig	gleichbleibend	Schulungen eher häufig	↔
			Nutzung von Transporthil- fen häufig; Zweckmäßigkeit der Transporthilfen gut	Nutzung und Zweckmäßigkeit der Transporthilfen gut bis sehr gut	häufige Nutzung von Ladungs- und Transporthilfen, Zweckmä- ßigkeit gegeben	↔
			Gefährdungen durch Trans- porte eher selten	Gefährdungen durch Transporte etwas höher eingeschätzt (Sensibilis.)	Gefährdungen durch den Trans- port werden als eher häufig an- gegeben	↔
Waren- oder Werk- zeugtransport, Mitfahrer	geringer Anteil Transport- vorgänge von Waren oder Produkten (17%); Mitfah- rer (29%) Werkzeug bzw. andere arbeitstätigkeitsbezogene Materialien (43%)	Gruppe mit höchstem Anteil bei Kollegen- und Werkzeugtransport	50% Werkzeugtransport bzw. kleines Gepäck 40% Mitfahrer/Kollegen	leichter Anstieg bei Werk- zeugtransport (64%) und Mitfahrer/Kollegen (50%) Gefahr- und Sperrgut auf niedrigem Niveau stabil	eher Mitnahme von Kolle- gen/Menschen oder Waren und Produkte, seltener Werkzeug	↔
Übernachtun- gen	Auswärtsübernachtungen eher selten	nie bis selten	sehr seltene Übernachtun- gen außerhalb, Belastungs- stärke gering	↔	nie bis sehr selten	↔
Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale I			S3		S2	

	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Zielgruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Arbeitsaufkommen	Arbeitsaufkommen bei 43h/Woche 35% der Befragten mit häufigen oder sehr häufigen Überstunden	TN mit Überstunden 39%	TN mit häufigen Überstunden: 35% (inkl. der Kategorie "teilweise" 65%) keine Berücksichtigung von Schwankungen im Arbeitsaufkommen bei den Planungen	TN mit Überstunden: 21% (inkl. Kat. "teilweise": 66%) keine Berücksichtigung von Schwankungen im Arbeitsaufkommen bei den Planungen	teilweise bis sehr häufig Überstunden im Mittel 45h/Woche	k.A.
	1/3 der Befragten mit Schichtdiensten	TN mit Schichtarbeit: 16%	25% mit häufigem Schichtdienst (überwiegend Wechselschicht mit Nachtarbeit) - inkl. Kat. teilweise Anstieg auf 41%	23% mit häufigem Schichtdienst - inkl. Kat. "teilweise" Anstieg auf 38%	selten bis teilweise unübliche Arbeitszeiten (keine Schichtdienste)	k.A.
	21% mit regelmäßiger Wochenendarbeit	20% mit Wochenendarbeit	im Durchschnitt 2x/Monat	im Durchschnitt 2x/Monat	nie	k.A.
psycho-physiol. Belastung	vor allem Licht, Klima, Lärm (Arbeitsplatz und Kunden) im Mittel als teilweise auftretend bewertet	23% der TN mit häufigen körperlichen Belastungen	12% der TN geben häufig auftretende körperliche Belastungen an klimatische Bedingungen, Lärm, Licht- und Sichtbedingungen v.a. an Arbeitsplatz und am Einsatzort	Rückgang in der Belastungsstärke insgesamt - strukturelle Einzelfelder z.T. geringfügig höher bewertet (Lärm, Klima)	nie bis selten eher geringfügige Belastung durch Einzelfaktoren am Arbeitsplatz Sicht- und Lichtbedingungen und körperliche Arbeit auf dienstlichen Wegen	Anstieg auf selten bis teilweise klimatische Bedingungen und ungünstige Rahmenbedingungen beim Kunden
Termindichte, Wartezeiten,	fehlender Zeitpuffer (Stau oder Verkehrereignisse; ungeplante Verlängerung der Kundentermine, ungeplante Wartezeiten auf/beim Kunden)	auf Fahrten: schwere Arbeit, Klima am Arbeitsplatz: Lärm und Klima beim Kunden: Klima, Lärm, Licht	spontane Zieländerungen teilweise vergebliche Zielfahrt selten Wartezeiten auf Ansprechpartner eher selten bis teilweise Verlängerung von Terminen teilweise bis eher häufig	keine Veränderung im Vergleich zur Erstmessung	geringe Häufigkeit Wartezeiten und Terminverlängerungen	k.A.

Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale II			S3		S2	
	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Zielgruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Arbeits- und Fahrtenorganisation	Mittlere Zufriedenheit mit den Termin- und Fahrtvorbereitungen, hohe Zufriedenheit mit dem Fahrzeug und mittlere Zufriedenheit mit der Fahrzeugwartung	Termin- und Fahrtvorbereitung mittelmäßig Fahrzeugzufriedenheit und Fahrzeugwartung unterdurchschnittlich	Termin und Fahrtvorbereitung überwiegend gut Suche nach Ansprechpartnern teilweise Zufriedenheit mit Fahrzeug- und Fahrzeugwartung eher hoch	geringe Verschlechterung der Beurteilung von Termin- und Fahrtvorbereitungen (N=7) Häufigkeit der Suche nach Ansprechpartnern am Einsatzort stabil Zufriedenheit mit Fahrzeug und Fahrzeugwartung stabil	gute bis sehr gute Vorbereitung auf die Fahrten und Termine hohe Zufriedenheit mit dem Fahrzeug und der Organisation der Fahrzeugwartung	k.A.
Arbeitsinhalte	1/3 durch Arbeitsinhalte belastet Emotionsarbeit im Kundenkontakt, Unterbrechungen und Störungen im Arbeitsablauf, fehlerhafte Informationen, fehlende Handlungsspielräume bei der Tätigkeitsausführung Fahrtätigkeit nur gering belastend	Höchste Werte: fehlerhafte Informationen, unklare Verantwortlichkeit, Arbeitsbehinderungen, fehlende Vollständigkeit und Handlungsspielraum, Unterdrücken eigener Gefühle, Unterforderung	34% berichten von "teilweise" auftretenden Belastungen aus den Aufgabeninhalten Emotionsarbeit, Arbeitsbehinderungen durch Störungen und Unterbrechungen, Störungen während der Fahrt	Belastungshäufigkeit im Mittel und hinsichtlich der Belastungsstrukturen stabil	Belastungshäufigkeit eher selten Fahrtätigkeit wird teilweise als unterfordernd wahrgenommen eher selten bis teilweise fehlender Handlungsspielraum und fehlende Abwechslung	k.A.
Arbeitspausen	30% ohne ausreichende Pausen Pausenorte: oft Arbeitsplatz oder das Fahrzeug Pausenaktivitäten u.a. auch arbeiten bzw. Arbeitsgespräche	40% teilweise bis häufig nicht wahrgenommenen Pausen 56% Pause am Arbeitsplatz oder im Fahrzeug 26% arbeitsbezogene Inhalte in Pausen	geringer Anteil an nicht ausreichenden Pausen Pausenorte: Arbeitsplatz, im Fahrzeug geringerer Anteil an arbeitsbezogener Pausengestaltung	im Vergleich zur Erstmessung stabil	nur selten Verzicht auf Pausen und Erholung Pausenorte: Fahrzeug oder wechselnde Gaststätten etc. sehr geringer Anteil arbeitsbezogener Pausengestaltung	selten bis teilweise

Arbeits- und fahrtenorganisatorische Merkmale III			S3		S2	
	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Zielgruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Arbeitsstress	15% hoch stressbelastet hohe Anforderungen hinsichtlich Arbeitsmenge und konstantem Termindruck	53% mindestens teilweise Stressempfinden bei der Arbeit Hoher Erschöpfungswert	18% hohe Stressbelastung 58% mit teilweiser bis hoher Stressbelastung	15% hohe Stressbelastung 64% mind. teilweise arbeitsstressbelastet Einzelkennwerte im Mittelwert unauffällig (zwischen 2,5-2,9)	gering; selten bis teilweise Stressempfinden zu hohe Anforderungen selten;	wahrgenommene Erschöpfung leicht angestiegen Stressempfinden selten bis teilweise
Führung und Soziales Klima	ca. 1/3 der Befragten teilweise auftretende Führungsprobleme; widersprüchliche Erwartungen, fehlende Erreichbarkeit, Missachtung von Mitarbeitervorschlägen	36% mit teilweise bis häufigen Störungen im sozialen Klima Qualifikationsmängel Vorgesetzte widersprüchliche Erwartungen und Anweisungen, fehl. Anerkennung, Schlechte Konfliktlösung mit Kollegen, fehlende Unterstützung und Zuverlässigkeit v. Kollegen	35% mit teilweise auftretenden bis häufigen Störungen bei Führungsfragen und im sozialen Klima Hauptquellen nach TN-Angabe durch qualifikationsbedingt überforderte Führungskräfte, fehlende Anerkennung, widersprüchliche Erwartungen und Missachtung von Mitarbeitervorschlägen Konflikte und Art der Konfliktlösung als Hauptursache für Störungen im sozialen Klima	35% stimmen mindestens teilweise zu, wenn nach Störungen im sozialen Klima und Führungsverhalten gefragt wird keine erheblichen Veränderungen zwischen den beiden Messungen bei den Einzelfragen	keine Störung des sozialen Klimas (Führung und Kollegialität) geringe Konflikte bei Kunden oder anderen Dritten	k.A.
Mitgestaltung	40% der Teilnehmer geben Problem an Mitarbeiterinbezug bei Veränderungen und im Bereich Informationsweitergabe	15% ohne Mitgestaltungsmöglichkeiten	21% geben an eher häufig oder sehr häufig von Mitgestaltung ausgeschlossen zu sein auf Einzelebene vor allem Veränderungspartizipation bemängelt	17% mit eher häufigen oder sehr häufigen Schwierigkeiten bei der Mitgestaltung	nie bis selten Unzufriedenheit mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten	k.A.
Sicherheitskultur	ca. 20% Defizite bei der Sicherheitskultur, Mitarbeiterverhalten und unklare Sicherheitskommunikation	15% Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen ohne große Bedeutung	20% geben an, dass Sicherheit und Gesundheit zumindest teilweise keine große Rolle spielen	15% stimmen der Aussage mindestens teilweise zu, dass Sicherheit und Gesundheit keine große Rolle spielen	keine oder nur seltene Defizite in der Sicherheitskultur, wenn doch, dann v.a. mit individuell fehlenden Kompetenzen begründet	k.A.

Personenfaktoren I			S3		S2	
	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Zielgruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Fahrtbezogene Ereignisse	13% der Befragten erleben die dienstlichen Fahrten häufig als belastend	durchschnittlich (wie Mobile Beschäftigte gesamt)	10% der Befragten berichten von häufigen Belastungen durch die berufsbedingten Fahrten	11% berichten von Belastungen auf den berufsbedingten Fahrten	berufliche Fahrten werden als nicht oder nur gering belastend beschrieben	geringfügig höher
Probleme auf den Routen	besondere Verkehrssituationen werden von 14-22% der Befragten häufiger erlebt	56% Nachtfahrten (mind. teilweise) 20% häufige spontane Routenänderungen 35% mit häufigen Verspätungen wegen des Verkehrsgeschehens	37% berichten von gelegentlichen oder häufigeren Nachtfahrten 15% geben hohe Frequenz spontaner Routenänderungen an 32% mit verkehrsbedingten Verspätungen	keine Veränderungen	Nachtfahrten selten Routenänderungen teilweise Verspätungen selten	Nachtfahrten und spontane Routenänderungen geringfügig seltener
Fahrstress Zeitdruck	Stress- und Zeitdruck werden wahrgenommen, jedoch insgesamt nicht als vordringlich bewertet	Stressempfinden auf beruflichen Wegen: 20% mind. teilweise	20% geben häufiges Stressempfinden auf beruflichen Wegen an	16% geben häufiges Stressempfinden auf beruflichen Wegen an	gering	k.A.
Ablenkung und Müdigkeit	Ablenkung mit "teilweise auftretend" bewertet Arbeitsthemen, bspw. die gedankliche Vor- und Nachbereitung von Terminen	Vor- und Nachbereitung von Terminen, Ablenkende Gedanken an Kollegen und Vorgesetzte, Privatleben und fahrunabhängige Dinge Sekundenschlaf (38% mindestens selten)	Ablenkung bei der Verkehrsteilnahme im Mittel eher selten wichtige Einzelthemen: Arbeitsthemen, Privatleben	Ablenkung bei der Verkehrsteilnahme im Mittel eher selten angegeben	nie bis teilweise Sekundenschlaf selten ablenkende Gedanken an kommende Termine oder andere Arbeitsthemen	selten bis teilweise

Personenfaktoren II			S3		S2	
	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Zielgruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Parallelhandlungen	Parallelhandlungen werden mit unterschiedlicher Frequenz ausgeführt; telefonieren und die Bedienung technischer Geräte mit vergleichsweise hohen Ausprägungen	33% telefonieren und Unterhaltungen mit Beifahrern	telefonieren während der Fahrt bei 30% der TN mind. teilweise außerdem häufiger Gespräche mit Mitfahrern und Radio	keine Veränderung	v.a. Musik hören selten telefonieren	k.A.
Mitfahrer	teilweise Mitfahrer, für 23% der Teilnehmer ablenkend oder störend	teilweise Mitfahrer, werden von 34% ebenso als mindestens teilweise störend empfunden	regelmäßig Mitnahme von Kollegen, nur geringes Störungsempfinden durch MA	keine Veränderung	teilweise, kaum als störend empfunden	k.A.
Parken	Mittlere Stresswahrnehmung durch Parkplatzsuche, gelegentlich regelwidriges Parken	25% regelwidriges Parken 56% teilweise empfundener Stress durch Parkplatzsuche	20% parken teilweise regelwidrig 40% berichten von gelegentlich blockierten Zufahrten 56% sind durch Parkplatzsuche gestresst	regelwidriges Parken gleich leichter Anstieg bei blockierten Zufahrten Stress durch die Parkplatzsuche ebenfalls leicht steigend	selten bis teilweise regelwidriges Parken und lange Fußwege	teilweise bis eher häufig regelwidriges Parken und lange Fußwege

Personenfaktoren III			S3		S2	
	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Ziel- gruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Alter	Ø 45	Ø 43	47	46	54 Jahre	42 Jahre
Geschlecht	75% ♂	96% ♂	88% ♂	94% ♂	75% ♂	100% ♂
Gesundheit	Neutral; 27% d. TN mit gesundheitlichen Einschränkungen	ca. 25% der TN mit gesundheitl. Einschränkungen	26% mit teilweise bestehenden gesundheitlichen Einschränkungen	32% mit teilweise bestehenden gesundheitlichen Einschränkungen	keine oder seltene Beeinträchtigungen	k.A.
			Übergewicht, Bluthochdruck, Schlafstörungen	Übergewicht, Bluthochdruck Schlafstörungen, Schmerzstörungen, Muskel-Skelettsystem	teilweise Sehstörungen selten Schmerzen	k.A.
Medikamente	gering	gering	leichte Schmerzmittel, blutdrucksenkende Medikamente	leichter Anstieg bei Einnahmehäufigkeit Schmerzmittel und Blutdrucksenker	k.A.	k.A.
Gesundheitsverhalten	Alk.:Ø 1-2x/Woche Sport: Ø 1-2h/W	wie gesamt	Bewegungsintensität: M=2,6 (entspricht der Kategorie 2-4h) Alkoholkonsum 1-3x/Woche	Sport: M=2,0 etwas weniger Alkohol stabil	wenig Sport kaum Alkohol	k.A.
Work-Life-Balance	uneindeutig; Belastung vorhanden, auch pos. Effekte angegeben	wie gesamt	21% mit mindestens häufigen WLB-Konflikten	27% mit mindestens häufigen WLB-Konflikten (Anstieg v.a. durch steigenden Anteil pflegebedürftiger Angehöriger)	seltene WLB-Konflikte	k.A.

Personenfaktoren IV			S3		S2	
	mobile MA gesamt (N=518)	alle MA der Zielgruppe: N _{TD} =126	N _{S3_1} =144	N _{S3_2} =42 (im Vergleich zu S3_1)	N _{S2_1} =4	N _{S2_2} =4
Unfallsituationen	hohe Unfallzahl bei hoher Exposition	wie gesamt	durchschnittlich	n.b. (geringe Fallzahl)	keine	ein Unfall auf berufsbedingten Wegen
Besorgnis	im Mittel gering	wie gesamt	eher hohe Werte (M=3,6)	n.b. (geringe Fallzahl)	gering; eher nicht	k.A.
Kontrollüberzeugungen	Gering reflektiert; offensiver Fahrstil; Überschätzung Risikokompetenz	↔	38% risikoreichere Fahrweise unter Stress (anteilige Zustimmung ab Antwortkategorie "teilweise") 62% bevorzugen offensiven Fahrstil mindestens teilweise überhöhte Einschätzung der verkehrsbezogenen Risikokompetenz und Kontrollmöglichkeiten (38%)	44% risikoreichere Fahrweise unter Stress (anteilige Zustimmung ab Antwortkategorie "teilweise") 61% bevorzugen offensive Fahrweise mindestens teilweise überhöhte Einschätzung der eigenen verkehrsbezogenen Risikokompetenz und der Kontrollmöglichkeiten (57%)	eher defensiver Fahrstil bevorzugt geringe Risikobereitschaft bei der Verkehrsteilnahme Risikokompetenz eher unterschätzt hohe situative Kontrollüberzeugung	k.A.

Tabelle 23: Zusammenfassende Betrachtung der Ergebnisse für die Unternehmen S3 und S2 der Zielgruppe "technischer Außendienst" auf Basis der Vorher-Nachher-Vergleiche im Rahmen des BestMobil-Projektes

Fazit	für S3	<ul style="list-style-type: none"> - überwiegend Stabilität in den Mitarbeiterereinschätzungen auf den einzelnen Ebenen - positive Entwicklungen zwischen Erst- und Zweiterhebung: <ul style="list-style-type: none"> - Wahrnehmung eines höheren Stellenwerts von Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen und der eigenen Gestaltungsmöglichkeiten - Ablenkungsintensität und Stresswahrnehmung bei berufsbedingten Fahrten - Optimierungspotentiale bei <ul style="list-style-type: none"> - eigener Risikokompetenzwahrnehmung, - situativer Kontrollfähigkeitserwartung, - Führungsthemen und sozialer Interaktion - altersangemessener Gesundheitsförderung, insb. Förderung von Bewegungssport zur Vermeidung der Progression altersbezogener Leistungseinbußen und Beanspruchungsfolgen
	für S2	<ul style="list-style-type: none"> - positive Einschätzung der belastungsbezogenen unternehmensspezifischen Gesamtsituation zu Beginn des BestMobil-Projektes - Effekte der durchgeführten Maßnahmen (Kompakt-Fahrsicherheitstraining und Verkehrssicherheitszirkel) zielten insbesondere ab auf die individuelle Steigerung der Fähigkeit zur Gefahrenerkennung und situativen Reaktionsfähigkeit sowie auf eine gesteigerte Selbstreflexion der eigenen Verhaltensweisen (+ stärkere Fokussierung auf fahrerspezifische Wartungsaufgaben am Fahrzeug) - im Vorher-Nachher-Vergleich zeigen sich wenige Effekte, die allerdings insbesondere vor dem Hintergrund der Screeningwerte für eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Arbeitsbedingungen sprechen - positiv zu werten sind eine reduzierte Überstundenlast und eine Verringerung von unüblichen Arbeitszeiten (Wochenende) eine grundlegend positiv zu wertende weitestgehende Einhaltung der Pausenzeiten, ein positives Sozialklima im Unternehmen, geringes Stressempfinden bei der Tätigkeit und im Fahrzeug und geringe personenbezogene gesundheitliche Belastungen sowie kaum vorhandene einstellungsbezogene Problembereiche - die in den durchgeführten Maßnahmen vorrangig fokussierte Erhöhung der Selbstaufmerksamkeit und Reflektion bzgl. der Arbeitszeiten schlägt sich somit auch in den Vergleichsbefunden nieder und scheint v.a. durch reflektierend-introspektive Elemente zu wirken

Die voranstehende Übersicht verdeutlicht exemplarisch die Längsschnittentwicklungen der an BestMobil partizipierenden Unternehmen der Zielgruppe des technischen Außendienstes bei einer vollständigen Unternehmensbeteiligung über einen Zeitraum von 2-3 Jahren inkl. einer Vorhermessung mit darauffolgender Maßnahmenauswahl und -durchführung sowie den gefährdungsbezogenen Status des Unternehmens bzw. der Arbeitssituation der Teilnehmenden nach Abschluss der Maßnahmen.

Die inhaltliche Beurteilung der Ergebnisse mit Hinblick auf die durchgeführten Maßnahmen, ist immer auch eine Frage der jeweiligen Fallzahlen von zweimalig Teilnehmenden und der weiteren Entwicklungen im Unternehmen während des Projektzeitraums. Beispielhaft sollen die oben vorgestellten Befunde für das Unternehmen S3 erläutert werden.

Die Ersterhebung im Unternehmen S3 fand im Frühjahr 2017 statt. Die auf Basis der Befunde erlangten Erkenntnisse über die Belastungen und Beanspruchungen führten gemeinsam mit dem Unternehmen zur Auswahl zweier Maßnahmen zur Optimierung der Arbeitssituation der mobilen Beschäftigten des Unternehmens. Ausgewählt und während des Jahres 2018 durchgeführt, wurden: (1) ein qualitätsgeprüftes Fahrsicherheitstraining für die mobilen Beschäftigten (BG ETEM Fahrsicherheitstraining für PKW- und Transporter-Fahrer „Sicher und gelassen ankommen“) sowie ein unternehmensweiter Workshop mit Führungskräften und Sicherheitsverantwortlichen zur Verbesserung der Arbeitssituation der mobilen Beschäftigten (siehe nachfolgenden Abschnitt zur weiteren Erläuterung). Die exemplarische Beschreibung des Vorgehens bei der Evaluation von Durchführung der ausgewählten Maßnahmen kann im Kapitel 4.4.1 inkl. der Unterabschnitte nachvollzogen werden. Der zu den beiden beschriebenen Unternehmen gehörende Unternehmensbericht befindet sich im Anhang (Anhang 16 und 23).

Die Aussagekraft der Ergebnisse muss bei allen Vorher-Nachher-Vergleichen muss zunächst immer vor dem Hintergrund der jeweils zugrundeliegenden Fallzahlen beurteilt werden. Ein stärkerer Einbruch bei den Fallzahlen ist darüber hinaus nicht zwingend ein Argument gegen die Aussagekraft der Ergebnisse, sondern muss ebenso vor dem Hintergrund der allgemeinen strukturellen Merkmale der zweimal antwortenden Teilnehmer beurteilt werden. Aufgrund der adaptiven Fragebogenstruktur des GUROM-Instruments können demnach z. B. fehlende Detailantworten in der Nacherhebung in verschiedenen Gefährdungsbereichen ein Hinweis darauf sein, dass anteilig nur noch wenige mobile Beschäftigte an der Zweitbefragung teilgenommen haben. Es kann aber ebenso eine Folge der Tatsache sein, dass die in den Screeningabschnitten erfolgte allgemeinere Abfrage aufgrund des Nichtüberschreitens der hierfür benötigten "Cut-Off-Werte" keine Vorlage der Detailabfragen eines Bereichs erzeugt hat, weil die Gefährdungslage nicht (mehr als überdurchschnittlich) zu bewerten ist. Auch hierbei ist zur Beurteilung dieser Frage v.a. die gesamte Ergebnisstruktur ausschlaggebend, um die jeweiligen Teilresultate als Hinweis auf eine optimierte Gefährdungsstruktur anstatt bspw. eine Nichteignung der Stichprobe zu bewerten.

Für kleinere Unternehmen wie bspw. S2 ist die Beurteilungssituation etwas anders, da die der Gesamtbeurteilung zugrundeliegende Grundgesamtheit von vornherein deutlich kleiner ausfällt. Insofern sich wie bei S2 bei der wiederholten Messung nur marginale Veränderungen in der Teilnehmerstruktur (siehe "Geschlecht") zeigen, die übrigen Kennwerte aber für eine hohe Ausschöpfungsquote der ursprünglichen Teilnehmerstichprobe sprechen (hinsichtlich bspw. Alter und fahrstruktureller Merkmale), können im Rahmen der inhaltlichen Ergebnisbewertungsstrategie der Merkmalszusammenhänge, ebenso grundlegende Erkenntnisse gewonnen werden, ohne dabei auf inferenzstatistische Absicherungen der Ergebnisse angewiesen zu sein. Trotzdem sollte insbesondere bei den kleineren Unternehmen immer beachtet werden, dass eine geringere Teilnehmerzahl, Konsequenzen für die Stabilität der mittleren Ergebnisse hat. Erhöht sich beispielsweise die Angabe eines einzelnen Teilnehmers in einem Unternehmen von der Größe wie S2 um eine oder zwei Kategorien innerhalb einer Merkmalsabfrage, folgt daraus ein mittlerer Anstieg für die Gesamtgruppe, ggf. ebenfalls um ein bis zwei Kategorien. Aus diesem Grund müssen entsprechende Bewertungen während der Datenanalyse, aber insbesondere bei der Datenbewertung mit dem notwendigen Augenmaß für die strukturellen Zusammenhänge und Plausibilitäten erfolgen.

Nicht zu vernachlässigen ist weiterhin, dass sich bei der gewählten Datenerhebungsstrategie im "Feld", zusätzlich zu den im Rahmen von BestMobil durchgeführten Maßnahmen, auch "normale" Entwicklungen vor dem Hintergrund der allgemeinen unternehmensbezogenen Aktivitäten ergeben können, die eine Gefährdungsbeurteilung verändern. Ergeben sich in Unternehmen bspw. geschäftsfeldspezifische Veränderungen, eine Änderung der Hauptkunden, ein Wechsel der Fahrzeuge oder ein gesamtgesellschaftlicher oder branchenbezogener Konjunkturreffekt, werden die entsprechenden Konsequenzen sich auch in den strukturellen und ablaufbezogenen Merkmalen niederschlagen. Um dies abzubilden, wurden während der Laufzeit von BestMobil immer auch solche "Nebeneffekte" miterfasst und im Rahmen der Verlaufsmessungen protokolliert, wodurch eine inhaltliche Interpretation der Befunde erleichtert werden sollte.

Abschließend soll erwähnt werden, dass eine Fokussierung auf ein spezifisches Thema durch ein Unternehmen (hier: Verkehrssicherheit auf berufsbedingten Wegen), zumeist auch eine Fokussierung auf Seite der Führungskräfte und Beschäftigte erzeugt. Die dadurch veränderten Foki führen entsprechend auch zu Beurteilungsveränderungen, weil Defizite oder positive Aspekte verstärkt reflektiert werden. Daher ist bei Evaluationen von Maßnahmen immer auch zu beachten, dass bereits durch eine höhere Konzentration auf Einzelthemen auch deren Sichtbarkeit für die Beschäftigten verstärkt wird und mglw. bereits jahrelang bestehende Rahmenbedingungen trotz einer begonnenen substantiellen Verbesserung im Rahmen von Maßnahmen, nun in einer nachfolgenden zweiten Bewertung immer noch als Problem bewertet werden, obwohl dieses Merkmal absolut gesehen, situativ als verbessert zu bewerten ist. Der dann festgestellte negativere Wert ist dann demnach ggf. eher der Konzentration auf das Thema geschuldet als einer wirklichen Verschlechterung der Merkmalsausprägung.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen, lassen sich aus den **Vorher-Nachher-Analysen des Unternehmens S3** exemplarisch folgende Rückschlüsse ziehen:

1. Bei "S3" handelt es sich um einen Energieversorger für Strom-, Gas-, Wasser- und Wärmeversorgung im großstädtischen Bereich. Die Aufgabe der hier in den Fokus genommenen technischen Außendienstmitarbeitende ist u.a. die Entstörung von gemeldeten Havarien oder anderen Versorgungsproblemen. Konkreter wurden im Unternehmen zwei Abteilung betrachtet, in denen mobile Beschäftigte tätig sind. Es handelt sich um Beschäftigte im mobilen Entstördienst sowie vom technischen Dienst für die Netze/Anschlüsse im Bereich Gas/Wasser. Die Gesamtprojektzeit lief vom "Kick-Off" im Februar 2017 bis zum Abschluss im Rahmen eines Abschlussworkshops im Juli 2019, somit also nahezu über die gesamte Laufzeit des BestMobil-Projektes. Während des Projektverlaufs kam es zu abteilungsbezogenen Umstrukturierungen und Neuordnungen von Beschäftigten und abteilungsbezogenen Verantwortlichkeiten.

2. Insgesamt lassen sich **keine negativen Entwicklungen bei den ausgewählten mobilen Beschäftigten** während des Projektzeitraums identifizieren, die für eine kontraintuitive Wirkung der durchgeführten Maßnahmen sprechen. Dies hätte beispielsweise erwartet werden können, wenn es aufgrund der nicht unternehmensspezifisch passenden Auswahl und Durchführung von Maßnahmen zu Frustrationseffekten seitens der Beschäftigten gekommen wäre, oder grundlegende Veränderungen in Auftragslage, Arbeitssituation oder Mitarbeiterstruktur festzustellen gewesen wären. Außerdem kommt es häufig zu einer Erhöhung der Nennung von Beschwerden durch die erhöhte Aufmerksamkeit auf diese Themen sowie das Gefühl, diese jetzt erwünscht vermehrt berichten zu sollen.

3. Die Situation des Unternehmens **zu Beginn des Projekts** lässt sich auf Basis der Ergebnisse wie folgt umschreiben: Die mobilen Beschäftigten des Unternehmens sind überwiegend Männer, das Durchschnittsalter beträgt zu diesem Zeitpunkt 47 Jahre. Die weiteren personenbezogenen Merkmale weisen auf eine etwas zu geringe wöchentliche Bewegungsintensität, eine altersgemäß normale regelmäßige Medikamenteneinnahme und durchschnittliche körperliche Beschwerden, vor allem im muskulären Bereich und bezüglich Bluthochdruckerkrankungen, auf. Problematisch erweist sich nach den Ergebnissen eine nicht optimale Selbsteinschätzung der verkehrs-

bezogenen Risikokompetenz. Diese scheint insgesamt etwas übermäßig ausgeprägt, was ggf. situativ zu Unterschätzungen der situationalen Gefährdungslage und unangemessenen offensiven Fahrstrategien führen kann. Die technische Beurteilung der Fahrzeuge ist mittelmäßig bis gut, der Wartungszustand nach Aussage der Befragten akzeptabel bis gut. Die Mobilitätsstrukturen weisen auf eine, für die Zielgruppe mittlere Exposition und Gesamtfahrleistung hin. Problematisch ist in diesem Bereich v.a. die vergleichsweise geringe Häufigkeit reflektierender bzw. anderweitig sichtbar machender Kleidung, was angesichts der ebenfalls angegebenen häufigeren Einsätze bei Dunkelheit oder an schlecht einsehbaren Umgebungen zu Problemen führen kann. Hinsichtlich der arbeitsorganisatorischen Merkmale ergeben sich einige Diskussionspunkte, so z. B. die vergleichsweise hohe zeitliche Arbeitsbelastung, häufigere Schicht und Wochenenddienste, vereinzelt Probleme mit den Arbeitsinhalten in Richtung geringer Anforderungen und/oder fehlender Vollständigkeit und Abwechslung. Darüber hinaus geben die Beschäftigten durchaus relevante psycho-physiologische Belastungen an, die sich aus schwerer körperlicher Arbeit und unter belastenden klimatischen Bedingungen, sowie Sicht- und Lichtbehinderungen ergeben. Im Bereich der sozialen Arbeitsbedingungen werden darüber hinaus Mitgestaltungsmöglichkeiten, vereinzelt Führungsprobleme und Schwierigkeiten in einer adäquaten Konfliktlösung zwischen den Beschäftigten angegeben. Situative Elemente von Relevanz sind eine für ca. 1/3 der Beschäftigten durchaus wahrnehmbare Stressbelastung im Rahmen der berufsbedingten Fahrten und ein vergleichsweise hoher Anteil von sicherheitskritischen Parallelhandlungen wie Telefonaten und die Bedienung technischer Geräte während der Fahrt.

Im Zuge der Ergebnisvorstellung wurden mit dem Unternehmen darauf aufbauend sowohl eine verhaltensorientierte Maßnahme (Fahrsicherheitstraining mit Schwerpunkt auf der Stressreduktion und der Förderung defensiver Fahrweisen) als auch eine partizipativ-ganzheitlich wirkende Maßnahme (Workshop mit Beschäftigten und Führungskräften zur Verbesserung der Arbeitssituation der mobilen Beschäftigten) ausgewählt und durchgeführt.

1. In der **Postmessung zeigen sich vor allem stabile Beurteilungen und neben einigen positiven Veränderungen nur geringfügig negative Entwicklungen** in einzelnen Bereichen. Insgesamt kann die Situation im Vergleich als stabil bewertet werden, lässt sich aufgrund der vergleichsweise geringen Teilnehmerzahl zum Zeitpunkt der Postmessung inhaltlich hinsichtlich ihrer Bedeutsamkeit nur eingeschränkt beurteilen. Die Einzelbeurteilungen der beiden durchgeführten Maßnahmen sind durchweg positiv, die einzelnen Bewertungen zeigen, dass das Fahrsicherheitstraining den Beschäftigten v.a. mehr Sicherheit im Umgang mit dem Fahrzeug vermittelte und zumindest bei ungünstigen Umgebungsbedingungen (Nässe) auch eine veränderte Gefahrenwahrnehmung erzeugte. Diese Einschätzung teilten auch die Führungskräfte im Nachgang zum Training, wobei hier zusätzlich zu den jährlichen Unterweisungen nochmals der realistische Erlebniseffekt bei unangepassten Fahrverhaltensweisen betont wurde. Das positive Wirken einer verhaltensnahen Schulung wurde von den Teilnehmern ebenfalls betont und für die Zukunft häufiger gewünscht.

Für den Workshop ergaben sich in ähnlicher Weise positiv wahrgenommene Effekte, die sich unter den Stichworten **Sensibilisierung für die mobilitätsbezogenen Themen, eine generell stärkere Fokussierung auf damit zusammenhängende Themen** und die Suche nach budgetbezogen machbaren und effektiven Lösungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zusammenfassen lassen. Insgesamt kann geschlussfolgert werden, dass die Sensibilisierung der Beschäftigten für die Gefährdungen eine erhöhte Reflektion der Situation und des eigenen Verhaltens ausgelöst hat. Insbesondere eine **reduzierte Fahrtstresswahrnehmung**, eine **reduzierte Ablenkungshäufigkeit**, eine **verbesserte Wahrnehmung der unternehmensinternen Wertlegung auf Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten** sprechen für die spezifische Wirkung der ausgewählten Maßnahmen. Wichtige Verbesserungspotentiale sind in der immer noch nicht immer angemessenen **situativen Kontrollierbarkeitserwartung** und der zu häufigen Präferenz **offensiver Fahrstrategien** gegenüber defensiver Verhaltensweisen zu sehen. Angesichts der weiteren Befunde werden


eine **Fokussierung sozialer Themen** (Führungsverhalten, Kommunikation und Informationstransparenz, Konfliktlösung) und eine genauere Beobachtung **altersbezogener Arbeitseffekte** empfohlen. Letztere können zu einer weiteren Zunahme körperlicher Einschränkungen führen, die Wahrnehmung körperlich anstrengender und belastender Teiltätigkeiten weiter zunehmen lassen und aufgrund steigender Erschöpfungswerte auch unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrssicherheit ausüben.

4.3.3.2 Exemplarischer Pre-Post-Vergleich: Tagebuchdaten

Im Rahmen der Tagebuchstudie liegen längsschnittliche Daten von n= 19 Personen vor, die in sechs Unternehmen beschäftigt sind. In zwei Unternehmen haben fünf Personen das belastungsbezogene Tagebuch sowohl vor als auch nach der Maßnahmenumsetzung geführt. Die restlichen neun Personen lassen sich jeweils maximal zu Dritt einem Unternehmen zuordnen. Aufgrund der jeweils sehr geringen Teilnehmenden-Zahl pro Unternehmen lassen sich keine sinnvollen statistischen Auswertungen durchführen. Auf der beschreibenden Ebene können jedoch interessante Entwicklungen in Wahrnehmungen und Empfindungen über die Zeit festgestellt werden. Beispielsweise zeigt sich bei den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen eines Unternehmens aus dem nicht-technischen Beratungsbereich (V2) über die Untersuchungsspanne ein auffallender Rückgang an Beschwerden (vgl. Tabelle 24). Insbesondere bei den Magen-/Darmproblemen, Herzrasen, und Gelenkschmerzen zeigt sich ein geringere Grad an Belastung durch diese Beschwerden (in diesem Zusammenhang behält der Begriff „Belastung“ seine allgemeine Gültigkeit). Im psychischen Beschwerdenbereich wird deutlich, dass Niedergeschlagenheit, Erschöpfung und Konzentrationsmangel zum zweiten Messzeitpunkt im geringeren Ausmaß vorkommen.

Tabelle 24: Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends (n= 5)

Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends		
Ich hatte heute...	Ersterhebung Belastungswert	Zweiterhebung Belastungswert
Kopfschmerzen	7	9
Rückenschmerzen	13	19
Bauchschmerzen	0	5
Magen-/Darmprobleme	11	6
Durchblutungsstörungen	0	5
Schmerz im Herzbereich	4	5
Herzrasen	11	5
Verspannungen	25	39
Gelenkschmerzen	32	14
Augenbeschwerden	9	11
Angstzustände	4	5
Nervosität	20	5
Überforderung	7	5
Niedergeschlagenheit	14	9
Antriebslosigkeit	16	13
Erschöpfung	26	10
Konzentrationsmangel	20	7
Stress im Straßenverkehr	16	18

 grüner Bereich, etwas belastend (0 bis 25 Punkte)

 oranger Bereich, belastend (26 bis 50 Punkte)

 roter Bereich, äußerst belastend (>51 Punkte)

Des Weiteren nannten die Befragten zu Beginn der Studie insgesamt acht Veränderungen im geplanten Tagesablauf, die sie belasteten (Terminumstellung, zusätzliche Aufgaben; zu spät weggefahren; Auto in der Werkstatt nicht rechtzeitig fertiggestellt wurde; Aufgabenänderung; unerwartete Telefonate; Mails absetzen, deshalb Zeitverlust von 1h + 1h Stau; immer reagieren auf Ereignisse). Zum zweiten Messzeitpunkt wurden nur zwei solche Umstände genannt (kurzfristige Aufgabenänderung; konnte meine geplante Aufgabe durch die neue Aufgabe

nicht umsetzen). Darüber hinaus werden weniger Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und -teilnehmerinnen berichtet als zu Beginn der Studie (sechs Konflikte zu Beginn vs. ein Konflikt zum 2. Messzeitpunkt wurden insgesamt genannt). Das Gleiche trifft auch für Konflikte mit Kollegen und Vorgesetzten (elf vs. vier Konflikte wurden insgesamt genannt).

Die Kausalität der Zusammenhänge zu umgesetzten Maßnahmen (in diesem Fall: „Eco-Safety Training“, Workshop zur „Mobilität im Verkehr- sicher gestalten“, Plakataktion zur Mobilität) kann anhand dieser Ergebnisse jedoch nicht gesichert werden. Darüber hinaus ist die Methode der Tagebuchführung bereits als eine sensibilisierende Maßnahme zu sehen, die die Selbstreflexion des Menschen fördert und möglicherweise – im Sinne eines „Hawthorne“-Effekts - selbst zu einer Veränderung in seiner Wahrnehmung oder seinem Verhalten führen kann. Hier entfaltet diese Methode jedoch auch ihren Potenzial als präventive Maßnahme, die in Unternehmen bei mobil Beschäftigten eingesetzt werden könnte.

4.4 Modul 4: Prozessevaluation und weiterführende Empfehlungen für die UVT

Der Evaluationsaufbau orientiert sich am CIPP-Modell (context, input, process, product) nach Stufflebeam (2003), dies bietet den Vorteil, dass die bereits dargestellte Wirkungsevaluation der Interventionsstudie nahtlos mit den weiteren selektivwählbaren Evaluationselementen passfähig ist. Die Evaluation wird die Prozesse und einige Produktelemente in den Fokus nehmen, denn neben der erzielten Wirkung sind Kriterien der Nachhaltigkeit und Übertragbarkeit wesentliche Aussagekategorien für Präventionsmaßnahmen und damit grundlegend für die folgenden Ableitungen (siehe Kapitel 4.5).

4.4.1 Prozess

Die Auswertung der Prozessdokumentation findet auf der Basis der für das Projekt selbst entwickelten Vorlage „Verlaufsmonitoring und Prozessdokumentation“ statt, die allen Projektpartnern zur Verfügung stand und von diesen genutzt wurde. In der Vorlage wurden die unternehmensspezifischen Daten und Aktivitäten dokumentiert, die im näheren beschrieben werden.

4.4.1.1 Unternehmensprofil

Zur Strukturierung und Organisation im Projektverbund wurde für jedes teilnehmende Unternehmen ein Unternehmensprofil mit Eckdaten und individuellem Zeitplan erstellt.

Erkenntnisse aus der Umsetzung:

- Besonders wichtig war die Benennung eines Ansprechpartners im Betrieb für die Projektpartner. Dadurch sollte eine kanalisierte Kommunikation von Beginn an ermöglicht werden.
- Die Angabe des zuständigen Unfallversicherungsträgers (UVT) waren wichtig, um bei späteren Maßnahmen einen einfacheren Abgleich mit den Angeboten des UVT zu gewährleisten.
- Für das Unternehmensprofil wurden alle durchgeführten Maßnahmen zur Optimierung der berufsbedingten Mobilität im Betrieb erfasst. Hierdurch konnten einerseits die Maßnahmen unter den Betrieben abgeglichen werden, um auch zu prüfen, wie das Verhältnis zwischen personenbezogenen, organisationsbezogenen und ganzheitlichen Maßnahmen ist. Andererseits wurde an dieser Stelle im Projekt bereits eine von mehreren Datengrundlagen für die spätere Evaluation der Outcomes sichergestellt. Es kann dann u.a. geprüft werden, inwiefern die erzielten Wirkungen auf die durchgeführten Maßnahmen insgesamt und auf einzelne Aspekte der Maßnahmen (z. B. Durchführung durch interne oder externe Person, Ort der Durchführung intern oder extern, Teilnahme einzeln oder als Gruppe, ...) zurückzuführen und damit zielführend gewesen sind.

4.4.1.2 Aktivitäten

Sämtliche Aktivitäten in den einzelnen Betrieben wurden einheitlich erfasst und dokumentiert. Jedes betriebliche Einzelprojekt gliederte sich in vordefinierte Projektschritte: Einen **Kick-Off** im Betrieb zur Erfassung der betrieblichen Ausgangslage, eingehende Analysen zur **Messung** konkreter mobilitätsbezogener Parameter, die Vorstellung der **Ergebnisse** und Maßnahmenvorschläge im Betrieb, die Durchführung einzelner **Maßnahmen**, die Analyse zur **erneuten Messung** der mobilitätsbezogenen Parameter für eine Wirksamkeitsüberprüfung sowie ein **Abschlussgespräch** im Betrieb.

Insgesamt haben 15 von 38 Unternehmen an den Messungen teilgenommen. Allerdings haben aus betrieblichen Gründen, wie z. B. Umstrukturierungen, Wechsel der Unternehmensleitung und somit eine höhere Priorisierung anderer betrieblicher Aktivitäten wie der Einführung von Managementsystemen oder von Zertifizierungsprozessen, 6 von 15 Unternehmen an den weiterführenden Untersuchungen und Maßnahmen nicht mehr teilgenommen

und somit das Projekt nicht weiter fortgeführt. Im Folgenden werden die Erkenntnisse der verschiedenen Aktivitäten im Projekt sowie hemmende und fördernde Faktortoren beschrieben.

GUROM-Onlinebefragung

Zur Bestimmung der zielgruppenübergreifenden Belastungs- und Beanspruchungsprofile von mobil Beschäftigten wurden in den Arbeitssystemen Gefährdungen, Belastungs- und Beanspruchungsfaktoren bzw. Ressourcen aus den Bereichen Technik/Verkehrsumfeld (Verkehrsmittel, Fahrzeugsicherheit, Streckenlänge, Ladungssicherung...), Organisation (durchschnittliche Anzahl der gefahrenen Kilometer/ Tag, Flexibilität und Autonomie, soziale Unterstützung durch die Vorgesetzten...) und Person (Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, familiäre Situation, belastende Umstände in der Familie, Risikobereitschaft) erfasst. Als Befragungsinstrument wurde die GUROM-Onlinebefragung vor und nach den Interventionsmaßnahmen verwendet.

Erkenntnisse aus der Umsetzung:

- Über alle Betriebe hinweg zeigte sich, dass zu beiden Erhebungszeitpunkten die Koordination der GUROM-Onlinebefragung in den Unternehmen zwischen den Kümmerern und betrieblichen Ansprechpartnern gut funktioniert hat. In Ausnahmefällen war der betriebliche Ansprechpartner aufgrund betrieblicher Umstrukturierungen und erhöhtem Arbeitsaufkommen nicht direkt erreichbar, sodass es zu leichten Verzögerungen bei der Durchführung der GUROM-Onlinebefragung kam.
- Die Organisation der Befragung ist in Absprache mit den betrieblichen Ansprechpartnern in der Mehrzahl der Betriebe problemlos erfolgt, sodass die Befragungen in den Betrieben rechtzeitig beginnen konnten. In wenigen Fällen gab es organisatorische Hürden (z. B. ungültige Teilnehmercodes; Update der GUROM-Software während der Zweiterhebung), die jedoch im Projektverbund zeitnah gelöst werden konnten.
- Die Teilnehmerquote bei der GUROM-Onlinebefragung war während der Ersterhebung bei Klein- und Kleinstunternehmen (Beschäftigtenzahl <50) mit 67% höher als bei Mittel- und Großunternehmen (Beschäftigtenzahl >50). Hier lag die Teilnehmerquote bei 46%. Vermutlich ist die Erreichbarkeit der mobil Beschäftigten in Kleinst- und Kleinunternehmen aufgrund kurzer, direkter und persönlicher Kommunikationswege größer als in Mittel- und Großunternehmen.
- Die Teilnehmerquote bei der GUROM-Onlinebefragung zum Zeitpunkt der Zweiterhebung ist im Vergleich zur Ersterhebung deutlich gesunken. Als mögliche Ursachen können der lange zeitliche Abstand zwischen der Erst- und Zweiterhebung aufgrund der Verzögerung bei der Maßnahmendurchführung, Wechsel der beteiligten Personen, wenig Interesse an einer Wirkungsmessung und der zeitliche Aufwand (30min.) zur Beantwortung der Fragen aufgeführt werden.

Arbeitssystemanalyse

In der Ersterhebung wurden im Rahmen einer tätigkeitsbezogenen Arbeitssystemanalyse neben den Ebenen Technik – Organisation – Person ergänzend zum Projektantrag die Bereiche Betrieb, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort betrachtet, um eine ganzheitliche Gefährdungs- und Belastungsermittlung sowie Risikobeurteilung durchführen zu können. Zum Zeitpunkt der Zweiterhebung wurde ausgehend von den Ergebnissen der Ersterhebung überprüft, welche projekt- und betriebsbezogenen Veränderungen nach Durchführung der Interventionen erzielt werden konnten, um im Anschluss die Nachhaltigkeit und das Projekt insgesamt von den betrieblichen Ansprechpartnern bewerten zu lassen.

Erkenntnisse aus der Umsetzung:

- Die Arbeitssystemanalyse erfolgte persönlich vor Ort oder mittels Telefoninterviews mit sowohl Führungskräften als auch betrieblichen Arbeitsschutzakteuren
- Insbesondere bei Betrieben, die aufgrund großer räumlicher Distanzen schwer zu erreichen waren, haben sich die Telefoninterviews als sehr effektives Kommunikationsmittel erwiesen.
- Im Laufe des Projektes zeigte sich in den Gesprächen mit den Führungskräften, dass der Leitfaden zur Arbeitssystemanalyse zu umfangreich war und den Führungskräften vor allem fachlich-methodische Kenntnisse im Arbeitsschutz fehlten, sodass eine Anpassung des Leitfadens erfolgte.
- Die Organisation der Arbeitssystemanalyse, die interne Informationsweitergabe und die Terminabstimmung mit den Führungskräften und Arbeitsschutzakteuren funktionierte sehr gut, da sie sich während der Arbeitssystemanalyse kooperativ einbringen konnten.
- Grundlegend lässt sich festhalten, dass die Arbeitssystemanalyse eine geeignete Methode ist, um aus verschiedenen Perspektiven tiefere Einblicke in das Arbeitssystem und die Belastungssituation von mobil Beschäftigten zu erhalten und als Ergänzung zu den Ergebnissen der GUROM-Onlinebefragung Gemeinsamkeiten sowie Unterschiede aufzuzeigen.

Arbeitsmedizin

Zu den geplanten arbeitsmedizinischen Untersuchungen zählten die Tagebuchstudie, die Experience-Sampling-Method (ESM), die Erfassung kardiovaskulärer Parameter (Blutdruck und Herzfrequenz) und der Physiologger.

Tagebuchstudie

Über einen Zeitraum von einer Arbeitswoche wurde vor und nach der Maßnahmendurchführung bei den teilnehmenden Unternehmen mittels einer Tagebuchstudie der tagesaktuelle Zustand von ausgewählten Beschäftigten hinsichtlich physiologischer und psychologischer Merkmale erfasst, um Auskunft über die alltäglichen Arbeitsbedingungen zu erhalten.

Erkenntnisse aus der Umsetzung:

- Die Koordination zwischen dem Kümmerer und dem betrieblichen Ansprechpartner sowie die anonyme Rücksendung der ausgefüllten Unterlagen an den Projektpartner durch die Beschäftigten erfolgte zu beiden Erhebungszeitpunkten problemlos, sodass die Rücklaufquote bei 96% lag.

Experience-Sampling-Method (ESM)

Geplant war, dass ausgewählte mobil Beschäftigte einen Personal Digital Assistant (PDA) erhalten und in regelmäßigen Abständen befragt werden, in welchem Anspannungszustand sie sich bei welcher Tätigkeit befinden sowie welche positiven Erlebniszustände sie bei und durch die Fahrt berichten.

Erkenntnisse aus der Umsetzung:

- Die Beschäftigten gaben während der Fahrbegleitung regelmäßig Befindensberichte ab, die jedoch aus Sicherheits- und Praktikabilitätsgründen aus der Videoaufzeichnung gezogen wurden, statt die Fahrer mit Zusatzaufgaben manuell zu beschäftigen. Die Methode des „lauten Denkens“ ist jedoch auf diese Weise an eine zeitlich exakte Kopplung von Physiologie, Sprache und Belastung/Beanspruchung gekoppelt, was die Analyse zusätzlich erschwert.
- Es ergaben sich insgesamt sehr viele vergleichbare Erkenntnisse über alle Messmethoden hinweg, sodass die Probleme von Störfaktoren durch Muskeltätigkeit bei physiologischen Messungen durch Befragungsmessungen ersetzbar und ausgleichbar zu sein scheint.

Wiederholte Erfassung kardiovaskulärer Parameter

Im Rahmen des Projektes sollte eine wiederholte Erfassung kardiovaskulärer Parameter (Blutdruck und Herzfrequenz) über einen 24-Std.-Zeitraum erfolgen; 1x Belastungsmessung (Arbeitstag; unter Berücksichtigung der anfallenden Tätigkeiten und Arbeitsmenge an diesem Tag) und 1x Freizeitmessung. Die Erfassung sollte mithilfe des Langzeitblutmessgeräts *boso-TM-2430 PC2* erfolgen. Ergänzend dazu sollten über ein Elektromyographiegerät (EMG) auf eine einfache Art und Weise die Muskelverspannungen gemessen werden, die beispielweise aufgrund von Stresssituationen im Straßenverkehr entstehen.

Erkenntnisse aus der Umsetzung:

- Die 24-Std. Belastungsmessung sowie die Freizeitmessung mithilfe des Langzeitblutmessgeräts *boso-TM-2430 PC2* konnte nicht erfolgen, da sich die Daten als zu anfällig für motorische Bewegungen, die bei der Fahrt auftreten erwiesen und gleichzeitig nicht spezifisch den Verkehrseignissen zuzuordnen waren. Ebenfalls konnten die Muskelverspannungen mit dem Elektromyographiegerät (EMG) aus demselben Grund nicht erfolgen.
- Die Cortisolmessungen haben sich für die Umsetzung als nicht praktikabel erwiesen, da es für die Erhebung im Feld eine sofortige Tiefkühlung und unmittelbare Auswertung im Labor erforderte, um natürliche Abbauprozesse des Cortisols zu verhindern. Die Proben konnten nicht rechtzeitig analysiert werden, da die Auswertung in den Laboren der beteiligten Projektpartner in Dresden bzw. Jena erfolgen musste und die meisten der teilnehmenden Unternehmen im gesamten Bundesgebiet verteilt waren.
- Als Alternative wurde eine Fahrbegleitung zur Messung der Herzratenvariabilität (Pulsuhr, Brustgurt) bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen) durchgeführt. Ziel der Fahrbegleitung war es, die Beanspruchungssituation von ausgewählten mobil Beschäftigten während der Fahrtätigkeit an einem Arbeitstag zu erfassen, die sich als praxistauglich erwies.
- Vor der eigentlichen Fahrbegleitung erfolgte eine Voruntersuchung mit einem Beschäftigten, der auch vorher an der Tagebuchstudie teilgenommen hat. Bei der Voruntersuchung wurde die Herzfrequenz in Ruhe, unter körperlicher Belastung und unter Stress gemessen, um sie als Vergleichswerte für die Auswertung der Fahrbegleitung zu verwenden.
- Bei einem Testdurchlauf der Fahrbegleitung zeigte sich, dass mit der *Speedotracker-App* der Streckenverlauf nicht aufgezeichnet werden konnte, da das GPS-Signal wiederholt ausfiel und Formatierungsschwierigkeiten bei der Auswertung auftraten, sodass als Alternative die *GPS-Logger App* ausgewählt wurde, die eine zuverlässige Auswertung der Datensätze ermöglichte.
- Für die Aufzeichnung der Fahrt wurde eine Go-Pro-Kamera verwendet. Bei der Fahrbegleitung zeigte sich, dass bei der Aufzeichnung von längeren Touren mit der Go-Pro Kamera ein mobiler Zusatzakkumulator (Powerbank) beschafft werden musste, da die Akkuleistung nicht für einen ganzen Arbeitstag ausreichte. Dies sollte bei künftigen Messungen beachtet werden.

- Die Beobachtungsbögen haben sich als gutes Instrument zur Erfassung von Fahrverhalten und Verkehrssituation erwiesen. Das Ausfüllen während der Fahrt konnte problemlos durch einen Beobachter erfolgen.
- Probleme bei der Auswertung entstanden vor allem durch die Verschiedenheit der Aufzeichnungsgeräte und Softwarelösungen. Ein Gerät, das alle diese Faktoren in einem gemeinsamen Ansatz erfasst und auswertet, kam zu einem auch nur annähernd erschwinglichen Preis erst am Ende der Studie auf den Markt. So mussten alle Zeitpunkte, Daten, Datenausfälle, Antworten, Beobachtungen, Videoanalysen und physiologischen Daten von Hand gematcht und angepasst werden, was bei verschiedenen Fahrern, Beobachtern und Geräten eine massive Erhöhung des Aufwands bei der Analyse hervorrief. Da die Instrumente weit unter den in Vergangenheit verfügbaren 20.000 Euro pro Gerät liegen, teilweise sogar mit „smartwatches“ erfasst werden können, bietet sich deren Nutzung für Folgestudien eindeutig an.
- Insgesamt lässt sich festhalten, dass es trotz erhöhtem Aufwand möglich war, die Fahrbegleitungen erfolgreich im Hinblick auf die Projektziele abzuschließen.

Maßnahmen

Auf Basis der unternehmens-, tätigkeits- und personenbezogenen Ergebnisse aus den Modulen 2 und 3 werden gemeinsam mit den Unternehmen mögliche Interventionsmaßnahmen eruiert und ausgewählt. Ziel der Intervention ist die Reduktion von arbeitsbedingten Verkehrsunfällen und arbeitsbedingten Gefahren, Belastungen (je nach Belastungsprofil), Beanspruchungen und die Erhöhung der positiven Mobilitätserlebnisse. Eine Grundlage für die finale Entscheidung liefert zum einen die GUROM-Datenbank, in der über 600 Maßnahmen zur Prävention von Verkehrsunfällen enthalten sind. Sollte keine der verfügbaren Maßnahmen auch nach Anpassungen geeignet sein, können auf Basis der Ergebnisse von Modul 3b Anforderungen an die Gestaltung abgeleitet und neue Interventionen generiert werden, die anschließend in die GUROM-Datenbank eingespeist werden.

Erkenntnisse aus der Umsetzung:

- Es hat sich gezeigt, dass die Maßnahmenvorschläge und zusätzlichen Ideen in den überwiegenden Unternehmen entweder direkt im Ergebnis-Workshop oder unmittelbar im Anschluss von den Entscheidungsträgern akzeptiert und beschlossen wurden. In einzelnen Fällen gab es einen größeren Abstimmungsbedarf mit parallelen Programmen oder Aktivitäten im Unternehmen (z. B. Betriebliches Gesundheitsmanagement) bzw. mit entsprechenden Entscheidungsträgern im Hinblick auf betrieblichen Veränderungen (z. B. Freigabe von Geschäftsführung). Positiv hervorzuheben ist, dass kein Betrieb sich geweigert hat, ausgewählte oder alle Maßnahmenvorschläge umzusetzen.
- Die in den Betrieben umgesetzten Maßnahmen unterschieden sich teilweise im Hinblick auf die Ziele und den Inhalt, was allein durch die Heterogenität unter den teilnehmenden Betrieben zu erklären ist. So wurden Maßnahmen wie Verkehrssicherheitstrainings und Eco-Safety-Trainings durchgeführt, Gruppenworkshops in Form von Verkehrszirkeln organisiert, Sensibilisierungs- und Informationsaktionen gestartet oder Gefährdungsbeurteilungen erstellt.
- Bei der Betrachtung aller Maßnahmen, lassen sich vier zentrale Bausteine erkennen: Wissen aneignen, Erfahrungen sammeln, Verhalten optimieren sowie Arbeitsbedingungen analysieren und gestalten. Diese Bausteine wurden nicht von jeder einzelnen Maßnahme berücksichtigt, jedoch wurden in nahezu allen Betrieben diese Bausteine durch mehrere Maßnahmen abgedeckt. Dieser ganzheitliche Ansatz pro Unternehmen lässt sich gut auf die in den Experteninterviews identifizierten Bedarfe beziehen, die sowohl personenbezogener als auch arbeitsbedingungsbezogener Art sind. Im Sinne des modernen Arbeitsschutzes erscheint es wichtig, dass nicht nur Insellösungen gefunden werden, sondern zusammenhängende Herangehensweisen
- Die Organisation der Maßnahmen in den Betrieben war eine wichtige Grundlage für das Gelingen des Projekts. Der Kümmerer konzentrierte sich vor allem um die Kommunikation und Absprache mit externen Kooperationspartnern und den Unfallversicherungsträgern (u.a. Maßnahmenart, Ort und Zeit der Maßnahme, Teilnehmerzahl), der betriebliche Ansprechpartner hingegen sorgte für die nötigen Rahmenbedingungen im Betrieb (u.a. Terminplanung, Kommunikation und Information mit Führungskräften bzw. Beschäftigten). Insgesamt traten Probleme oder Hindernisse bei der Organisation nur in einzelnen Fällen auf, und wenn, dann durch unvorhersehbare Ereignisse wie ein Wechsel der Zuständigkeiten im Betrieb oder krankheitsbedingter Ausfall von Ansprechpartnern.
- Bei der Umsetzung der Maßnahmen lässt sich erkennen, dass der Ort der Maßnahmen entweder im eigenen Betrieb (intern), oder außerhalb des Betriebs bei einem Kooperationspartner bzw. einer Unfallversicherung liegt (extern). Die Durchführung der Maßnahmen erfolgte dabei ausnahmslos in allen Betrieben durch die Projekt- oder Kooperationspartner (z. B. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, DVR). Bei allen durchgeführten Maßnahmen lassen sich zwei Muster unterscheiden: extern (Ort) durch extern (Durchführung) und intern (Ort) durch extern (Durchführung).

Hemmende und fördernde Faktoren zur Umsetzung

Ausgehend von den Erkenntnissen aus der Umsetzung in den teilnehmenden Unternehmen lassen sich folgende fördernden und hemmenden Faktoren für die Praxis ableiten:

Fördernde Faktoren	Hemmende Faktoren
Erstellung eines Projektprofils im Betrieb zur transparenten Steuerung und Planung im Betrieb	Falsche Erwartungen an das Projekt, die nicht offen angesprochen und kommuniziert werden
Zeitliche Planung und Dokumentation des Projekts und Abgleich mit bevorstehenden betrieblichen Anforderungen und Zeitplänen	Fluktuation und wechselnde Zuständigkeiten im Betrieb während des Projekts
Erstellung eines Maßnahmenplans, der zielorientiert auf die erkannten Bedarfe im Unternehmen (Gefährdungen, Belastungen) abgestimmt ist	Abhängigkeit von technischen Einflüssen (u.a. Softwareupdates; Softwarefehler)
Ein zentraler Ansprechpartner aus dem Projektverbund für jeden Betrieb	Einflüsse durch andere betriebliche Prozesse oder Systeme (Umstrukturierung, Zertifizierung, Einführung eines Managementsystems)
Beteiligung von wichtigen Entscheidungsträgern wie z. B. Personalrat und Führungskräften im Projekt	Zu lange „nicht-aktive“ Phasen zwischen Aktivitäten
Regelmäßige und transparente Kommunikation über verschiedene Kommunikationskanäle wie E-Mail, Telefon und persönliche Gespräche	Personeller und zeitlicher Aufwand
Direkte Ansprache von Problemen und Änderungen im Projekt	
Eigene betriebliche Maßnahmenansätze entwickeln und umsetzen	
Kontakt halten während der gesamten Projektlaufzeit, auch in den nicht-aktiven Phasen	
Gute Vorbereitung und Erfahrungen des Durchführenden der Maßnahmen	
Wissen und Sensibilität für die Thematik bei der Geschäftsführung	

4.4.2 Produkt

Im Rahmen der Produktevaluation werden mithilfe des CIPP-Modells die vier Bereiche *Impact*, *Effektivität*, *Nachhaltigkeit* und *Übertragbarkeit* betrachtet, um eine umfassende Aus- und Bewertung der Projektergebnisse und deren Auswirkung zu erhalten.

4.4.2.1 Impact

Das Ziel der Impactevaluation ist die Einschätzung des Ausmaßes, inwieweit die tatsächlich erreichte Zielgruppe mit den im Projektantrag vorgesehenen Unternehmen übereinstimmen. Die Tabelle 25 zeigt eine Übersicht der Merkmale und Ausprägungen der vorgesehenen Zielgruppe und der erreichten Zielgruppe.

Erkenntnisse aus der Evaluation:

- Als Zielgruppe für das Projekt wurden mobil Beschäftigte ausgewählt, die sich innerorts und außerorts zu externen Einsatzorten begeben müssen, um Ihre Arbeitsaufgabe ausführen zu können („mobility for work“). Hierzu zählen die Berufsgruppen ambulanten Pflegedienst, Rettungsdienst, Service/Montage und Vertrieb/Beratung, die im Rahmen des Projektes berücksichtigt wurden.
- Aus jeder Berufsgruppe haben sowohl kleinste bzw. kleine Unternehmen (≤ 50 Beschäftigte) als auch mittlere (> 50 bis < 500 Beschäftigte) bis große Unternehmen am Projekt teilgenommen. Lediglich beim Rettungsdienst wurden mittlere bzw. große Unternehmen (> 50 Beschäftigte) erreicht.
- Das Beschäftigungsverhältnis der Zielgruppe war gekennzeichnet durch Vollzeit- und Teilzeitarbeit.
- Die Häufigkeit der Mobilität schwankte je nach Zielgruppe von täglich, mehrmals die Woche bis monatlich. Besonders die Berufsgruppen ambulanten Pflegedienst, Rettungsdienst und Service/Montage führen täglich Fahrten zu wechselnden Patienten bzw. Einsatzorten aus, wohingegen die Häufigkeit der Mobilität bei der Berufsgruppe Vertrieb/Beratung durch mehrmals wöchentliche bis monatliche Fahrten gekennzeichnet ist, da zahlreiche Arbeitsaufgaben auch im Büro bzw. im Homeoffice ausgeübt werden.
- Unabhängig von der Berufsgruppe sind die berufsbedingt mobil Beschäftigten in unterschiedlicher Ausprägung Belastungen aus den Bereichen Arbeitsaufgabe, Arbeitsorganisation, soziale Beziehung und Arbeitsumfeld ausgesetzt. Diese sind im Modul 2 in Form von Belastungsprofilen näher erläutert.

Tabelle 25: Merkmale und Ausprägungen der vorgesehenen Zielgruppe und der erreichten Zielgruppe (hervorgehoben)

Art der Mobilität	Mobile Berufe (mobility for work)	Vari-Mobilität			Pendeln	...
Umfeld	innerorts	außerorts (Landstr.)	Außerorts		Autobahn	...
Häufigkeit	täglich	mehrmals die Woche		monatlich		...
Entfernung pro Woche	<30km	31-50km	51-200km	200-500km	>500km	...
Branche	Dienstleistung	Handwerk	Gesundheitswesen		Handel	...
Betriebsgröße	<10 MA	10 - <50 MA	50 - <500 MA		≥ 500 MA	...
Berufsgruppe	ambulanter Pflegedienst	Rettungsdienst	Service/Montage		Vertrieb/Beratung	...
Besch.-verh.	Vollzeit	Teilzeit	privatrechtlich		gemeinnützig	...
Belastungen aus	Arbeitsaufgabe	Arbeitsorganisation	soz. Beziehung		Arbeitsumfeld	...

4.4.2.2 Effektivität

Im Rahmen der Effektivität werden die Outcomes (Arbeitssystemanalyse, Mitarbeiterfragebogen) nach Durchführung der Maßnahmen ermittelt und überprüft, inwieweit sich die Belastungssituation der mobil Beschäftigten verändert hat.

Erkenntnisse aus der Arbeitssystemanalyse:	
Erfasste Veränderungen	Effekte
Technik	
Anschaffung neuer Fahrzeuge bzw. Nachrüstung bestehender Fahrzeuge mit modernsten Fahrsicherheitsassistenzsystemen.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Stärkung der Beteiligung der Beschäftigten bei Beschaffungsprozessen ▶ Wertschätzung der Beschäftigten ▶ Sicherheitsgefühl der Beschäftigten stärken ▶ Erhöhung des Fahrkomforts
Anschaffung einer Freisprech-Anlage	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reduzierung von Ablenkung und dadurch der Unfallwahrscheinlichkeit im Verkehr
Beschaffung von Überziehbrillen für Brillenträger als Sonnenschutz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schutz der Beschäftigten vor Blendung durch tiefstehende Sonne
Organisation	
Durchführung von Austauschtreffen zwischen mobil Beschäftigten und der Disposition zur Optimierung der Touren	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reduzierung der Unfallwahrscheinlichkeit im Verkehr ▶ Psychische Belastung durch Unvorhersehbarkeit und Zeitdruck optimieren ▶ Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den mobil Beschäftigten und der Disposition
Durchführung eines Schulungsangebots zur Konfliktbewältigung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Stärkung der Bewältigungsstrategien von mobil Beschäftigten im Umgang mit schwierigen Kunden bzw. Patienten
Achtung auf Pauseneinhaltung (Essen außerhalb des Autos)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bessere Erholungs- und Regenerationsmöglichkeit
Person und Situation	
Fortführung von Fahrsicherheitstrainings und Eco-Safety-Trainings	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Austausch zwischen den mobil Beschäftigten zu Fahrweisen im Straßenverkehr fördern ▶ Förderung der Risikokompetenz, Erkennen der Grenzen des eigenen Dienstfahrzeuges und Wissen wie das Fahrzeug in bestimmten Situationen reagiert ▶ Wertschätzung der mobil Beschäftigten

Erkenntnisse aus der Befragung der Beschäftigten:

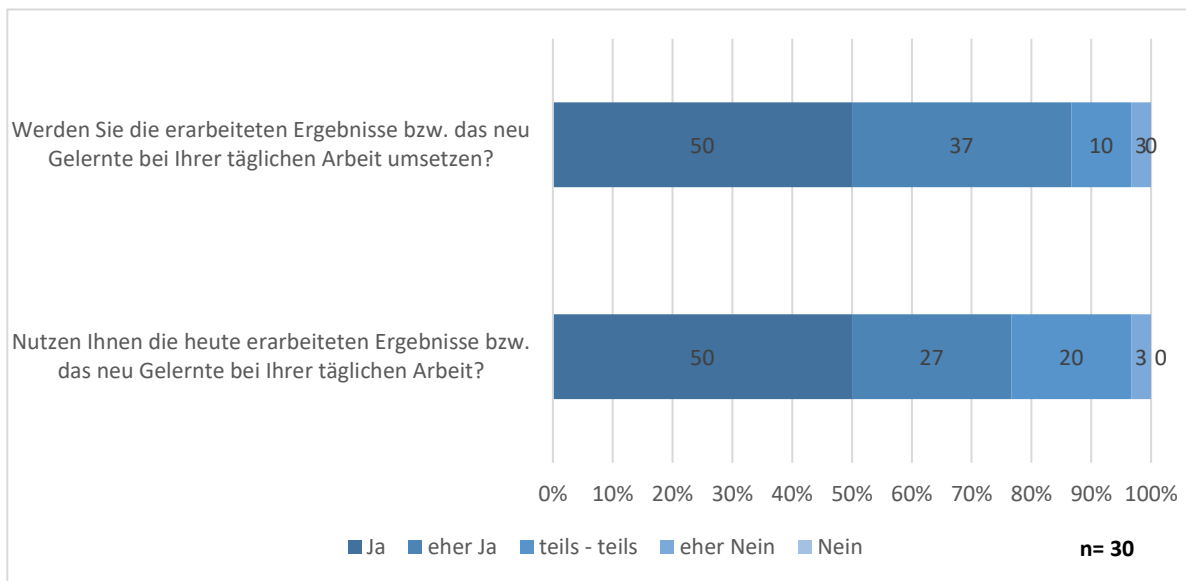


Abbildung 14: Gelerntes aus den umgesetzten Maßnahmen (Befragung der Beschäftigten)

- Die Beschäftigten (n=30) gaben mit durchschnittlich 2 (Eher Ja) an, hinsichtlich der durchgeführten Maßnahme etwas Neues dazugelernt zu haben (SD=1,1), wie z. B.:

Fahrsicherheitstraining:

- Grenzbereich des Fahrzeugs kennenlernen
- Fahrverhalten bei Extremsituationen verbessern
- verlängerter Bremsweg bei Nässe

Eco-Safety-Training

- Einstellung der richtigen Sitzhaltung
- Spritfahrender fahren
- Unnötiges Bremsen und Beschleunigen vermeiden

- Über alle Maßnahmen hinweg zeigt sich, dass die Beschäftigten (n=30) durchschnittlich mit 2 (Eher Ja) die erarbeiteten Ergebnisse bzw. das neu Gelernte aus der Maßnahme bei Ihrer täglichen Arbeit nutzen (SD= 0,9) und umsetzen (SD= 0,8)

Erkenntnisse aus der Befragung der Führungskräfte und der Arbeitsschutzakteure:

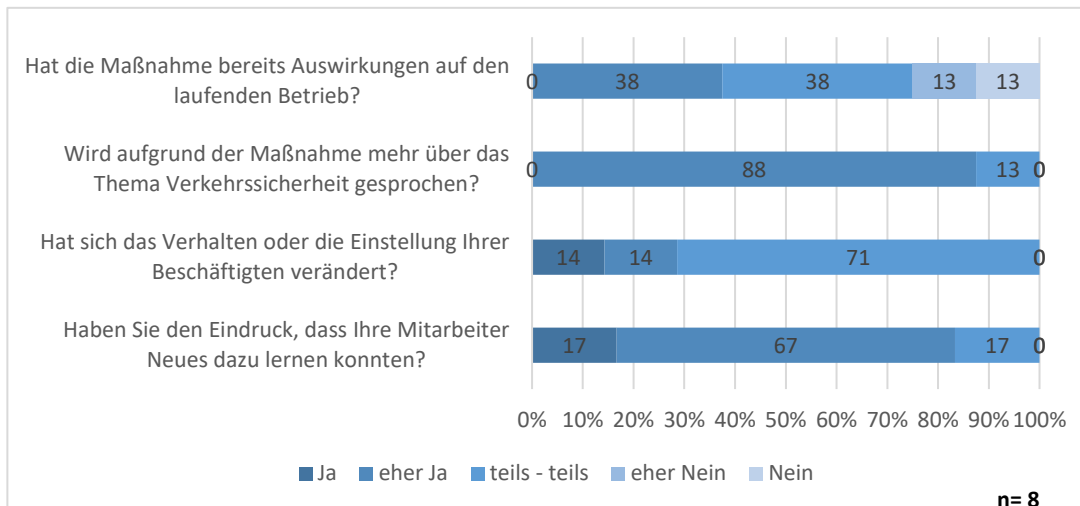


Abbildung 15: Gelerntes aus den umgesetzten Maßnahmen (Befragung der Führungskräfte und Arbeitsschutzakteure)

- Die Befragten (n=6) gaben mit durchschnittlich 2 (Eher Ja) an, dass Ihre Beschäftigten etwas Neues dazulernen konnten (SD= 0,6)
- Die Befragten (n=8) gaben mit durchschnittlich 3 (teils -teils) an, dass sich die Einstellung der Beschäftigten durch die Maßnahme geändert hat (SD= 0,8)
- Die Frage, ob über das Thema Verkehrssicherheit im Unternehmen mehr gesprochen wird (SD= 0,4), beantworteten die Befragten (n=8) im Durchschnitt mit 2 (Eher Ja)
- Die Befragten (n=8) gaben mit durchschnittlich 3 (teils – teils) an, dass die Maßnahme bereits Auswirkungen auf den laufenden Betrieb haben (z. B. bewusstere Nutzung der Einsatzfahrzeuge und Sensibilisierung der Beschäftigten für das Thema Mobilität und Verkehrssicherheit) (SD= 1,1)

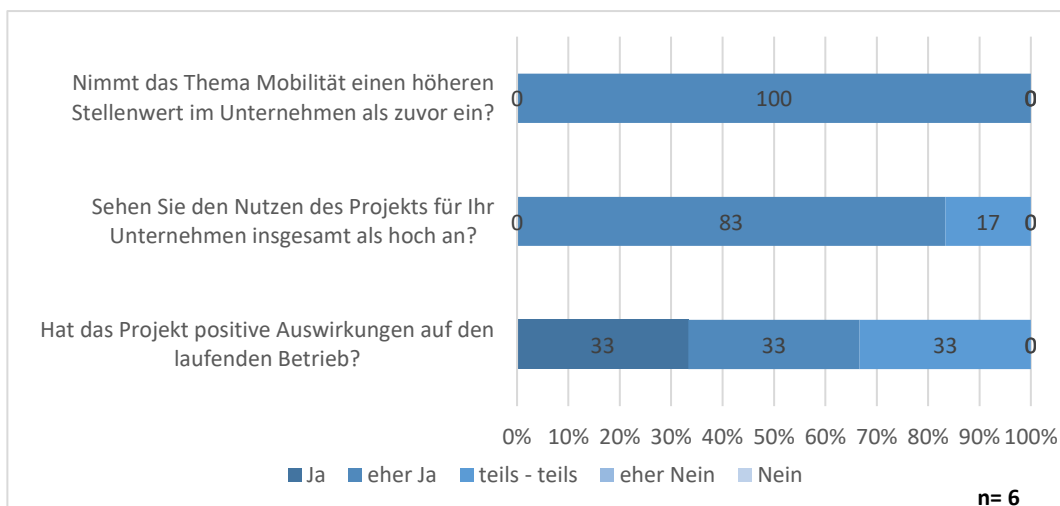


Abbildung 16: Nutzen für das Unternehmen

- Die Befragten und betrieblichen Arbeitsschutzakteure (n=6) gaben mit durchschnittlich 2 (Eher Ja) an, dass das Projekt positive Auswirkungen auf den laufenden Betrieb hat (z. B. Sensibilisierung der Beschäftigten zur sicheren Teilnahme am Verkehr, Standardisierung der Einsatzfahrzeuge nach dem Stand der Technik, erhöhtes Sicherheitsgefühl im Unternehmen und im Verkehrsumfeld) (SD= 0,9)
- Die Fragen, ob der Nutzen des Projekts für das Unternehmen insgesamt als hoch angesehen wird (SD= 0,4) und das Thema Mobilität einen höheren Stellenwert im Unternehmen als zuvor einnimmt (SD= 0), beantworteten die Befragten (n=6) im Durchschnitt mit 2 (Eher Ja)

4.4.2.3 Nachhaltigkeit

Die Nachhaltigkeit wurde mithilfe von Bewertungsbögen nach jeder Maßnahme sowie im Rahmen der Arbeitssystemanalyse und des Abschlussworkshops erfasst, um zu überprüfen, inwieweit das Thema Mobilität, die Projekterfolge, die Maßnahmen sowie die angewendeten Analyseverfahren nach Projektende fortgeführt werden.

Erkenntnisse aus der Befragung der Beschäftigten

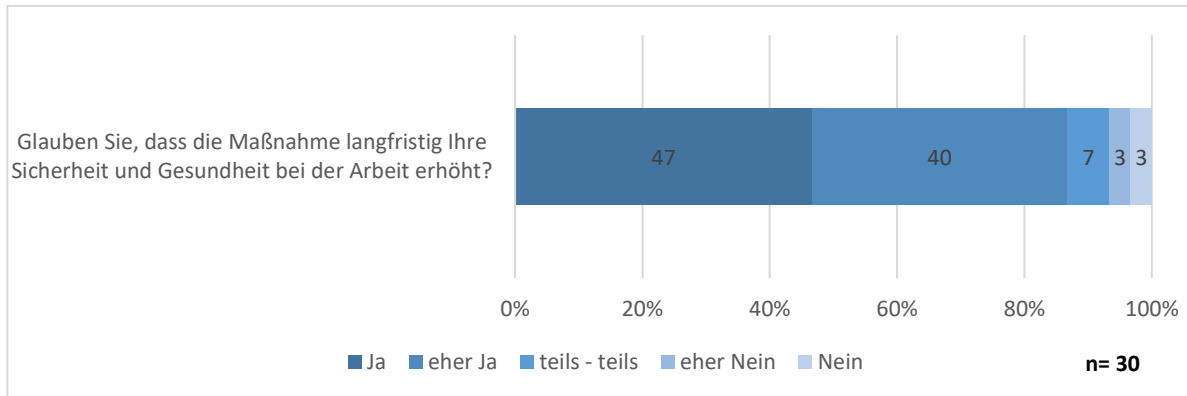


Abbildung 17: Langfristige Auswirkung der Maßnahme (Befragung der Beschäftigten)

- Die Beschäftigten (n=30) gaben mit 2 (Eher Ja) an, dass die Maßnahme, an der Sie teilgenommen haben, langfristig Ihre Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erhöht (SD= 1)

Erkenntnisse aus der Befragung der Führungskräfte und der Arbeitsschutzakteure:

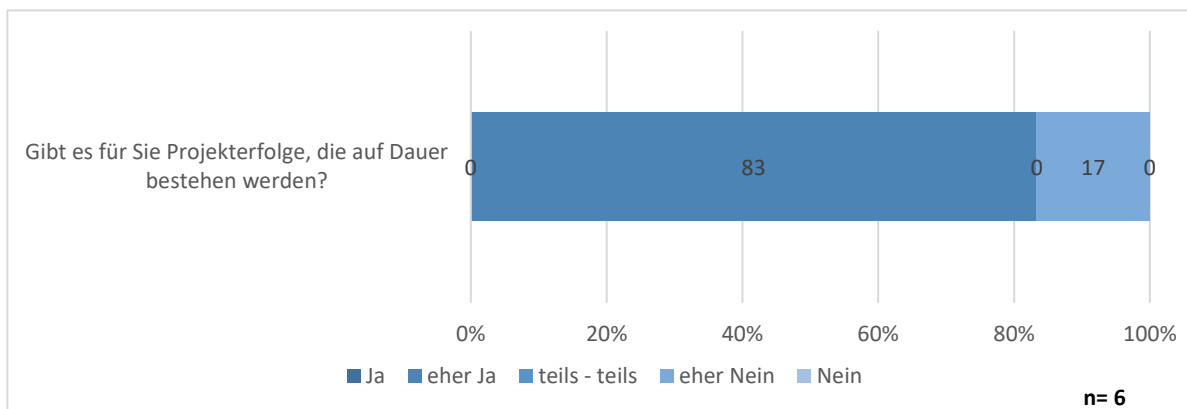


Abbildung 18: Projekterfolge (Befragung der Führungskräfte und der Arbeitsschutzakteure)

- Die Führungskräfte und betrieblichen Arbeitsschutzakteure (n=6), gaben mit 2 (Eher Ja) an, dass es Projekterfolge gibt, die auf Dauer bestehen werden. Hierzu zählen z. B.:
 - die Umsetzung der Tipps aus dem Eco Safety Training
 - die Fortführung von Fahrsicherheitstrainings
 - Sicheres Verhalten im Straßenverkehr und die Einstellung zu anderen Verkehrsteilnehmern

Erkenntnisse aus dem Abschlussworkshop:

- Die Kernergebnisse des Projekts sollen im Rahmen des nächsten Arbeitsschutzausschusses vorgestellt werden, um weitere Abteilungen für das Thema Mobilität zu sensibilisieren
- Das Thema Mobilität soll in der Gefährdungsbeurteilung stärker berücksichtigt werden
- Analysen und Maßnahmen zur Reduzierung von Wegeunfällen sollen erfolgen
- Ein Fahrsicherheitstag soll stattfinden (Fahrradcheck für Beschäftigte, Information zum Diebstahlschutz etc.)
- Das Thema Mobilität wird im Rahmen von Betriebsversammlungen stärker kommuniziert
- Unterweisungshilfen zum Thema Mobilität sollen erstellt werden
- Die Kommunikation zwischen den Beschäftigten und der Disposition soll verbessert werden, sodass die Beschäftigten sicher Ihrer eigentlichen Tätigkeit nachgehen können
- Ein Schulungsangebot zum Umgang mit Konflikten soll eingeführt werden
- Monatsaktionen zur Sensibilisierung der Beschäftigten für das Thema Mobilität und Verkehrssicherheit sollen durchgeführt werden (z. B. Plakat zum witterungsbedingten Fahrverhalten)
- Fahrsicherheitstrainings sollen fortgeführt werden und anderen Bereichen ermöglicht werden
- Die Arbeitssystemanalyse wird als praxistaugliches Instrument eingeschätzt, die im Rahmen einer Begehung genutzt werden kann
- Die Beteiligten können sich vorstellen, die Tagebuchstudie als Analyseinstrument zu nutzen, sofern Sie Unterstützung bei der Auswertung erhalten. Allerdings wird als hemmender Faktor betrachtet, sich die Zeit zum Ausfüllen sowie zum Auswerten zu nehmen

4.4.2.4 Übertragbarkeit

Es wurden zwei Unternehmen zum Projekt BestMobil hinsichtlich der Evaluationsbefunde, Relevanz des Projekts, der Qualität der Bedeutsamkeit, Wiederholbarkeit und Wahrscheinlichkeit der eigenen Durchführung befragt, um Erkenntnisse zur Übertragbarkeit des Projekts auf andere Zielgruppen zu erhalten. Hierzu wurde ein im Projekt entwickelter Leitfaden genutzt. Beim ersten Unternehmen hat ein Geschäftsführer eines Speditionsunternehmens an der Befragung teilgenommen. Die Beschäftigten sind Berufskraftfahrer, die der Mobilitätsform „mobility as work“ zuzuordnen sind und deren Hauptaufgabe das Fahren selbst ist. Als zweites Unternehmen wurde ein Geschäftsführer eines Beratungs- und Dienstleistungsunternehmens im Gesundheitsmanagement befragt, deren Beschäftigte häufig unterwegs arbeiten, vornehmlich im Zug, und somit der Mobilitätsform „mobility while working“ zuzuordnen sind.

Erkenntnisse zur Relevanz des Projektes und der Analyseinstrumente:

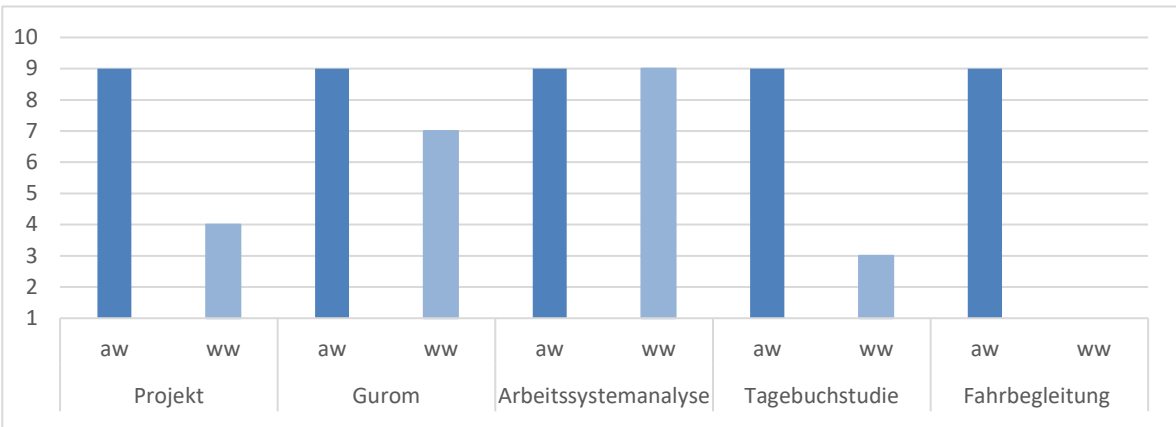


Abbildung 19: Einschätzung der Relevanz des Projektes und der im Projekt verwendeten Analyseinstrumente, Skalenbereich (sehr gering) bis 10 (sehr hoch), aw = mobility as work, ww = mobility while working

mobility as work:

- Die Relevanz des Projektes wird sehr hoch (Skalenwert=9) eingeschätzt, da von insgesamt 90 Beschäftigten 52 Berufskraftfahrer sind
- die Relevanz aller im Projekt verwendeten Analysemethoden wird ebenfalls als sehr hoch eingeschätzt (Skalenwert=9) eingeschätzt, da alle Ebenen im Betrieb befragt werden und man durch die Fahrbegleitung tiefere Erkenntnisse erhält, welchem Stress die einzelnen Beschäftigten ausgesetzt sind
- Wesentlichen Belastungen der Zielgruppe sind:
 - Arbeiten in Zwangshaltung (langes Sitzen),
 - schwere dynamische Arbeit durch das Auf- und Abladen von schweren Baumaschinen,
 - der Umgang mit schwierigen und stressigen Kunden,
 - Vereinbarkeit von Familie und Beruf
 - Hohe Verantwortung zur Ladungssicherung

mobility while working:

- die Relevanz wird als mittel bewertet (Skalenwert=4). Belastung sind zwar da, diese beeinflussen aber nicht negativ das Ergebnis (gutes Arbeitsergebnis wird trotzdem erreicht)
- Die Analysemethoden werden ambivalent hinsichtlich der Relevanz eingeschätzt:
 - GUROM (Skalenwert=7) und Arbeitssystemanalyse (Skalenwert=9) haben eine hohe Relevanz, da die Analysen integriert in den Alltag stattfinden können, Beschäftigte reflektieren können und auch eine annähernde Objektivität (Arbeitssystemanalyse) möglich ist.
 - Die Tagebuchstudie (Skalenwert=3) und Fahrbegleitung (Skalenwert=1) haben eine geringe Relevanz. Hier scheint vor allem der zu erwartende Nutzen im Verhältnis zum Aufwand zu gering (ineffizient).
- Wesentliche Gefährdungen und Belastungen der Zielgruppe sind:
 - Psychische Belastung durch Lärm (Mitreisende)
 - Belastung durch Hitze (Defekte in der Lüftung / Klimaanlage)
 - Psychische Belastung durch Arbeitsgegenstand (Bearbeitung sensibler Kundendaten - > Datenschutz)
 - Psychische Belastung durch Abhängigkeit von Technik (Mobilfunknetz / Internetgeschwindigkeit)
 - Körperliche Belastung (Ergonomie des mobilen Arbeitsplatzes; insbesondere in 2. Klasse im ICE)

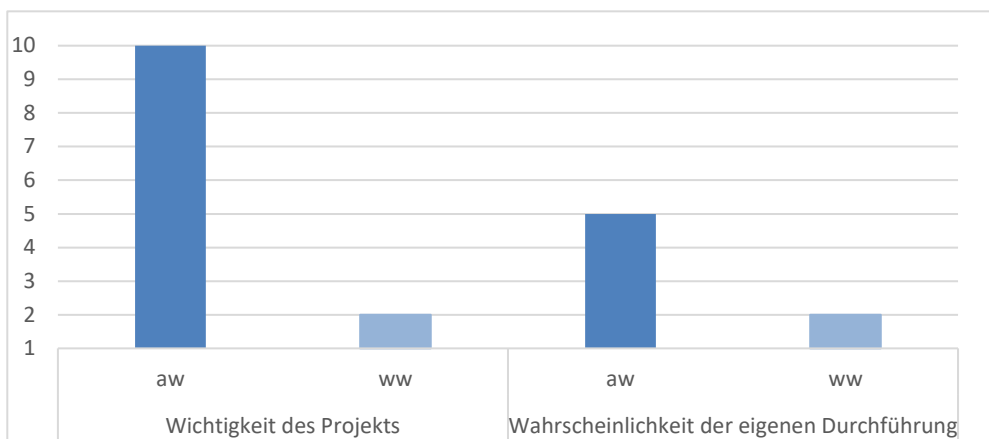


Abbildung 20: Einschätzung der Wiederholbarkeit und der Wahrscheinlichkeit der eigenen Durchführung, Skalenbereich 1 (nicht wichtig bzw. sehr unwahrscheinlich) bis 10 (sehr wichtig bzw. sehr wahrscheinlich), aw = mobility as work, ww = mobility while working

mobility as work:

- Das Projekt BestMobil wird als sehr wichtig (Skalenwert=10) für den eigenen Betrieb eingeschätzt da unabhängig vom Projekt bereits Maßnahmen zum Thema Mobilität durchgeführt werden, wie z. B.
 - Fahrsicherheitstrainings und Eco-Safety-Trainings
 - Jährliche Fortbildung von Berufskraftfahrern zu den Modulen Eco Training, Sozialvorschriften für den Güterverkehr, Sicherheitstechnik und Fahrsicherheit, Ladungssicherung etc.
 - Verlängerung des Führerscheins alle fünf Jahre
 - Regelmäßige Treffen (3-4 Mal im Jahr) mit der BG Verkehr, um über die Belastungssituation von mobil Beschäftigten zu sprechen und Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu entwickeln
- Die Wahrscheinlichkeit der eigenen Durchführung des Projekts wird auf einer Skala von 1 (sehr unwahrscheinlich) bis 10 (sehr wahrscheinlich) zwischen 4-5 eingeschätzt, da bereits Vieles zum Thema Mobilität und Verkehrssicherheit gemacht wird. Allerdings besteht die Bereitschaft für neue Ideen.
- Die Bereitschaft zur Durchführung der im Projekt verwendeten Analyseverfahren ist vorhanden. Bei der GURUM-Onlinebefragung sollten die Fragen leicht verständlich sein und die Teilnahme an der Befragung ist mit dem Tablet möglich. Die Arbeitssystemanalyse sollte durch die externe Unterstüt-

mobility while working:

- Wichtigkeit des Projekts und Wahrscheinlichkeit der eigenen Durchführung werden jeweils sehr gering bewertet (Skalenwert=2).
- Gründe hierfür liegen vor allem darin, dass eine Optimierung hier wenig Relevanz für Arbeitsergebnis zu haben scheint. Zudem sei die Prävalenz der Belastungen relativ gering.
- Wichtig an dieser Stelle ist, dass 90% aller Fahrten mit ICE in der 2. Klasse und zwischen Köln und Frankfurt stattfinden (Reisedauer unter 60 Minuten). Außerdem reist von 9 Beschäftigten derzeit nur 1 Person regelmäßig mit dem ICE.
- Die Bereitschaft zur Durchführung der verwendeten Analyseverfahren wird ähnlich ambivalent eingeschätzt, wie schon bei der Relevanz:
 - Die Bereitschaft für GURUM und Arbeitssystemanalyse ist gegeben. GURUM würde dabei über einen Zeitraum von 1 Woche, online und als nicht-verpflichtend durchgeführt, die Durchführung könnte durch intern erfolgen. Die Arbeitssystemanalyse sollte primär analog und durch extern angeboten werden (höhere Objektivität). Eine Überlegung wäre, dass aufgrund der kleinen Unternehmensgröße Beschäftigte direkt beteiligt werden. Dies müsste dann verpflichtend erfolgen, damit die Beschäftigten auch anwesend sind und ein Ergebnis erzielt werden kann.
- Bereitschaft zur Durchführung von Maßnahmen zur Optimierung der berufsbedingten Mobilität besteht

zung der Aufsichtspersonen erfolgen, die 3 – 4 Mal im Jahr in den Betrieb kommen. Eine Fahrbegleitung ist bereits mit einer Aufsichtsperson der BG-Verkehr erfolgt, sodass auch hier die Bereitschaft zur Durchführung groß ist. Allerdings sollten nur freiwillige Beschäftigte ausgewählt werden, die Interesse an einer Fahrbegleitung haben, da sensible Daten erhoben werden.

- Es besteht die Bereitschaft zur Durchführung von Maßnahmen zur Optimierung der berufsbedingten Mobilität. Workshops sind im eigenen Schulungsraum möglich und Eco-Safety-Trainings und Fahrsicherheitstrainings werden bereits durchgeführt. Als schwierig erweist sich die Erreichbarkeit von allen Berufskraftfahrern, da Sie zu unregelmäßigen Zeiten in der Zentrale sind.

grundsätzlich. Allerdings denke man schon derzeit schon viel über die Arbeitsbedingungen nach:

- Es wurden Datenschutzmasken für Laptopbildschirm beschafft, um die Einsicht auf sensible Kundendaten von Dritten weitgehend auszuschließen
- Zudem gibt es Noise-Canceling Kopfhörer, die die Einwirkung von Umgebungsgeräuschen reduzieren und ein konzentriertes Arbeiten unterwegs ermöglichen
- Zusätzlich steht ausreichend mobiles Datenvolumen auf allen Firmengeräten zur Verfügung, um unterwegs online arbeiten zu können.
- Weitere Ideen für neue Ansätze wären hilfreich, allerdings sei bisher nichts bekannt. Hier wäre eventuell die Hilfe von Extern hilfreich.

Erkenntnisse zum Nutzen für den Betrieb:

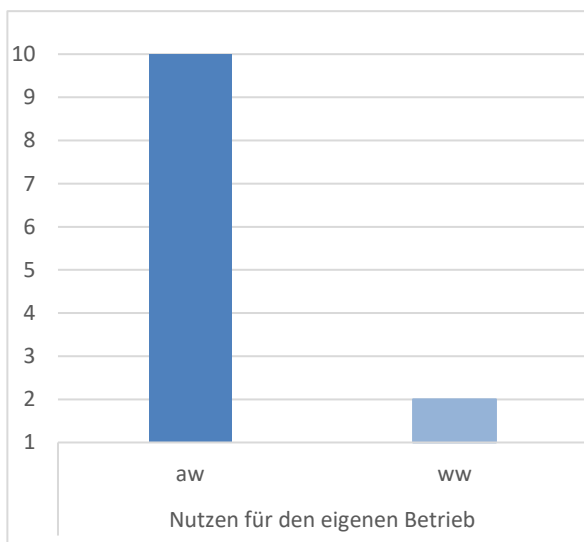


Abbildung 21: Einschätzung des Nutzens für den eigenen Betrieb, Skalenbereich 1 (sehr gering) bis 10 (sehr hoch), aw = mobility as work, ww = mobility while working

mobility as work:

- Der Nutzen des Projekts für den eigenen Betrieb wird sehr hoch (Skalenwert=10) eingeschätzt.

mobility while working:

- Der Nutzen wird sehr gering bewertet (Skalenwert=2). Überlegungen zu diesem Thema werden selbst schon angestellt. Zudem bestehe ein vergleichbar hohes Wissen zu Sicherheit und Gesundheit durch die eigene Qualifikation und Erfahrung (Gesundheitsmanager; Sicherheitsbeauftragter; Qualitätsmanagementbeauftragter).

4.5 Modul 5: Ableitungen für die UVT und eine Sammlung „Guter Praxis“

4.5.1 Ableitungen für die UVT

Die Erkenntnisse des Projekts BestMobil lassen einige Schlussfolgerungen und Empfehlungen für die Praxis zu, die die Intensivierung und Optimierung der Präventionsaktivitäten im Bereich der mobilen Arbeit zum Ziel haben. Diese werden im Folgenden beschrieben (vgl. Abbildung 22).

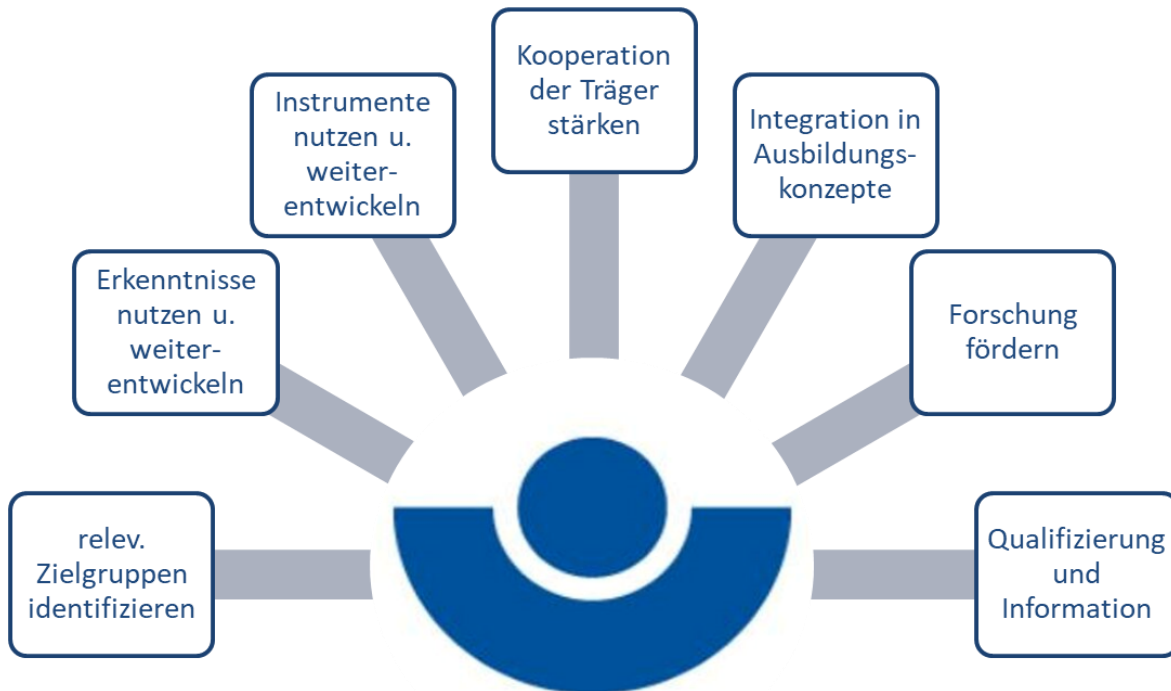


Abbildung 22: Handlungsfelder für die Praxis

Relevante Zielgruppen identifizieren

Im Rahmen des Projekts wurden stichprobenartig Berufsgruppen ausgewählt, die die fokussierte Mobilität aufweisen („mobility for work“). Neben ambulanten Pflegekräften, Beratern und Service-Technikern und Monteuren gibt es jedoch weitere Berufe, die ihrer Tätigkeit an verschiedenen Orten nachgehen (z. B. mobile Dienstleister wie Frisöre, Trainer; Aufsichtspersonen). Darüber hinaus kann es in Unternehmen, die per se keinen mobilen Service anbieten, vereinzelte Arbeitsstellen, die über einen erhöhten Mobilitätsanteil an der Arbeitszeit verfügen, und die als solche durch das Raster der „statischen“ Gefährdungsbeurteilung fallen. Alle Unternehmen sollten deshalb aufgefordert werden, solche „mobilen“ Stellen gezielt zu suchen und diese einer gezielten Belastungs- und Gefährdungsanalyse zu unterziehen.

Erkenntnisse nutzen und weiterentwickeln

Die gewonnenen Erkenntnisse können genutzt werden, um Wissen um die Belastungen und Gefährdungen bei mobilen Tätigkeiten innerhalb der Unfallversicherungsträger sowie Unternehmen aufzubauen und für die Zukunft zu lernen, um die Aktivitäten im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements wirkungsorientiert zu lenken. Die Erkenntnisse bezüglich effektiver Präventionsmaßnahmen sind selbstverständlich nicht abschließend – es sollte zukünftig eine leicht zugängliche Wissensbasis zu erprobten Maßnahmen und Best-Practice-Beispielen entstehen, die eine Übersicht bietet und ergebnisorientierten Erfahrungsaustausch ermöglicht

Instrumente nutzen und weiterentwickeln

Als Ergebnis des Projektes ist ein Portfolio an Erhebungsinstrumenten entstanden, die eine ganzheitliche Erfassung von Belastungen und Gefährdungen bei mobilen Tätigkeiten ermöglichen. Sie wurden auf der Grundlage der aktuellen Erkenntnisbasis erstellt und berücksichtigen die Ebenen der Technik-Organisation-Person als auch die Teilarbeitssysteme Betrieb – Verkehr – Kunde. Die Einführung dieser Instrumente in die Sicherheitspraxis von Unternehmen würde den Fachkräften für Arbeitssicherheit helfen, den mobilitätsspezifischen Blick bei der Beurteilung von Gefährdungen zu wahren. Der erweiterte Praxischeck trägt schließlich zur Weiterentwicklung der Instrumente bei und zu deren besseren Verankerung in dem Regelbetrieb.

Kooperation der Träger stärken

Die berufsbedingte Mobilität nimmt vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung und den daraus entstehenden Arbeits- und Dienstleistungsformen eine große Rolle ein. Auch der demografische Wandel in unserer Generation hat einen entscheidenden Einfluss hierauf, zum Beispiel in der ambulanten Pflege. Hier müssen die Arbeitsbedingungen nicht nur im Verkehr, sondern insbesondere vor Ort mitberücksichtigt werden. Es wird empfohlen, neben der Verkehrssicherheit die berufsbedingte Mobilität aktiver im Arbeitsschutz zu fördern, auch über den Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR). Möglichkeiten finden sich hier u.a. in der arbeitspolitischen Zusammenarbeit zwischen den Unfallversicherungsträgern und den staatlichen Aufsichtsbehörden. Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) könnte hier eine einheitliche Sprache und Zusammenarbeit im Hinblick auf Empfehlungen für die arbeitsschutzpolitische Welt finden und öffentlich vertreten.

Integration in bestehende Ausbildungskonzepte der UVTn

Arbeitsschutzakteure wie Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte oder die Aufsichtspersonen der Unfallversicherungsträger übernehmen eine wichtige Rolle bei der Unterstützung und Beratung der Betriebe zur Mobilität und Verkehrssicherheit. Umso wichtiger ist es, das Thema in die bestehenden Ausbildungskonzepte zu integrieren. So wird z. B. im Rahmen der Novellierung der Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit ein eigener Wissensbaustein zur Mobilität und Verkehrssicherheit in die Ausbildung integriert, der allgemeine Grundlagen sowie fachlich-methodische Ansätze bei der Beurteilung der Arbeitsbedingungen bietet. Gleiches wäre auch für die Ausbildung zur Aufsichtsperson empfehlenswert, sodass die Kooperation zwischen inner- und überbetrieblichen Arbeitsschutzakteuren gestärkt wird. Wichtig wäre in diesem Zusammenhang auch die Übertragung des Wissens auf die Zielgruppe der Fachkräfte für Arbeitssicherheit und der Aufsichtspersonen mit älteren Ausbildungen.

Forschung fördern, Datenbasis erweitern

Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus wissenschaftlichen Studien sind die Grundlage für die Konzeption neuer Strategien und Handlungsprogramme. Um weitere Erkenntnisse zur Belastungssituation mobil Beschäftigter sowie zur Wirksamkeit von Programmen und Maßnahmen zu erlangen, ist die Integration von Mobilität und Verkehrssicherheit in Forschungs- und Arbeitsprogramme nationaler Institutionen im Bereich Sicherheit und Gesundheit zielführend. Zu nennen ist hier beispielsweise das kommende Arbeitsprogramm der GDA. Eine Möglichkeit bietet hier der Schwerpunkt ambulante Pflege, der in allen Arbeitsprogrammen berücksichtigt werden soll (v.a. Organisation des Arbeitsschutzes, Psyche). So können Mobilitätsanforderungen an Beschäftigte in der ambulanten Pflege ermittelt und Möglichkeiten einer sicheren und gesunden Gestaltung der Arbeitsbedingungen zielgruppenspezifisch erprobt werden.

Um eine breitere Datenbasis im Bereich Mobilität und Verkehrssicherheit zu erreichen, sollte dieser Bereich zudem in bestehende nationale Erhebungswellen integriert werden, so z. B. in die BiBB/BAuA Erwerbstätigenbefragung. Entsprechende Kriterien zur (berufsbedingten) Mobilität können repräsentative Erkenntnisse liefern und damit zusätzlich zu GUROM die Datenbasis vergrößern.

Qualifizierung und Information

Für die nachhaltige Integration von Mobilität in die Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit, und damit den betrieblichen Alltag, bieten Fort- und Weiterbildungsangebote Unterstützung für wichtige Akteure im Unternehmen. Die gesetzliche Unfallversicherung stellt einen der größten Anbieter im Bereich der Erwachsenenbildung in Deutschland dar, vor allem für Unternehmer, Führungskräfte sowie Arbeitsschutzakteure wie Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte und Sicherheitsbeauftragte. Es wird daher empfohlen, konkrete Angebote für diese Zielgruppen zu entwickeln, die die fachliche und methodische Handlungskompetenz der Akteure stärken und den Stellenwert von Mobilität im betrieblichen Arbeitsschutz erhöhen.

Ergänzend zu Qualifizierungsmaßnahmen bieten schriftliche Informationsangebote wie Handlungshilfen Unterstützung bei der praktischen Umsetzung. Über allgemeine Informationen zur Beurteilung und Gestaltung berufsbedingter Mobilität, aber auch zielgruppenspezifische Angebote für Unternehmer, Führungskräfte und Arbeitsschutzakteure können Ansätze für die Praxis liefern. Eine Möglichkeit liegt beispielsweise in der Veröffentlichung einer DGUV-Information zu Mobilität (und Verkehrssicherheit), sodass das Thema weit über die geringe Berücksichtigung in den Branchenregeln hinaus repräsentiert wird. Eine Kooperation der zuständigen Fachbereiche der DGUV mit dem DVR könnte diesen Prozess unterstützen.

4.5.2 Transfer

Bezüglich des Transfers projektbezogener Ergebnisse wurde im letzten Forschungsbegleitkreis zum Forschungsvorhaben F360 die Anregung geäußert, für die Unfallversicherungsträger Hilfsmaterialien für die betriebliche Beratung zur Verfügung zu stellen. Die dazu entwickelte Handlungshilfe befindet sich in Anhang 28. Eine Powerpointpräsentation ist in Anhang 29 enthalten.

4.5.3 Zusammenstellung der Sammlung „Guter Praxis“

Es erfolgte eine Sammlung guter Praxis für die ermittelten Gefährdungs- und Belastungsprofile. Dazu wurden insgesamt 35 Best-Practice-Beispiele aufbereitet und 80 Maßnahmen aus GUROM ausgewählt und beschrieben. Eine Übersicht über alle zusammengestellten Maßnahmen und Best-Practice-Lösungen befindet sich in Anhang 14.

Die Best-Practice Beispiele wurden für die Anwendung in der Praxis mit einem Erfassungssystem und einem Bewertungssystem aufbereitet:

Das Erfassungssystem von Best-Practice-Beispielen zur berufsbedingten Mobilität besteht aus zwei Teilen:

1. Einem Merkmalsteil zur Einordnung bzw. ggf. Auswahl des Best-Practice-Beispiels mit den Merkmalen:

- Konzeptname
- Branche bzw. Berufsgruppe (z. B. Pflegeberufe, Rettungsdienste usw.)
- Betriebsgröße (Skalierung nach Beschäftigtenzahl: Kleinstbetriebe: 1-10 Beschäftigte, Kleinbetriebe: 11-50 Beschäftigte, Mittlere Betriebe: 50-250 Beschäftigte, Großbetriebe > 250 Beschäftigte, als Mischung zwischen DGUV Vorschrift 2 und HGB (Handelsgesetzbuch))
- Art der Mobilität (mobility as work, mobility for work, working while mobile)
- Handlungsanlass
- Beschreibung des Arbeitssystemelements/ der Arbeitssystemelemente, für die das Konzept erarbeitet wurde
- Häufigkeit der Mobilität (z. B. täglich, mehrmals wöchentlich, wöchentlich, monatlich)
- Durchschnittliche Entfernung

2. Einem Konzeptbeschreibungsteil, der wiederum eine Kurzbeschreibung und eine vertiefende Beschreibung beinhalten soll

Kurzbeschreibung mit

- Ausgangslage
- Kurzbeschreibung des Vorgehens
- Kurzbeschreibung der Ergebnisse
- Erfolgsfaktoren.

Vertiefende Konzeptbeschreibung mit

- Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt
- Ausführliche Beschreibung des Vorgehens
- Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse
- Begünstigende Umstände
- Aufgetretene Probleme
- Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten
- Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Das Bewertungssystem enthält Konzeptangaben zu:

- Wirksamkeit hinsichtlich der menschengerechten Arbeitsgestaltung
- Wirtschaftlichkeit
- Verbesserungspotenzial
- Zeitlicher Aufwand
- Personeller Aufwand
- Mitarbeiterbeteiligung.

Für die Suche nach einer passenden Best-Practice-Lösung wäre es sinnvoll, die vorgeschlagenen Maßnahmen in einer Datenbank zusammenzufassen. Dies böte die Möglichkeiten, die praktischen Lösungen entsprechend filtern zu können. Als Filter kämen hier einerseits die Merkmale zur Einordnung bzw. Auswahl des Best-Practice- Beispiels (1.) oder andererseits auch die Bewertungssystematik in Frage.

Die Zusammenstellung der Best-Practice-Lösungen befindet sich in Anhang 30.

Für die zusammengestellten GUROM-Maßnahmen erfolgt jeweils eine Kurzbeschreibung mit den wesentlichen Konzeptangaben. Eine Zusammenstellung dieser Kurzbeschreibungen befindet sich in Anhang 31.

4.6 Projektveröffentlichungen

Zur Bekanntmachung des Projektes wurden in der Anfangsphase im Rahmen der Akquise kurze Artikel zum Vorhaben in den folgenden (UVT-)Zeitschriften bzw. Webauftritten veröffentlicht:

- Sicherheitsingenieur (08/2016)
- AkademieJournal der DGUV Dresden (02/2016)
- Die Zeitschrift „akzente“ der BGN (04/2016)
- www.ergo-online.de (seit 21.05.2016)
- DGUV-Homepage – Sachgebiet Neue Formen der Arbeit
- BGW-Online (<https://www.bgw-online.de/DE/Arbeitssicherheit-Gesundheitsschutz/Sichere-Mobilitaet/BestMobil-Berufsbedingte-Mobilitaet.html>; 06/2016); https://www.bgw-online.de/DE/Arbeitssicherheit-Gesundheitsschutz/Sichere-Mobilitaet/Sichere-Mobilitaet_node.html

In folgenden Publikationen und Kongressbeiträgen wurde über das Projekt bzw. Teile der Ergebnisse berichtet:

- Brachwitz, J., Ruttke, T. & Trimpop, R. (2018) Risikokompensation in der Mobilität 4.0. In R. Trimpop, J. Kampe, M. Bald, I. Seliger & G. Effenberger (Hrsg.), Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit. Voneinander lernen und miteinander die Zukunft gestalten! Tagungsband zum 20. Workshop der Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit, 10.-12.09.2018 in Salzburg (115-118). Kröning: Asanger.
- Gericke, G. Preußner, J. Trimpop, R. Lau, J., Schulte, K. & Schwaighofer, P. (2018). Die GUROM Interventionsdatenbank. In R. Trimpop, J. Kampe, M. Bald, I. Seliger & G. Effenberger (Hrsg.), Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit. Voneinander lernen und miteinander die Zukunft gestalten! Tagungsband zum 20. Workshop der Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit, 10.-12.09.2018 in Salzburg (115-118). Kröning: Asanger.
- Jandova, A., Höhn, K., Schmauder, M., Ruttke, T., Trimpop, R., Ashton, P., Barth, Ch. & Templer, M. (2018). Berufsbedingte Mobilität: Gefährdungen, Belastungen und Präventionsmöglichkeiten. In R. Trimpop, J. Kampe, M. Bald, I. Seliger & G. Effenberger (Hrsg.), Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit. Voneinander lernen und miteinander die Zukunft gestalten! Tagungsband zum 20. Workshop der Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit, 10.-12.09.2018 in Salzburg (115-118). Kröning: Asanger.
- Jandova, A., Höhn, K., Schmauder, M., Ruttke, T., Trimpop, R., Ashton, P., Barth, Ch. & Templer, M. (2019). Belastungen und Gefährdungen bei berufsbedingter Mobilität: eine Tagebuchstudie. 65. Frühjahrskongress der Gesellschaft für Arbeitswissenschaft, 27.02-01.03.2019 in Dresden.
- Jandova, A., Höhn, K., Schmauder, M., Ruttke, T., Trimpop, R., Ashton, P., Templer, M. & Barth, Ch. (2019). Belastungen und Gefährdungen bei berufsbedingter Mobilität: eine Tagebuchstudie. ASU Zeitschrift für medizinische Prävention (eingereicht).
- Beitrag in „topeins – Das Magazin für Führungskräfte“ – DGUV-Magazin (vorgesehen für 2019)
- Mehrere geplante Vorträge für 2020 auf Kongressen

5 Auflistung der für das Vorhaben relevanten Veröffentlichungen, Schutzrechtsanmeldungen und erteilten Schutzrechte von nicht am Vorhaben beteiligten Forschungsstellen

In 08/2016 wurde ein BAuA-Bericht mit den Ergebnissen eines Scoping-Reviews zum Thema Mobilität als Belastungsfaktor im Zusammenhang zur physischen und psychischen Gesundheit bzw. Wohlbefinden publiziert. Die marginale Vertretung der BestMobil-Zielgruppe, der „Vor-Ort-Arbeitenden“, in der untersuchten Literaturmenge (N= 156 Literaturquellen, davon Pendeln und berufsbedingte Relocation: 37 Quellen; internationale Dienstreisen und Entsendungen: 35 Quellen; Arbeit-vor-Ort: 13 Quellen) zeigt den Forschungsbedarf für diese Beschäftigtengruppe auf. In den Empfehlungen für die Praxis wird für Konzepte für ein betriebliches und individuelles Mobilitätsmanagement plädiert, die langfristige Mobilität über verschiedene Lebensphasen ermöglichen. Dies unterstreicht die praktische Relevanz des bearbeiteten Projektthemas und bringt den Aspekt der altersgerechten Arbeitsgestaltung bei beruflicher Mobilität ins Spiel.

Ducki, A. & Nguyen, H. T. (2016): **Psychische Gesundheit in der Arbeitswelt - Mobilität.**

DOI: 10.21934/baua:bericht20160713/3d, 1. Auflage. Dortmund: Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin 2016. ISBN: 978-3-88261-1939, 122 Seiten,

[Link zum Volltext \(PDF-Datei, 2 MB\)](#)

„Der Bericht stellt soziologische und psychologische Modelle und Theorien dar, um Belastungen, gesundheits-schädigende Prozesse sowie positive Wirkungen von berufsbedingter und berufsassoziierter Mobilität auf die Gesundheit und das Wohlbefinden zu erklären. Es werden Mobilitätsformen unterschieden und auf Mobilitätsintensität, die Zeitsouveränität und die Arbeitsintensität eingegangen. Sowohl negative als auch positive Effekte von Mobilität auf die Gesundheit werden dargestellt.“

Die im Rahmen der Berufsmobilität bzw. genauer im Zuge der berufsbedingten Mobilitätstätigkeit auftretenden Belastungs- und Beanspruchungssituationen werden aufgrund des anspruchsvollen methodischen Zugangs aktuell weiterhin eher wenig in anderen Forschungsprojekten fokussiert. Es fällt auf, dass neben der verfügbaren Literatur, auch in früheren Forschungsprojekten v.a. auf die mittelbar mit der Berufsmobilität einhergehenden Faktoren fokussiert wird, wenn von Mobilitätsbelastungen die Rede ist. Auch liegt der Fokus darüber hinaus immer noch v.a. auf den Arbeitswegen und weniger auf den dienstlichen Fahrten. Die eigenen Auswertungen (v.a. Daten von betroffenen Beschäftigten) zeigen jedoch, dass die unmittelbar aus den Fahrtätigkeiten erwachsenen Beanspruchungen eine hohe tägliche Relevanz haben. In einigen durchgeführten Interviews ergeben sich Hinweise darauf, dass die konkreten Fahrbeanspruchungen angesichts der zeitgleich überdies hohen Einschätzungen der mittelbaren Faktoren entweder vorbewusst wirken oder von vornherein als systemimmanent akzeptiert werden und möglicherweise deshalb einer bewussten Reflektion nicht immer zugänglich sind. Die in BestMobil gewählten multimedialen und gekoppelten Zugänge mit psycho-physiologischen Messgrößen erscheinen daher besonders geeignet, die anteiligen Einflussnahmen der unmittelbaren Faktorenebenen einer expliziten Analyse zugänglich zu machen.

6 Bewertung der Ergebnisse hinsichtlich des Forschungszwecks/-ziels, Schlussfolgerungen

Ziel der Studie war es, festzustellen, welche spezifischen Belastungsprofile sich bei mobiler Arbeit ergeben, woraus sich diese zusammensetzen und aus welchen arbeits-, fahr- und personenspezifischen Faktoren sie entstehen. Darauf aufbauend sollte die Frage behandelt werden, ob man durch Interventionsmaßnahmen an den Belastungen und Fehlbeanspruchungen positive Veränderungen bewirken kann. Die dazu förderlichen und hinderlichen Faktoren wurden in einer Prozessanalyse ermittelt und für weitere betriebliche Maßnahmen dargelegt. Ein weiteres Ziel war zu überprüfen, ob mit einem Methodeninventar aus Beobachtung, Befragung, physiologischen Messungen sowie Expertenbeurteilungen Ergebnisse gewonnen werden können, die Beanspruchungen ermitteln und neue Ansätze für Interventionsmaßnahmen aufzeigen sowie die Maßnahmenevaluation ermöglichen. Hierin eingeschlossen war die Entwicklung von geeigneten Instrumenten und Methodenkombinationen.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass es klar branchenspezifisch unterschiedliche Belastungsfaktoren gibt, die in einem Kontingenzansatz als „Wenn-Dann“-Element berichtet wurden und für die Beratung im Hinblick auf Präventionsmaßnahmen in diesen Branchen sehr nützlich sein können.

Es wurde weiterhin festgestellt, dass Interventionsmaßnahmen auf technischer, organisatorischer oder persönlicher Ebene die Belastungs- und Beanspruchungssituation bei mobiler Tätigkeit positiv verändern können. Allerdings lässt sich gerade bei den in dieser Studie teilnehmenden KMU keine der Maßnahmen verallgemeinern. Es bedarf jeweils einer individuellen vorherigen Diagnose und der Betriebssituation angepassten Interventionsmaßnahmen.

Durch einen breiten Einsatz der Instrumente und Methoden konnte die jeweils zum Betriebsproblem passende Erhebungsart als besonders erfolgsversprechend identifiziert werden. Mit einem generellen Instrument, wie z. B. GURUM oder der Arbeitssystemanalyse lassen sich generelle Faktoren identifizieren, die dann mit feineren und personenspezifischeren Beanspruchungsermittlungsverfahren zu passfähigen Interventionsmaßnahmen führen können, die das vorhandene Stressniveau deutlich senken können.

Die verschiedenen Instrumente und Methoden konnten durch den parallelen Einsatz jeweils für das Gesamtergebnis sich ergänzende Teilergebnisse liefern. So wurden bei den Fahrbegleitungen die Videodaten, physiologischen Messungen und die Selbsteinschätzungen miteinander kombiniert und verglichen. Es konnte durch diesen Methodenmix der Effekt festgestellt werden, dass die Organisationsangehörigen die Auswirkungen ihrer Tätigkeiten bei Routineaufgaben, wie z. B. Fahren, eher unterschätzen, weil sie ihnen selbstverständlich und wenig belastend erscheinen, obwohl sich physiologisch deutliche Effekte zeigen, die langfristig gesundheitlich negative Auswirkungen haben können.

In der Auswertung der durchgeführten Interventionsmaßnahmen wurde deutlich, dass auch innerhalb einer Branche ein erhebliches Lernpotential besteht, z. B. bei Personaleinsatz, Arbeitszeitmodellen und vor allem im Führungsverhalten. Gerade beim Thema „gesunde Führung“ ist ein wichtiger Ansatz zur Veränderung der Aufgaben im Hinblick auf gesundheitsgerechte Arbeitsgestaltung zu sehen.

Fast alle Akteure unterschätzen das Belastungspotential des mobilen Teils der mobilen Arbeit und verfügten oftmals über wenige Handlungs- und Präventionskompetenzen. Es ist ein weiteres Ergebnis der Studie, dass gezeigt werden konnte, dass durch die gezielte Rückmeldung mit Interventionsvorschlägen, wie z. B. in GURUM oder durch Beratungen zu Präventionsmaßnahmen, ein deutlicher Wissens- und Handlungsfortschritt erzielt werden konnte.

7 Aktueller Umsetzungs- und Verwertungsplan

Die Umsetzung und weitere Verwertung der Ergebnisse ist vielfältig möglich. Neben der Nutzung der Daten für Abschlussarbeiten und Qualifizierungen, werden insbesondere Detail- und Profilanalysen an die vier Zielgruppen und ihre Fachverbände geschickt. Diese können aus den spezifischen Belastungsprofilen Gestaltungsmöglichkeiten und Ressourcen entwickeln, die einen sehr guten Beitrag zur Fehlbeanspruchungsreduktion und zu Sicherheit und Gesundheit beitragen können.

Die verwendete Methodenvielfalt der Kopplung von Beobachtungsdaten mit physiologischen Messungen, GPS-Daten und verbalen Einschätzungen werden in methodenspezifischen Veröffentlichungen und insbesondere interdisziplinären Veranstaltungen, z. B. bei Arbeitsmedizinern, verkehrs- und Arbeitspsychologen, VDSI, etc. vorgestellt und können als Instrument weiterentwickelt bzw. angewendet werden.

Es besteht die Möglichkeit mit modernen „All-in-One“ Geräten, die in den letzten Monaten zu erschwinglichen Preisen auf den Markt kamen, ein Angebot für Unternehmen mit vielbelasteten Zielgruppen zu machen - sowohl die Gefährdungen und Fehlbelastungen zu erfassen, als auch die Fortschritte möglicher Gestaltungs- und Interventionsmaßnahmen aufzuzeigen. Hierzu werden den UVT entsprechende Empfehlungen gegeben und die notwendigen Kontakte der Hersteller bereitgestellt.

Die Weiterentwicklung der bisherigen Methoden wird insbesondere auf Fachkongressen vorgestellt und zu Forschungszwecken adaptiert. Damit kann vor allem eine Fehlbelastung nicht mehr nur in Simulatoren, wie derzeit üblich, sondern im Real-Leben erfolgen.

Natürlich können alle Methoden auch bei anderen Arbeitsprozessen als Fahrtätigkeiten angewendet werden.

Die Förderungs- und Hinderungsfaktoren der Prozessevaluation werden als Best-Practice-Methode weiteren Forschern zur Verfügung gestellt, damit diese nicht die gleichen Probleme erleben müssen, sondern direkt mit funktionierenden Lösungen beginnen können.

Im Kontext der Verkehrssicherheitsfachverbände und Organisationen besteht erhöhtes Interesse an der Erkenntnis, dass auch „ruhiges Fahren“ und scheinbare Erholungsphasen zwischen intensiven Arbeitselementen (z. B. in der ambulanten Pflege) sich physiologisch und beobachtungstechnisch als belastende Arbeitssituationen herausstellen. Das liefert ausreichend Diskussionsstoff und Erkenntnisse sowohl für die Lenk- und Ruhezeiten Diskussion, als auch für Fragen des automatisierten Fahrens, z. B. ob die „Bereitschaftshaltung“ Erholung ist, oder als Arbeitszeit eingestuft werden sollte.

Für die Unfallversicherungsträger ist einer der größten Nutzen in der weiteren Auswertung für die Beratungspraxis vorhanden und kann ausgeweitet werden. Klare Hinweise für unterschiedliche Vorgehensweisen bei kleinen gegenüber größeren Unternehmen wurden ebenso identifiziert und können herangezogen werden, wie sehr spezifische branchenabhängige Unterschiede. Daraus können Beratungskonzepte entwickelt werden, die deutlich besser auf diese Zielgruppen zugeschnitten sind und somit eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für eine resultierende Erhöhung der Sicherheit und Gesundheit, im Betrieb wie auf den Wegen nach sich zieht.

8 **Anhänge**

Anhang 1: Erfassungsbögen ASA Premessung

Anhang 2: Erfassungsbögen ASA Postmessung

Anhang 3: Mitarbeiter-Fragebogen Premessung

Anhang 4: Mitarbeiter-Fragebogen Postmessung

Anhang 5: Tagebuch Premessung

Anhang 6: Tagebuch Postmessung

Anhang 7: Fahrbegleitung Premessung

Anhang 8: Fahrbegleitung Postmessung

Anhang 9: Beurteilung der Gefährdungsbeurteilung

Anhang 10: Übersicht Literatur

Anhang 11: Mind Maps 1 aus Experteninterview

Anhang 12: Mind Maps 2 aus Experteninterview

Anhang 13: Mind Maps 3 aus Experteninterview

Anhang 14: Übersicht Best-Practice-Lösungen und GUROM-Maßnahmen

Anhang 15: Gesamtüberblick aller Gefährdungs- und Belastungsprofile

Anhang 16: Unternehmensbericht S3

Anhang 17: Unternehmensbericht V2

Anhang 18: Unternehmensbericht V1

Anhang 19: Unternehmensbericht R1

Anhang 20: Unternehmensbericht P3

Anhang 21: Unternehmensbericht V3

Anhang 22: Unternehmensbericht V4

Anhang 23: Unternehmensbericht S2

Anhang 24: Unternehmensbericht P1

Anhang 25: Unternehmensbericht P2

Anhang 26: Profilbericht mobile Tätigkeiten

Anhang 27: Zielgruppenspezifischer Vergleich der in BestMobil betrachteten vier Gruppen

Anhang 28: Handlungshilfe UVTen

Anhang 29: Powerpointpräsentation für UVTen

Anhang 30: Zusammenstellung der Best-Practice-Lösungen

Anhang 31: Maßnahmensammlung für mobile Beschäftigte im Rahmen von BestMobil

Anhang 32: Pre-Post-Vergleich Unternehmen S2

Anhang 33: Pre-Post-Vergleich Unternehmen S3


9 Unterschriftenseite verpflichtend für Kooperationsprojekte

Projektnummer: FP 360

Titel: „BestMobil: Berufsbedingte Mobilität – Identifizierung und Erprobung von Präventionsansätzen“

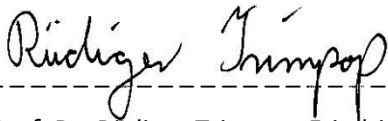
Erklärung für das Berichtswesen in Kooperationsprojekten

Hiermit erklären die Unterzeichnenden, dass der zum 31.10.2019 vorgelegte **Abschlussbericht** mit allen Kooperationspartnern abgestimmt ist.



----- Datum: 31.10.2019

Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder, Technische Universität Dresden



----- Datum: 31.10.2019

Prof. Dr. Rüdiger Trimpop, Friedrich-Schiller-Universität Jena

Literaturverzeichnis

- Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin [BAuA] (2017). Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2016. Unfallverhütungsbericht Arbeit. Dortmund/Berlin/Dresden: Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (Hrsg).
- Cohen, R. L. (2010). Rethinking 'mobile work': boundaries of space, time and social relation in the working lives of mobile hairstylists. *Work, employment and society*, Vol. 24, Nr. 1.
- Hüffmeier, J. & Windel, A. (2014). Emotionsarbeit, Restrukturierung und Mobilität. *BAUA Aktuell*, 3, 13-14.
- Kalveram, A.B., Oberkötter, R. & Trimpop, R. (2000). Integrativ-partizipative AVGU-Workshops als Instrument zur Einstellungs- und Verhaltensbeeinflussung. In: H.P. Musahl & T. Eisenhauer (Hrsg.), 10. Workshop Psychologie der Arbeitssicherheit. Heidelberg: Asanger
- Paridon, H. (2012): Berufsbedingte Mobilität. In: B. Badura, A. Ducki, H. Schröder & J. Klose (Hrsg.), Fehlzeiten-Report 2012 (S. 79-88). Berlin, Heidelberg: Springer.
- Rothe, G. (2005). Finanzielle Bedeutung der Straßenunfälle. In: *Die BG*, 03/2005, 110-115.
- Stufflebeam, D.L. (2003). The CIPP Model for Evaluation. In: T. Kellaghan, D. L. Stufflebeam (Hrsg.), *International Handbook of Educational Evaluation*. Kluwer International Handbooks of Education, vol 9. Dordrecht: Springer.
- Trimpop, R. (1999). Organisationaler Wandel: Über partizipative Organisationsentwicklungsmaßnahmen im Arbeits-, Verkehrs-, Gesundheits- und Umweltschutz. NordWest Verlag.
- Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In: H.P. Krüger (Hrsg.), *Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2: Anwendungsfelder* (S.197-236). Heidelberg: Hogrefe Verlag.
- Trimpop, R., Rabe, S. & Kalveram, A. B. (2008). Beruflicher Verkehr und Verkehr als Beruf. In: H.P. Krüger (Hrsg.) *Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder* (S. 161-196). Heidelberg: Hogrefe Verlag.
- Trimpop, R., Hamacher, W., Lenartz, N., Ruttke, T., Riebe, S., Höhn, K., Kahnwald, N., Kalveram, A. B., Schmauder, M. & Köhler, T. (2012). Sifa-Langzeitstudie 2004-2012. Tätigkeiten und Wirksamkeit der Fachkräfte für Arbeitssicherheit. DGUV.
- Vollrath, M. & Krems, J: *Verkehrspsychologie*. Stuttgart: Kohlhammer, 2011.

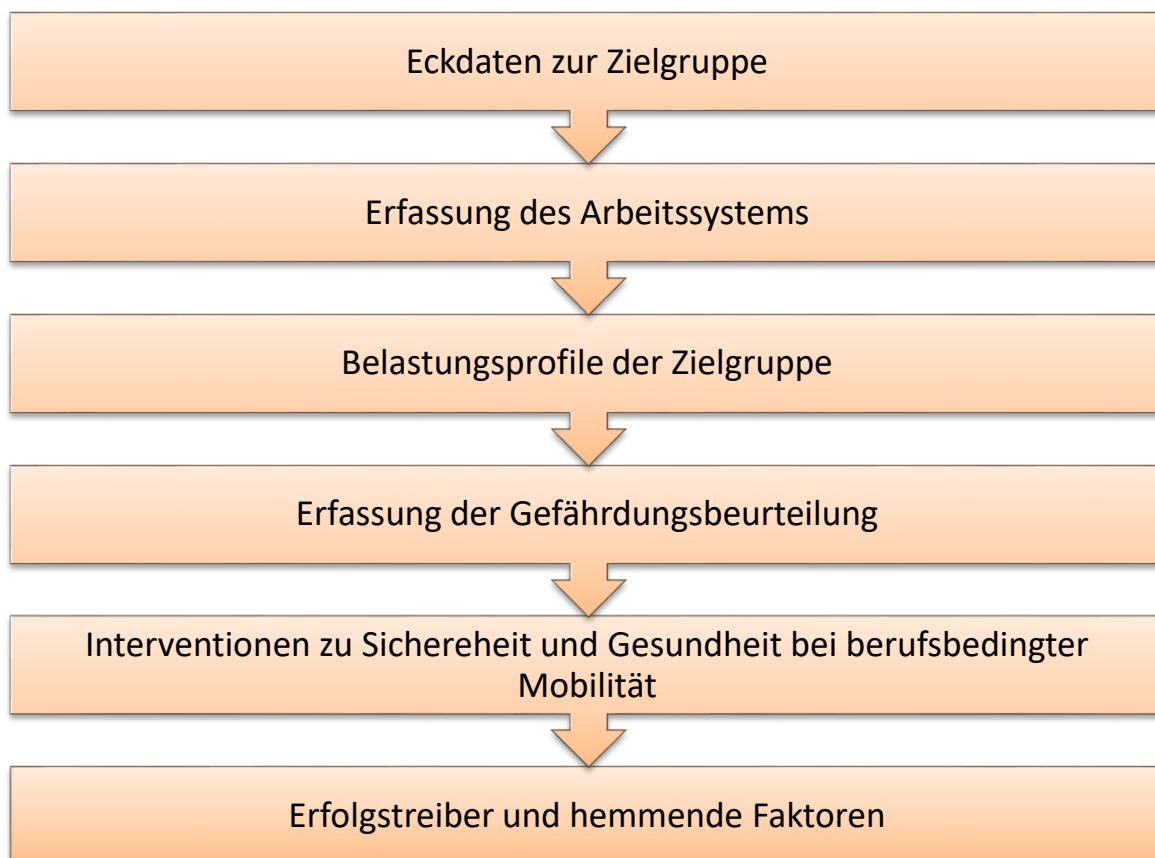
Anhang 1

Leitfaden für Interviews zur Arbeitssystemanalyse in Unternehmen

Angaben zur Interviewten Person

Name	
Unternehmen	
Position	
Aufgaben	
Bezüge zur Zielgruppe	
Sonstiges	

Struktur des Leitfadens





1 Eckdaten zum Unternehmen und zur Zielgruppe

Hinweis für den Interviewer: Wurden diese Angaben schon im Kick-Off erhoben, dann bitte diese hier übertragen. Ansonsten neu erfragen. Die Angaben sollen als Ausgangslage dienen.

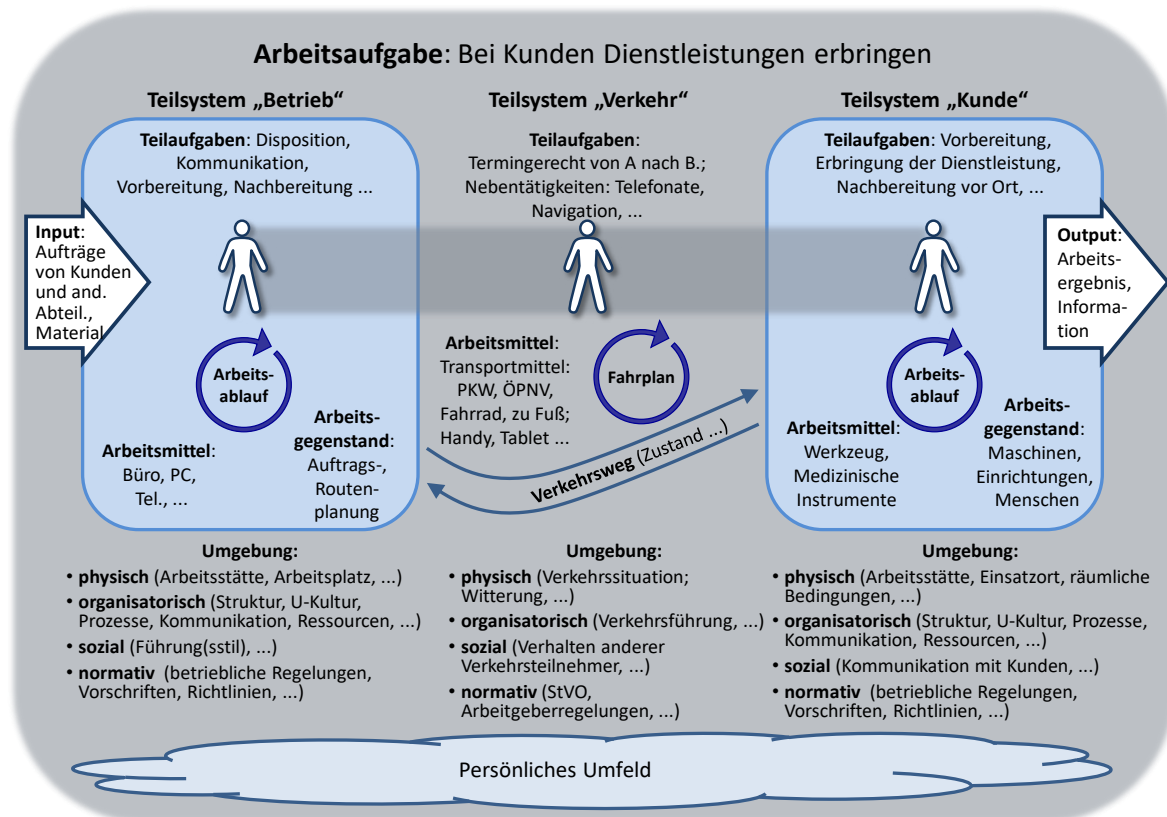
Zielgruppe: **Ambul Pfl.** **Vertrieb** **Service** **Rettung**

Aspekte der mobilen Tätigkeit	Bedingungen im Betrieb
Sind die mobilen Mitarbeiter eher in der Stadt oder in ländlichen Regionen unterwegs?	<input type="checkbox"/> In der Stadt <input type="checkbox"/> In ländlichen Regionen <input type="checkbox"/> Gemischt bzw. es wechselt <u>Kommentare:</u>
Mit welchen Fahrzeugen sind die mobilen Mitarbeiter unterwegs? Wie viele Fahrzeuge stehen zur Verfügung? Wie ist die private Fahrzeugnutzung geregelt?	
Wie sieht es mit der Arbeitszeitgestaltung aus?	Teilzeit/Vollzeit
	Arbeitszeiten (von-bis)
	Schichtarbeit
	Andere Arbeitszeitmodelle
<u>Tätigkeitsgestaltung</u> – sind die mobilen MA nur unterwegs, oder gibt es kombinierte Tätigkeiten, z.B. einen Büro-Tag pro Woche oder Rotationspläne?	

2 Erfassung des Arbeitssystems

Hinweis für den Interviewer: Sollten am Projekt mehrere Zielgruppen teilnehmen (z.B. Techniker und Vertriebler; ambulante Pflege und Rettungsdienst) ist es wichtig, das Arbeitssystem für jede Zielgruppen zu erfassen.

Arbeitssystem berufsbedingter Mobilität



1) Welche Merkmale weist das Arbeitssystem der Zielgruppen auf?

Erfassung der Merkmale des Arbeitssystems getrennt für die 3 Teilsysteme mithilfe des nachfolgenden Erfassungsbogens.

Instrument: Erfassungsbogen Arbeitssystem

3 Belastungsprofil der Zielgruppe

Hinweise für den Interviewer: Die Interviewten (v.a. die Führungskräfte) unterscheiden nicht zuverlässig zwischen Belastung und Beanspruchungen. Aufzunehmen sind alle Nennungen (unabhängig von der Zuordnung zu Belastung oder Beanspruchung). Gewünschte Tabellenstruktur für die Auswertung:

Wurden im Kick-Off bereits Belastungen angesprochen, dann sollten sie an dieser Stelle aufgegriffen und weiter beschrieben werden.

Belastung	Quelle/Ursache nennen (bedingungsbezogen / personenbezogen)	Zuordnung der Quelle/Ursache			Bemerkungen	Bewertung: A = größte Probl. B = auch wichtig C = nachrangig
		Be-trieb	Ver-kehr	Kun-de		

1) Was sind Ihrer Meinung nach typische Belastungsmerkmale für diese Berufsgruppe?

Nennung der Belastungsmerkmale

Instrument: Check-Liste Gefährdungen (als Ergänzung)

2) Was sind Ihrer Meinung nach die Quellen des Belastungsmerkmals ...?

Nennung der Quellen für jedes genannte Belastungsmerkmal

Ggf. näher differenzieren nach:

- ▶ Bedingungsbezogen (Tätigkeiten/Arbeitsaufgabe, Arbeitsmittel, Arbeitsgegenstand, Arbeitsorganisation, Soziale Beziehungen, Arbeitsumgebung)
- ▶ Personenbezogen (individuelle Leistungsvoraussetzungen)

3) Welchem Teilsystem würden Sie die Quellen des Belastungsmerkmals ... zuordnen?

Zuordnung zu Teilsystem „im Betrieb“, „im Verkehr“ oder „beim Kunden“ für jedes Belastungsmerkmal

4) Wie würden Sie das Belastungsmerkmal ... in Bezug auf die Dringlichkeit bewerten?

Bewertung durch Einstufung in A, B oder C für jedes Belastungsmerkmal

Bewertungskategorien:

A = sehr dringlich (eines der größten Probleme)

B = dringlich (Problem, das akut, aber nicht oberste Priorität hat)

C = weniger dringlich (nachrangiges Problem)



4 Erfassung der Gefährdungsbeurteilung

Hinweise für den Interviewer: Es ist anzunehmen, dass die Gefährdungsbeurteilung in den Unternehmen sehr unterschiedlich erfolgt. Daher soll die Gefährdungsbeurteilung nach einem einheitlichen Raster für dieses Projekt erfasst werden.

Instrument: Bewertung der Gefährdungsbeurteilung

5 Interventionen zu Sicherheit und Gesundheit bei berufsbedingter Mobilität

5.1 Bestehende/durchgeführte Interventionen: Merkmale und Umfang der Aktivitäten, Akteure, Zielgruppen, Zielrichtung

Angestrebte Tabellenstruktur:

Maßnahme	Ziele der Maßnahme	Merkmale der Maßnahme (Elemente, Inhalte, Methodik, Dauer, Häufigkeit, beteiligte Akteure, ...)	Wo setzt die Maßnahme an? (d.h. an welcher Belastung?)	Zuordnung der Quelle/Ursache		
				Betrieb	Verkehr	Kunde

1) Welche Maßnahmen führen Sie bereits durch oder haben Sie bereits durchgeführt, um die Beanspruchung dieser Berufsgruppe zu verbessern?

Nennung der Maßnahmen

2) Welche Ziele wurden mit der Maßnahme verfolgt?

Nennung der Ziele für jede Maßnahme

3) Welche Merkmale hat die Maßnahme?

Nennung der Merkmale für jede Maßnahme

Mögliche Merkmale:

Elemente, Inhalte, Methodik, Dauer, Häufigkeit, beteiligte Akteure

4) An welchen oben genannten Problemen/Belastungen setzt die Maßnahme an? An welchem Teilsystem setzt die Maßnahme an?

Bezug zu den genannten Problemen/Belastungen (vgl. Abschnitt 3)



5.2 Bewertung der Interventionen

1) Welche Erfahrungen haben Sie mit diesen Maßnahmen gemacht?

Nennung der Erfahrungen für jede Maßnahme (soweit möglich). Andernfalls Gesamteindruck aufnehmen.

2) Gab es Ziele, die hinter der Maßnahme gesteckt haben? Wenn ja, wie gut werden die gesteckten Ziele mit der Maßnahme erreicht? Bewerten Sie die Zielerreichung.

Bewertung für jede Maßnahme vornehmen (z.B. 0-100%; vollständig erreicht-gar nicht erreicht).

3) Wie bewerten Sie die Maßnahmen?

Bewertung jeder Maßnahmen insgesamt.

Instrument: Bewertung von Maßnahmen

Mögliche Bewertungsfaktoren:

Erreichbarkeit der Zielgruppe

Aufwand (personell, zeitlich, finanziell)

Wirksamkeit auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Zielgruppe

5.3 Ideensammlung für weitere Ansätze

1) Wie kann die Belastungssituation für die Berufsgruppe ... verbessert werden? Wo ansetzen? Welche Maßnahmen?

Nennung möglicher Ansätze für jede Berufsgruppe.

(ggf. die unter Abschnitt 1.2 genannten Belastungsfaktoren der Reihe nach durchgehen)



6 Erfolgstreiber und hemmende Faktoren

Hinweis für den Interviewer: Wenn eigene Beispiele im Unternehmen bekannt sein sollten, bei denen wirklich umfassende positive Erfahrung gemacht wurden, kann an dieser Stelle schon das Formblatt zur Erfassung des BestPractice Beispiels genutzt werden. Ansonsten ohne das Formblatt fortfahren.

Instrument: Formblatt zur Erfassung des Best Practice Beispiels

6.1 Erfolgstreiber und Beispiele

- 2) **Was sind Ihrer Meinung nach Erfolgstreiber für gelungene, geeignete, effektive Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen mobiler Beschäftigter? Kennen Sie gelungene Beispiele aus eigener Erfahrung?** (Best Practice-Beispiele)

Nennung von Erfolgstreibern für Maßnahmen

Nennung von Beispielen guter Praxis

6.2 Hemmende Faktoren und Beispiele

- 3) **Was sind Ihrer Meinung nach hemmende Faktoren, die dazu führen, dass Maßnahmen misslingen, weniger geeignet oder ineffektiv sind? Kennen Sie misslungene Beispiele aus eigener Erfahrung?** (Bad Practice-Beispiele)

Nennung von hemmenden Faktoren für Maßnahmen

Nennung von Beispielen misslungener Praxis

- 4) **Wo sehen Sie Probleme und Grenzen für Maßnahmen?**

Nennung von Problemen und Grenzen für Maßnahmen

Anhang 2

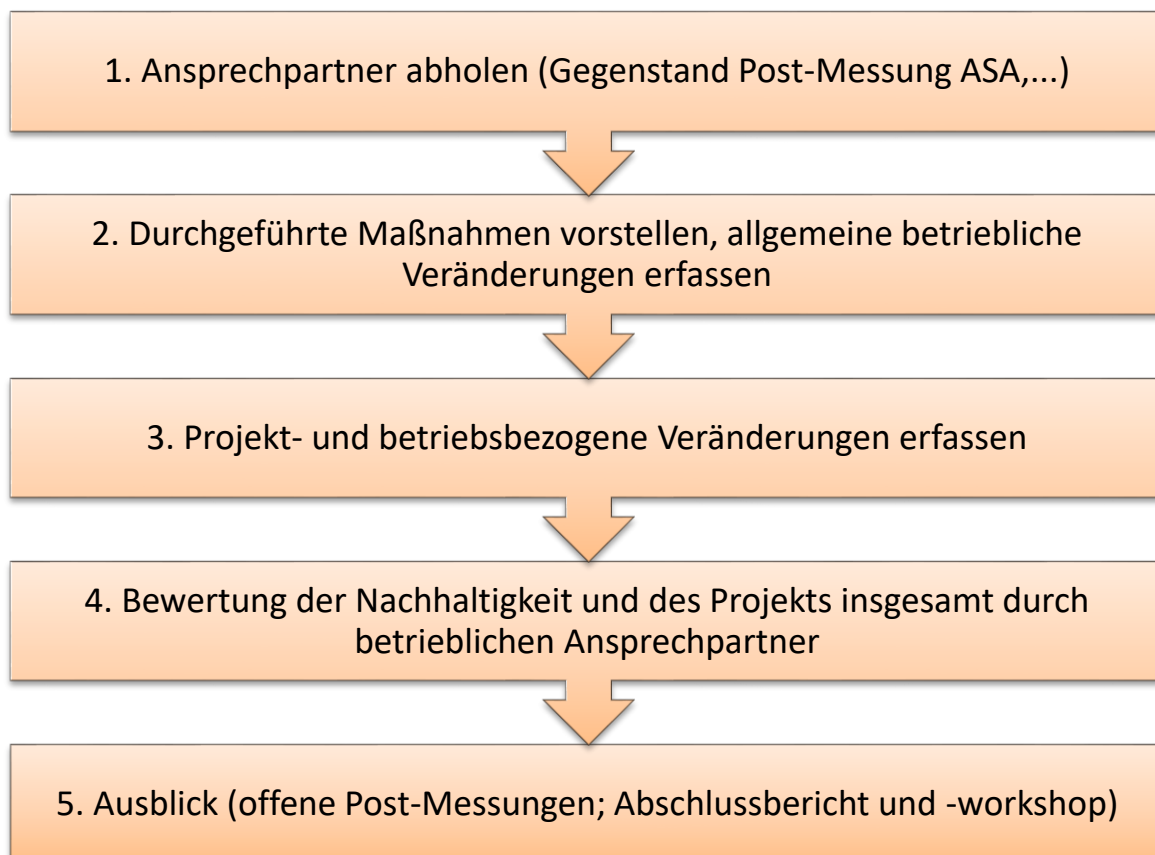


Leitfaden für Interviews zur Arbeitssystemanalyse in Unternehmen

Angaben zur Interviewten Person

Name	
Unternehmen	
Position	
Aufgaben	
Bezüge zur Zielgruppe	
Sonstiges	

Struktur des Leitfadens





1. Ansprechpartner abholen

Hinweis: Der Interviewer kann selbst entscheiden, wie er alle Gesprächspartner thematisch abholt (z.B. ob PowerPoint-Präsentation oder ein Handout). Wichtige Punkte sind u.a.:

- Stand des Projekts vorstellen und was bis jetzt gelaufen ist
- Ablauf der Arbeitssystemanalyse (Post-Messung) erläutern
- Ergebnisse der Pre-Test Messung der Arbeitssystemanalyse als Gesprächsbasis vorstellen (in kompakter Form)

2. Durchgeführte Maßnahmen vorstellen und allgemeine betriebliche Veränderungen erfassen

Hinweis: Der Interviewer stellt nochmal die durchgeführten Maßnahmen vor, um dann gemeinsam mit allen Gesprächspartnern fördernde Faktoren (Erfolgstreiber) sowie hemmende Faktoren zu erfassen:

Durchgeführte Maßnahme:	
Fördernde Faktoren (Erfolgstreiber)	Hemmende Faktoren



Durchgeführte Maßnahme:	
Fördernde Faktoren (Erfolgstreiber)	Hemmende Faktoren

Durchgeführte Maßnahme:	
Fördernde Faktoren (Erfolgstreiber)	Hemmende Faktoren

Zudem sind **die betrieblichen Veränderungen** zu erfassen, die sich im Laufe des Projektes ergeben haben wie z.B. betriebliche Umstrukturierungen oder Austausch von Führungskräften, die ggf. Einfluss auf die Projektergebnisse nehmen können. **Dies erfolgt im nächsten Abschnitt 3.**



3. Erfassung projektbezogener und betriebsbezogener Veränderungen

Hinweis: Die betrieblichen Veränderungen werden vom Interviewer erfasst, die sich auf **die durchgeführten Maßnahmen im Projekt, das Projekt im Allgemeinen** und auf **die sonstigen betrieblichen Veränderungen** beziehen. Mögliche betriebliche Veränderungen können sein:

- Verbesserung der Mitarbeiterbeteiligung bei der Beschaffung von Fahrzeugen
- Förderung der Risikokompetenz der Mitarbeiter (Chancen und Gefahren im Verkehr können besser abgeschätzt werden)
- Die Kommunikation zwischen den Disponenten und den Mitarbeitern wurde optimiert

Hier können parallel zu den Leitfragen (nächster Abschnitt) die Ergebnisse der Arbeitssystemanalyse herangezogen werden.

Leitfragen:

1. Gab es betriebliche Veränderungen, die sich AUF DIE DURCHGEFÜHRTEN MASSNAHMEN IM PROJEKT zurückführen lassen?		
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein (weiter mit Frage 2)		
Teilfragen	Antwort	Bemerkung
Wenn ja, um welche betrieblichen Veränderungen handelt es sich?		
Was macht die Veränderung aus? Wodurch äußert sich die Veränderung?		
Seit wann besteht die Veränderung?		



Wie kam es zu der Veränderung (Prozess darstellen)?			
Was war notwendig, um die Veränderung zu bewirken?			
Welche Ressourcen wurden bereitgestellt (Zeit, Geld, Hilfsmittel, Personal etc.)?			
Welche Effekte der Maßnahme haben Sie bei sich oder bei Ihren Kollegen/Mitarbeitern beobachtet, insbesondere in folgenden Bereichen:	Kompetenzen, Einstellungen, Verhalten (auch bezüglich der Regel-/Gesetzeinhalten)		
	Wohlbefinden		
	im internen Umgang miteinander; im Umgang mit Kunden; privat		



	Arbeitsmittel (neue, bessere Ausstattung; bessere, effektivere Nutzung der vorhandene		
<i>Falls noch nicht angesprochen: Wie bewerten Sie den Nutzen der Veränderung insgesamt?</i>			
<i>Falls noch nicht angesprochen: Inwieweit wirkt sich die Veränderung auf die Belastungssituation des Mitarbeiters aus? Wird die Belastung reduziert?</i>			



2. Gab es betriebliche Veränderungen, die sich AUF DAS PROJEKT IM ALLGEMEINEN zurückführen lassen?

ja

nein (weiter mit Frage 3)

Teilfragen	Antwort	Bemerkung
Wenn ja, um welche betrieblichen Veränderungen handelt es sich?		
Was macht die Veränderung aus? Wodurch äußert sich die Veränderung?		
Seit wann besteht die Veränderung?		
Wie kam es zu der Veränderung (Prozess darstellen)?		
Was war notwendig, um die Veränderung zu bewirken?		



Welche Ressourcen wurden bereitgestellt (Zeit, Geld, Hilfsmittel, Personal etc.)?			
Welche Effekte der Maßnahme haben Sie bei sich oder bei Ihren Kollegen/Mitarbeitern beobachtet, insbesondere in folgenden Bereichen:	Kompetenzen, Einstellungen, Verhalten (auch bezüglich der Regel-/Gesetzeinhalten)		
	Wohlbefinden		
	im internen Umgang miteinander; im Umgang mit Kunden; privat		
	Arbeitsmittel (neue, bessere Ausstattung; bessere, effektivere Nutzung der vorhandene		
<i>Falls noch nicht angesprochen: Wie bewerten Sie den Nutzen der Veränderung insgesamt?</i>			



Falls noch nicht angesprochen:
Inwieweit wirkt sich die Veränderung auf die
Belastungssituation des Mitarbeiters aus?
Wird die Belastung reduziert?



3. Wir sprachen über umgesetzte Maßnahmen und die Beteiligung am Projekt BestMobil als mögliche Quellen der Veränderungen in Ihrem Unternehmen und bei Ihren Mitarbeitern. Gab es in den letzten Monaten noch andere Neuerungen in Ihrem Unternehmen, die ebenfalls zu Veränderungen geführt haben (könnten)?

ja nein (weiter mit Punkt 4 im Leitfaden)

Teilfragen	Antwort	Bemerkung
Wenn ja, um welche betrieblichen Veränderungen handelt es sich?		
Was macht die Veränderung aus? Wodurch äußert sich die Veränderung?		
Seit wann besteht die Veränderung?		
Wie kam es zu der Veränderung (Prozess darstellen)?		
Was war notwendig, um die Veränderung zu bewirken?		



Welche Ressourcen wurden bereitgestellt (Zeit, Geld, Hilfsmittel, Personal etc.)?			
Welche Effekte der Maßnahme haben Sie bei sich oder bei Ihren Kollegen/Mitarbeitern beobachtet, insbesondere in folgenden Bereichen:	Kompetenzen, Einstellungen, Verhalten (auch bezüglich der Regel-/Gesetzeinhaltung)		
	Wohlbefinden		
	im internen Umgang miteinander; im Umgang mit Kunden; privat		
	Arbeitsmittel (neue, bessere Ausstattung; bessere, effektivere Nutzung der vorhandene)		
<i>Falls noch nicht angesprochen: Wie bewerten Sie den Nutzen der Veränderung insgesamt?</i>			



<p><i>Falls noch nicht angesprochen: Inwieweit wirkt sich die Veränderung auf die Belastungssituation des Mitarbeiters aus? Wird die Belastung reduziert?</i></p>		
---	--	--

4. Bewertung der Nachhaltigkeit und des Projekts insgesamt

Hinweis: Hier geht es um die abschließende Bewertung des Projekts (bis zum jetzigen Zeitpunkt), auch im Hinblick auf die Nachhaltigkeit. Der Interviewer teilt den „**Bewertungsbogen zum Projekt BestMobil**“ an alle Gesprächspartner aus und lässt diese ausfüllen (s. nächste Seite).



Bewertungsbogen zum Projekt BestMobil

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf den folgenden Seiten befinden sich einige Aussagen, die das Projekt BestMobil, seine Umsetzung und Nutzen für Sie, Ihre Mitarbeiter und das Unternehmen insgesamt betreffen, an dem Sie in den vergangenen Monaten teilgenommen haben.

Wir möchten Sie bitten, bei den Aussagen diejenige Antwort anzukreuzen, die Ihrer Meinung am ehesten entspricht.

Die Auswertung dieses Fragebogens erfolgt anonym. Die durchführenden Personen unterliegen selbstverständlich der Schweigepflicht. Die Informationen werden ausschließlich für wissenschaftliche Zwecke verwendet, Ihre Vorgesetzten oder andere Ihrer Firma angehörige Personen erfahren selbstverständlich nichts über den Inhalt, des von Ihnen ausgefüllten Fragebogens.

1. Haben Sie den Eindruck, dass sich etwas positiv verändert hat im Vergleich von „vor dem Projekt“ hin zu „heute, am Ende des Projekts“?

ja eher ja teils- teils eher nein nein

Wenn ja: Was sind die positiven Veränderungen? (stichpunktartig)

2. Hat das Projekt positive Auswirkungen auf den laufenden Betrieb?

ja eher ja teils- teils eher nein nein

Wenn ja: Was sind die positiven Auswirkungen? (stichpunktartig)

3. Hat das Projekt negative Auswirkungen auf den laufenden Betrieb?

ja eher ja teils- teils eher nein nein



Wenn ja: Was sind die negativen Auswirkungen? (stichpunktartig)

4. Gibt es für Sie Projekterfolge, die auf Dauer bestehen werden?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ja | eher ja | teils- teils | eher nein | nein |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Wenn ja: Welche Projekterfolge werden auf Dauer bestehen? Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein (stichpunktartig)

5. Sehen Sie den Nutzen des Projekts für Ihr Unternehmen insgesamt als hoch an?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ja | eher ja | teils- teils | eher nein | nein |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

6. Sehen Sie den personellen Aufwand des Projekts als angemessen an?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ja | eher ja | teils- teils | eher nein | nein |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

7. Sehen Sie den zeitlichen Aufwand des Projekts als angemessen an?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ja | eher ja | teils- teils | eher nein | nein |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

8. Nimmt das Thema Mobilität einen höheren Stellenwert im Unternehmen als zuvor ein?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ja | eher ja | teils- teils | eher nein | nein |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

9. Welche Gesamtnote geben Sie dem Projekt insgesamt (Schulnoten 1= sehr gut)?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Sonstige Anmerkungen:

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!



5. Ausblick

Hinweis: Der Interviewer gibt einen Ausblick über die nächsten Projektschritte und welche betriebsspezifischen Ergebnisberichte noch erstellt werden.

Mögliche Punkte:

- Noch offene Post-Messungen (Tagebuchstudie, Fahrbegleitungen, ...)
- Auswertung der Daten der Post-Messung
- Ergebnisbericht, Abschlussbericht
- Abschlusstermin / -workshop (bei Interesse)
- ...

Anhang 3

Mitarbeiterbefragung

Im Rahmen des Forschungsprojektes

BERUFSBEDINGTE MOBILITÄT



Version:

Ambulante Pflege

BITTE ÜBERTRAGEN SIE HIER IHREN CODE VOM INFORMATIONS-UND AUFKLÄRUNGSBOGEN

(Bitte beachten Sie, dass dieser Code nötig ist, um Ihre Angaben aus dem Tagebuch und diesem Fragebogen aufeinander zu beziehen. Eine Teilnahme an der Verlosung der Gutscheine ist nur in diesem Fall möglich)

	Erster Buchstabe Vorname Ihrer Mutter	Erster Buchstabe Vorname Ihres Vaters	Erster Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Letzter Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Eigener Geburts-TAG	Eigener Geburts-MONAT	Erster Buchstabe eigener Geburtsort	Letzter Buchstabe eigener Geburtsort
Beispiel:	Mutter: Bea → B	Vater: Ulf → U	Kohl → K	Kohl → L	12.Mai → 12	12.Mai → 05	Zeitz → Z	Zeitz → Z
Ihr Code:								

Ich bestätige, dass ich mit der anonymisierten Auswertung meiner nachfolgenden Angaben einverstanden bin.

Ich bestätige, dass die nachfolgenden Angaben freiwillig sind. Ich habe verstanden, dass meine Angaben nicht dazu benutzt werden, um mich persönlich zu identifizieren.

Jetzt geht's los! Bitte umblättern

1. Ihre berufsbezogene Verkehrsteilnahme: Verkehrsmittel, Strecken und Zeitbedarfe

Bitte geschätzte Fahrkilometer und -stunden eintragen, wenn ein Verkehrsmittel mind. „selten“ genutzt wird

Welche Arten von Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen Sie üblicherweise, um während Ihrer Arbeitszeit Ihre Arbeitsaufgaben zu erledigen?	nie	selten	ab und zu	häufig	immer	Durchschn. Fahrleistung in Kilometer pro Monat	Durchschn. Fahrzeit in Stunden pro Woche
PKW (Kleinst- oder Kleinwagen z.B. Smart, VW Up, Ford Fiesta)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
PKW (Kompakt- oder Mittelklasse z. B. Skoda Octavia, VW Golf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
PKW (obere Mittelklasse oder Oberklasse, ab z.B. VW Passat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit weniger als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit mehr als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Motorisiertes Zweirad (bspw. Mofa, Moped, Motorrad)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Fahrrad (auch E-Bike o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Reine Fußwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Keines der o.g. Verkehrsmittel, sondern: -----	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche

Bitte tragen Sie hier die Fahrzeugart ein, welche Sie am häufigsten berufsbedingt nutzen:



Bitte geben Sie abschließend in der nebenstehenden Box **das Verkehrsmittel** an, welches Sie (mit Ausnahme von Fußwegen) zur Erledigung der berufsbedingten Wege **am häufigsten verwenden**. Bitte beziehen Sie sich bei den nachfolgenden Fragen zu den berufsbedingten Wegen und Verkehrsmitteln auf dieses Fahrzeug / diese Fahrzeugart.

Berufsbedingte Fußwege erfragen wir in diesem Fragebogen in einem gesonderten Abschnitt

**Berufsbedingte Strecken und Wege mit dem Fahrzeug****Bitte geben Sie an, auf welchen Streckenarten Sie anteilig unterwegs sind.**

Straßenarten	
Wohngebiete	+ _____ %
Stadtrand- und Industriegebiete	+ _____ %
innerstädtische Straßen	+ _____ %
Autobahn und Schnellstraßen	+ _____ %
Bundes- und Landstraßen	+ _____ %
Kreis- und Landstraßen	+ _____ %
Unbefestigte Wege	+ _____ %
Gesamtwege	=100%

Auf welchen Arten von Wegen oder Geländebereichen sind Sie im Rahmen der dienstlichen Aufgaben unterwegs?

	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
auf dem unternehmenseigenen Gelände	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf öffentlichen Straßen und Wegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere nicht- oder nur teilöffentliche Bereiche (z.B. Klinikgelände o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Auf meinen berufsbedingten Fahrten muss ich mit folgenden Ereignissen umgehen:

Dämmerungs- und Nachtfahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ungeplante Routenänderung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verspätungen wegen Stau, Baustellen, Verkehr, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechte Parksituation an den Zielorten – lange Suche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss aus Parkplatzmangel regelwidrig parken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkplätze oder Zufahrten werden durch Unberechtigte blockiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe aus Parkplatzmangel oder durch blockierte Zufahrtswege unnötig lange Fußwege.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Parkplatzsuche kostet mich viel Zeit und stresst mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ein- und Ausparken oder Manövrieren auf engem Raum erfolgen auf engstem Raum.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ich transportiere auf meinen dienstlichen Wegen oder Fahrten...

Nichts oder nur leichtes Handgepäck.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Personen, wie z.B. Kollegen/Kolleginnen/Patienten etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Materialien, Werkzeuge oder Arbeitsmittel, die ich für meine Tätigkeit benötige.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einzelne (größere und/oder schwerere) Objekte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehrere Objekte gleichzeitig (z.B. mehrere Koffer o.ä.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Ladungssicherung im Fahrzeug	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Beim Thema Ladungssicherung fühle ich mich kompetent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf dem Beifahrersitz und auf dem Armaturenbrett meines Fahrzeugs befinden sich keine ungesicherten Gegenstände (Papiere, Akten, Mobiltelefon).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nach den Patientenbesuchen habe ich jeweils genügend Zeit, Gepäck und Materialien sicher zu verstauen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Allgemeine Kennzeichen der berufsbedingten Mobilität

	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Die Organisation meiner beruflichen Wege /Fahrten bereitet mir Schwierigkeiten, die mich beeinträchtigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meinen Wegen/Fahrten passiere ich gefährliche Streckenabschnitte oder Zielorte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin besonderen Verkehrssituationen ausgesetzt (Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte, Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin auf den berufsbedingten Wegen/Fahrten abgelenkt durch Telefonate oder Gespräche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin auf den berufsbedingten Wegen/Fahrten abgelenkt durch bspw. Gespräche, Telefonate, zusätzliche Wege.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf meinen berufsbedingten Wegen erlebe ich häufig Schwierigkeiten am Zielort (Parken, Zielfindung allgemein).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das dienstlich genutzte Fahrzeug ist in einem guten Zustand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Schutzkleidung bei meiner Arbeit mit den Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Kleidung (bspw. festes Schuhwerk, Jacken etc.) auf meinen berufsbedingten Wegen).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Ihre Situation bei der Verkehrsteilnahme

Gedanken: Während meiner Fahrten beschäftigen ich mich intensiv mit Gedanken an...					
	gar nicht	eher nicht	teils-teils	stimmt eher	stimmt völlig
mein Privatleben oder an notwendige private Planungen .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
den Termin bzw. die Aufgabe, die als nächstes zu erledigen ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Fortsetzung: Gedanken an...	gar nicht	eher nicht	teils-teils	stimmt eher	stimmt völlig
zurückliegende Termine bzw. erledigte Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Arbeitsinhalte, z. B. Organisatorisches.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollegen oder Vorgesetzte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dinge innerhalb oder außerhalb des Fahrzeugs, die nichts direkt mit dem Fahren zu tun haben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich denke viel über unvorhersehbare Ereignisse nach, die im Verkehr passieren können.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich möchte mein Leben und meine Gesundheit nicht durch ein unsicheres Verkehrsmittel riskieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Angst davor, bei einem Verkehrsunfall verletzt zu werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Widrige Verkehrsverhältnisse (z.B. hohes Verkehrsaufkommen, schlechte Witterungsbedingungen) beunruhigen mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Verhalten hat einen sehr großen Einfluss auf meine Sicherheit und Gesundheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es ist auch bei ungünstigen Bedingungen (Enge Straßen, Dunkelheit, etc.) möglich, unfallfrei zu bleiben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin für meine Sicherheit selbst verantwortlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Risikoeinschätzung liegt immer im Optimalbereich zwischen Gefahr (z. B. Unfall, Bußgeld) und Nutzen (z. B. Zeit, Freude).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Fähigkeiten sind so gut, dass ich eigentlich mit jeder Verkehrssituation klar komme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe bei der Verkehrsteilnahme stets die volle Kontrolle über die Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Handlungen: Während meiner berufsbedingten Fahrten...					
benutze ich technische Geräte wie Smartphone, Tablet, Laptop o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bearbeite ich Patientenakten, schreibe Notizen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nutze ich die Zeit und esse, trinke oder rauche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
höre ich Musik, Radio, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unterhalte ich mich mit Mitfahrenden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
werde ich angerufen, rufe bei verpassten Anrufen zurück oder erledige andere dienstlich notwendige Telefonate.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Verhalten bei Ablenkung, Zeitdruck, etc.	gar nicht	eher nicht	teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Auch auf kurzen Strecken nutze ich Sicherheitseinrichtungen (Sicherheitsgurt, Helm, reflektierende Kleidung).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weniger geschützte Verkehrsteilnehmer (z.B. Fußgänger) haben bei mir immer und jederzeit Vorrang.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe immer davon aus, dass sich andere Verkehrsteilnehmer unerwartet verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich weise andere darauf hin, wenn ich bemerke, dass sie Sicherheitsregeln missachten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich strebe an, mich immer und überall sicher zu verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin bereit, meine freie Zeit zu investieren, um zu erfahren, wie ich mich im Straßenverkehr sicherer verhalten kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ihre Einstellungen zur Verkehrsteilnahme					
Es gibt viele Verkehrsvorschriften, die ich als Schikane empfinde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn ich wütend bin, fahre ich schon mal aggressiver als sonst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhaltensweisen, die gegen Regeln verstoßen (z. B. Höchstgeschwindigkeit) aber keinen Schaden nach sich ziehen kann ich schon einmal riskieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrsregeln sind für viele Strecken häufig übertrieben vorsichtig ausgelegt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie schätzen Sie Ihr Verkehrsverhalten im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern ein?					
vorsichtig riskant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportlich zurückhaltend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
langsam schnell	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
entspannt offensiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aufmerksam automatisch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich unterwegs unsicher oder gefährdet...					
während der Fahrten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
während Zwischenstopps oder Pausen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an den Zielorten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Ich fühle mich während meiner Tätigkeit unsicher oder bedroht durch:	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Menschen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hygienemängel- und Infektionsgefahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Örtliche bauliche Gegebenheiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anderes:.....	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde während meiner Tätigkeit bereits Opfer eines Übergriffs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Informationen zum Dienstfahrzeug

An meinem Fahrzeug wird/werden bedarfsgerecht...	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
die Reifen geprüft, z. B. Luftdruck, Profiltiefe und Verschleiß.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kühlwasser- und Ölstand geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Scheiben gereinigt und das Wischwasser aufgefüllt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Beleuchtung geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
eine Inspektion durchgeführt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrersitz und Spiegel angepasst, wenn Nutzer wechseln.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Einsatzfähigkeit von Verbandskasten, Warndreieck geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spezialauf- und -einbauten geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Bremsen geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wartungs- und Kontrollaufgaben/Zustand des Fahrzeugs					
Einfache Wartungs- und Kontrollaufgaben erfolgen eigenverantwortlich durch die Benutzer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist insgesamt in einem technisch guten Zustand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist für die Arbeitsaufgaben, für die ich es benötige, geeignet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Fahrzeug verfügt über ausreichende Hilfsmittel zur Ladungssicherung (Anti-Rutschmatte, feste Haltevorrichtungen etc.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden durch die Mitarbeiter umgehend der zuständigen Führungskraft mitgeteilt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden schnell und fachgerecht repariert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde vor der ersten Fahrt mit meinem Dienstfahrzeug in dessen Benutzung und technische Besonderheiten eingewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne alle fahrrelevanten Funktionen des Fahrzeugs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Mein Dienstfahrzeug verfügt über folgende technischen Hilfseinrichtungen, Assistenzsysteme:			
Seitenaufprallschutz	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Antiblockiersystem (ABS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Elektronisches Stabilitätssystem (ESP)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Abstandswarner oder -regler (ACC, ANB)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Antriebschlupfregelung (ASR)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Spurhalte-Assistent (ESC, LCS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
System zur Hindernis-/Fußgänger-Erkennung	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Bremsassistent (BAS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Tempomat	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Freisprechanlage	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht

Bedarfe und Wünsche an das Dienstfahrzeug

Folgende **technischen Sicherheitssysteme** wünsche ich mir , um die berufsbedingten Fahrten sicherer zu gestalten:

Folgende **Komfortfunktionen** wünsche ich mir , um die berufsbedingten Fahrten für mich angenehmer bzw. stressärmer zu gestalten:

Folgende weiteren Anmerkungen habe ich zu den dienstlich aktuell benutzten Fahrzeugen:

Schulungen/Weiterbildungen	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich wurde zu Beginn meiner Tätigkeit über die im Betrieb geltenden Regeln für berufsbedingte Fahrten informiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Falle von Defekten, Schäden oder Unfällen am Fahrzeug weiß ich, was ich zu tun habe bzw. wer mein Ansprechpartner im Betrieb ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



5. Organisation meiner Arbeitstätigkeit

Planbarkeit berufsbedingter Fahrten/Touren	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich habe täglich wechselnde Touren bzw. Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein gültiger Tourenplan für den nächsten Arbeitstag ist mir im Vorfeld bekannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre am Tag nacheinander mehrere Ziele an.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre pro Tag ungefähr ... geplante Ziele an, ohne zwischendurch zum PD zurück zu fahren.	<input type="radio"/> bis 5 <input type="radio"/> 5-10 <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> ≥ 15				
Meine Ziele liegen durchschnittlich im Umkreis vonkm vom Standort meines Pflegedienstes.	<input type="radio"/> 1-5km <input type="radio"/> 6-10km <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> 15 -20 <input type="radio"/> ≥ 20km				
Ich fahre morgens direkt von zu Hause zu meinem ersten Ziel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es kommt zu kurzfristigen Änderungen der Route oder des Arbeitsplans während des laufenden Arbeitstags...					
	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
durch Patientenabsagen oder kurzfristige Terminanfragen durch Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
weil ich auf jemanden warten muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch plötzliche Notfälle oder notfallartige Ereignisse die meine unmittelbare Reaktion erfordern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch notwendige Unterstützungen/ Hilfestellungen für Kolleginnen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch kurzfristige Änderungen des Patientenplans durch die Leitstelle / den Innendienst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch unplanmäßige Rückfahrten zum Betrieb aufgrund bspw. fehlenden Materials, fehlender Patientenakten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aus anderen Gründen:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bitte geben Sie an: Welche anderen Gründe sind das?					
Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen/Patienten an einem Arbeitstag...					
bin ich abgelenkt und konzentriere mich nicht richtig auf den Verkehr.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich sehr müde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich von den Fahrten genervt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
fühle ich mich durch die Fahrtumstände gestört.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich durch den Zeitdruck sehr beeinträchtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen/Patienten an einem Arbeitstag... (Fortsetzung)	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
muss ich außer der Fahraufgabe noch andere Dinge erledigen, um Zeit zu sparen oder verlorene Zeit wieder aufzuholen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
genieße ich die Fahrten und die Zeit zwischen den Terminen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kommt es vor, dass ich in Sekundenschlaf falle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Es ergeben sich Verzögerungen in meinen täglichen Arbeitsabläufen...	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wenn Sie mind. „selten“ angegeben haben: Die Verzögerungen im Arbeitsablauf ergeben sich durch...

die Arbeitsmenge.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine Ansprüche bzgl. einer sorgfältigen und bedarfsgerechten Arbeitsweise.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine eigene (ggf. eingeschränkte) gesundheitliche Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die ungünstige Tourenplanung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nicht korrekte Orts- bzw. Zielangaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch hohes Verkehrsaufkommen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch die ungünstige Parkplatzsituation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Kooperationswilligkeit /-unfähigkeit der Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die zu enge zeitliche Planung durch den Pflegedienst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unpassende Zeitplanungen der Kostenträger.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die nicht ausreichenden/unpassenden Pflegeverträge der Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die fehlende Unterstützung/Hilfestellung während der Durchführung durch andere Beteiligte (bspw. Verwandte).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Patienten, auf die ich warten muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausfälle von KollegInnen, die ich übernehmen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere kurzfristige Änderungen der Tagestour.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Betriebliche Organisation Ihrer Tätigkeit	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich arbeite insgesamt mehr als 40 Stunden pro Woche, z. B. aufgrund von Überstunden, Nebentätigkeiten oder Bereitschaftsdiensten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe KEINE ausreichende / erholsamen Pausen oder Ruhezeiten, z. B. Mittagspausen, Ruhezeiten, wenn ich unterwegs bin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite unter körperlich belastenden Bedingungen, z. B. Lärm, körperliche Anstrengungen, Zwangshaltungen, unzureichende Arbeits-, Betriebsmittel oder Fahrzeugausstattung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe z. B. aufgrund von Informationsmangel, fehlenden Entscheidungsmöglichkeiten oder emotionaler Belastungen Schwierigkeiten, meine Aufgaben bei der Arbeit gut zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das soziale Klima ist bei meiner Arbeit gestört - es herrscht "schlechte Stimmung", z. B. durch das Verhalten von Vorgesetzten, den mangelnden Zusammenhalt der Kollegen, Konflikte mit Kunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erlebe Schwierigkeiten bei den organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen, z.B. Sicherheit des Arbeitsplatzes, Bezahlung,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich empfinde bei meiner Arbeit Stress.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten bei meiner Arbeit unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit spielen in meinem Betrieb KEINE große Rolle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Arbeitszeiten

Meine vertragliche Wochenarbeitszeit in der ambulanten Pflege beträgt...	_____ h/ Woche	
Meine reale Wochenarbeitszeit beträgt inkl. Überstunden durchschnittlich	_____ h/Woche	
Arbeitszeiten: Ich arbeite in...		
Dauertagschicht.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Wechselschicht ohne Nachtschicht.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Geteilte Schichten /Teildienst.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Wechselschicht mit Nachtarbeit.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Dauerspätschicht.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Dauernachtschicht.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Sonstige	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Ich habe Wochenenddienste.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____

**Wenn Sie Wochenendienste angeben haben:**

	Wenige Male im Jahr	< 1x / Monat	1x / Monat	2x / Monat	Mind. 3x / Monat oder jede Woche
Ich arbeite samstags.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite sonntags.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Bereitschaftsdienste.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich bin stark in häusliche oder private Verpflichtungen eingebunden, z. B. Kinderbetreuung, Entlastung des Partners, Betreuung von Eltern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusätzlich zum täglichen Arbeitsweg pendele ich zwischen meinem Heimatort und der Unterkunft in der Nähe des Arbeitsplatzes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Arbeitszeiten verändern sich kurzfristig (z.B. durch Patientenübernahmen von erkrankten Kollegen).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7. Arbeitsaufgaben

Welche Arten ambulanten Pfluges führen Sie aus?	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Tagespflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhinderungspflege (Ersatzpflege)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nachpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intensivpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ambulante Vollzeitpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kurzzeitpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palliativpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Häusliche Krankenpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Welche der folgenden besonderen Patienten /-strukturen weist ihre ambulante Tätigkeit auf?					
	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Häufig wechselnde Patienten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Patienten mit erheblichen physischen Einschränkungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Patienten mit erheblichen geistigen Behinderungen / Einschränkungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Patienten mit psychischen Erkrankungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere, und zwar...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Welche Tätigkeiten führen Sie im Zuge Ihrer ambulanten Pflegetätigkeit aus?

	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Grundversorgungsleistungen (Körperpflege, Ernährung, Mobilität)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anleitung und Schulung von Angehörigen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gespräche mit Patienten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überwachung ärztlicher Anordnungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Präventionsberatung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hauswirtschaftliche Versorgungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beratung bei und Vermittlung von Hilfeangeboten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mahlzeitendienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beratungsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reinigungsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahr- und Begleitdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorlese- und Schreibdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Welche Unterstützungs- und Weiterbildungsmaßnahmen werden im Unternehmen angeboten?

Supervision oder Intervision	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behandlungs- oder Fallkonferenzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang mit spezifischen Erkrankungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spezifische Methoden der Pflege (Schmerzmanagement, Wundheilung etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang mit besonderen Patientengruppen (Demenz, psych. Erkrankungen etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gesundes Arbeiten (Heben und Tragen, Umgang mit schwierigen Ereignissen, Hygiene etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kommunikation und Interaktion mit Patienten (kulturelle Besonderheiten, Beziehungsgestaltung etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang mit extremen Ereignissen (Aggression, Gewalt, Nötigung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weiterbildungen im Bereich Recht und gesetzliche Grundlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Verhalten im Straßenverkehr / Verkehrssicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Kenntnisstand entspricht den Anforderungen meiner Tätigkeit im ambulanten Pflegedienst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Weiterbildungsangeboten des Unternehmens bin ich zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Möglichkeiten zur Teilnahme an Weiterbildungen bin ich zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich würde gerne an einer Verkehrssicherheitsmaßnahme zur Erhöhung meiner Fahrkompetenzen teilnehmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Stresserleben bei der Arbeit

	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Oftmals mache ich mir Sorgen, dass ich meine Aufgaben nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich frustriert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Aufgaben türmen sich oft zu einem großen Berg auf, den ich nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe manchmal große Angst vor der Zukunft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oft merke ich, dass ich mich gar nicht entspannen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manchmal fühle ich mich richtig ausgelaugt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich angespannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich reagiere gereizt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe unter Strom.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann in meinen Aufgaben richtig aufgehen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin voller Energie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Spaß an meinen Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Probleme nehme ich als Herausforderung wahr, die ich meistern kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu viele Aufgaben, die ich bewältigen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin ständig im Zeitdruck.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann gar nicht so schnell arbeiten wie ich müsste, um meine Aufgaben zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu wenig Zeit für mich selbst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Wählen Sie bitte aus den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten diejenige aus, die am besten angibt, wie Sie sich im Allgemeinen fühlen. Antworten Sie möglichst spontan, es gibt keine richtigen oder falschen Antworten.

Im Allgemeinen fühle ich mich während der Arbeit...

	kaum	etwas	einigermaßen	ziemlich	stark	sehr stark	außerordentlich
energiegeladen	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
nervös	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
einflussreich	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
körperlich verspannt	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
leistungsbereit	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
aufgeregt	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
körperlich unwohl	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
aufmerksam	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
konzentriert	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦

9. Arbeitspausen und Erholung

	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Die Pausenzeiten sind Teil der Tourenplanung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrzeiten zwischen den Patienten werden bei der Tourenplanung berücksichtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrtzeiten sind Teil der Arbeitszeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenplanung beinhaltet zeitliche Puffer für mögliche Verzögerungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Pausenzeiten und deren Dauer - in begrenztem Rahmen - mitbestimmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pausentätigkeiten: Ich verbringe meine Haupt- bzw. Mittagspause mit...

	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Essen und Trinken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Führen von Privatgesprächen..	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Führen von Arbeitsgespräche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbeiten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportlicher Betätigung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spaziergehen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erledigung von Besorgungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Versorgung von Kindern bzw. Angehörigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstigem.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Pausenorte: Ich verbringe meine Pause normalerweise...**

	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
am Arbeitsplatz/im Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in den Pausen-/Sozialräumen auf der Rettungswache	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Krankenhauskantinen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in wechselnden Gaststätten, Imbissen, Raststätten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu Hause bzw. bei Kollegen zu Hause	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an anderen Orten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Tourenplanung

	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Im Allgemeinen bin ich mit der Tourenplanung zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann die Tourenplanung selbst durchführen bzw. habe Mitspracherecht bei der Planung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde während der Tour angerufen und muss den Tourenplan ändern bzw. spontan selbst auf Terminverschiebungen reagieren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenpläne der einzelnen Mitarbeiterinnen der ambulanten Pflege wechseln oder rotieren in festen Abständen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte während meiner Tagestour SMS/Nachrichten über eine veränderte Tour.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Belastungen aus der Arbeitstätigkeit

Welchen Belastungen sind Sie während der Arbeit ausgesetzt?	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Kontakt mit gesundheitsgefährdenden Substanzen, z. B. Einatmen von gefährdenden Stoffen, Kontamination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
schwere körperliche Arbeit oder Zwangshaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige klimatische Bedingungen, z. B. Hitze, Luftzug, Kälte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Licht- bzw. Sichtbedingungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Arbeits- oder Betriebsmittel, z. B. Software, Geräte, Materialien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Rahmenbedingungen bei der Arbeit, z. B. wenig Bewegungsfläche am Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige ungünstige Bedingungen, z. B. Arbeiten mit Brand- oder Explosionsgefahr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Umgang zwischen Kollegen	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich bin mit der Art, wie Konflikte unter Kollegen gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann mich auf die Arbeit von Kollegen verlassen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wir unterstützen uns im Kollegenkreis gegenseitig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe im Wettbewerb mit meinen Kollegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kollegen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterschiedliche Beschäftigungsverhältnisse wirken sich negativ auf die Zusammenarbeit mit meinen Kollegen aus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhalten meines/r Vorgesetzten					
Ich erlebe, dass Vorgesetzte mit der Führungsaufgabe überfordert sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt Missverständnisse zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten über die Erwartungen an die Arbeit und die Ergebnisse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich ungerecht behandelt, z. B. weil erbrachte Leistungen nicht anerkannt werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Vorgesetzten bei Unklarheiten erreichen und gemeinsam eine gute Lösung finden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss negative Folgen befürchten, wenn ich Vorgesetzte um Hilfe bitte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte von Vorgesetzten widersprüchliche Anweisungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorschläge von Mitarbeitern werden von Vorgesetzten aufgegriffen und umgesetzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusammenarbeit mit Angehörigen/Patienten oder weiteren Personen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte mit Angehörigen/Patienten, oder anderen Dritten gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kunden/Patienten, Geschäftspartnern oder anderen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten Konflikte mit desorientierten, dementen Patienten auf	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



11. Ihre persönliche Gesundheit

Stunden pro Woche, in denen ich Bewegungssport treibe:	<input type="radio"/> <1h	<input type="radio"/> 1-2h	<input type="radio"/> 2-4h	<input type="radio"/> 4-10h	<input type="radio"/> >10h
	negativ	Eher negativ	Neutral	Eher positiv	positiv
Meine Gesundheit in den zurückliegenden 3 Jahren beurteile ich...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ich war in den vergangenen 3 Jahren durch folgende Erkrankungen oder deren Folgen beeinträchtigt:

	Gar nicht	Eher nicht	Teils-teils	Überwiegend	Sehr stark
Übergewicht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diabetes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Stoffwechselerkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bluthochdruck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige Herz-Kreislaufkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Atemwegserkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schmerzstörungen/ chronische Schmerzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankung des Muskel-Skelett-Systems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Epilepsie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sehstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Psychische Beschwerden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankungen des Verdauungssystems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medikamenteneinnahme	Nie oder sehr selten	Selten	Ab und zu	Häufiger	Sehr oft
leichte Schmerzmittel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
starke Schmerzmittel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beruhigungsmittel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
psychoaktive Medikamente, z. B. Antidepressiva, Neuroleptika	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
blutdruckregulierende Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Antidiabetika, z. B. Insulin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medikamente gegen Muskelverspannungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stimulanzien, z. B. Ephedrin, Ritalin®	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**12. Zu Ihrer Person**

Geschlecht	<input type="radio"/> Frau		<input type="radio"/> Mann		
Alter	<input type="radio"/> 18-27	<input type="radio"/> 28-37	<input type="radio"/> 38-47	<input type="radio"/> 48-57	<input type="radio"/> 58-67
Familienstand	<input type="radio"/> ledig bzw. allein lebend <input type="radio"/> verheiratet oder in fester Partnerschaft lebend <input type="radio"/> geschieden bzw. getrennt lebend <input type="radio"/> verwitwet <input type="radio"/> anderer				
Berufserfahrung in der Pflege	<input type="radio"/> unter 1 Jahr	<input type="radio"/> 1-4 Jahre	<input type="radio"/> 5-10 Jahre	<input type="radio"/> 11-15 Jahre	<input type="radio"/> >15 Jahre
Ursprünglich anderen Beruf erlernt?	<input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Ja, und zwar: _____				
Berufsabschluss im Pflegebereich	<input type="radio"/> Altenpflegehelfer/-in <input type="radio"/> Altenpfleger/-in <input type="radio"/> Gesundheits- und Krankenpfleger/-in <input type="radio"/> Gesundheits- und Kinderkrankenpfleger/-in <input type="radio"/> Heilerziehungspfleger/-in <input type="radio"/> Sozialassistent <input type="radio"/> Pflegemanager/-in <input type="radio"/> Anderer Abschluss und zwar: _____				

SIE HABEN ES GESCHAFFT!

und

VIELEN DANK!

Da Sie den **Fragebogen vollständig ausgefüllt** haben, können Sie ihn nun in den beiliegenden vorfrankierten Rücksendeumschlag stecken und am Ende zusammen mit den anderen Untersuchungsmaterialien (Tagebuch) am Folgetag des letzten Ausfülltags in den Briefkasten stecken und an uns zurück senden.

P.S.: VERGESSEN SIE DAS GEWINNSPIEL und die dafür notwendige **ANGABE DES CODES NICHT! IHREN PERSÖNLICHEN CODE** haben Sie am **ANFANG der WOCHE** auf den ersten Aufklärungsbogen geschrieben. Wenn Sie ihn jetzt auch **AUF DEN EINZELNEN DECKBLÄTTERN DES FRAGEBOGENS UND DER TAGEBÜCHER VERMERKT** haben, **NEHMEN SIE AN DER VERLOSUNG TEIL! Viel GLÜCK!**

FRAGEBOGEN ZU FORMEN UND WAHRNEHMUNGEN ORGANISATIONALER MOBILITÄT

Außendienst, Freiberufler, Berater in überwiegend nicht-technischen Aufgaben

Im Rahmen des Forschungsprojektes



BestMobil

BITTE ÜBERTRAGEN SIE HIER IHREN CODE VOM INFORMATIONS-UND AUFKLÄRUNGSBOGEN (Bitte beachten Sie, dass dieser Code nötig ist, um Ihre Angaben aus dem Tagebuch und diesem Fragebogen aufeinander zu beziehen. Eine Teilnahme an der Verlosung der Gutscheine ist nur in diesem Fall möglich)

	Erster Buchstabe Vorname Ihrer Mutter	Erster Buchstabe Vorname Ihres Vaters	Erster Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Letzter Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Eigener Geburts-TAG	Eigener Geburts-MONAT	Erster Buchstabe eigener Geburtsort	Letzter Buchstabe eigener Geburtsort
Beispiel:	Mutter: Bea → B	Vater: Ulf → U	Kohl → K	Kohl → L	12.Mai → 12	12.Mai → 05	Zeitz → Z	Zeitz → Z
Ihr Code:								

Ich bestätige hiermit, dass ich mit der anonymisierten Auswertung meiner nachfolgenden Angaben einverstanden bin.

Ich bestätige, dass die nachfolgenden Angaben freiwillig sind. Ich habe verstanden, dass meine Angaben nicht dazu benutzt werden, um mich persönlich zu identifizieren.

Jetzt geht's los! Bitte Umblättern...

1. Ihre berufsbezogene Verkehrsteilnahme: Verkehrsmittel, Strecken und Zeitbedarfe

Bitte tragen Sie die geschätzten Fahrkilometer und -stunden ein, wenn ein Verkehrsmittel mind. „selten“ genutzt wird.

Welche Arten von Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen Sie üblicherweise, um während Ihrer Arbeitszeit Ihre Arbeitsaufgaben zu erledigen?	nie	selten	ab und zu	häufig	immer	Durchschn. Fahrleistung in Kilometer pro Monat	Durchschn. Fahrzeit in Stunden pro Woche
PKW (Kleinst- oder Kleinwagen z.B. Smart, VW Up, Ford Fiesta)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
PKW (Kompakt- oder Mittelklasse z. B. Skoda Octavia, VW Golf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
PKW (obere Mittelklasse oder Oberklasse, ab z.B. VW Passat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Geländegängiges Fahrzeug (SUV, Geländewagen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
LKW mit Gesamtmasse bis 3,5t	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
LKW mit Gesamtmasse über 3,5t	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit weniger als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit mehr als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Motorisiertes Zweirad (bspw. Mofa, Moped, Motorrad)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Fahrrad (auch E-Bike o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Reine Fußwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Keines der o.g. Verkehrsmittel, sondern: -----	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche

Bitte tragen Sie hier die Fahrzeugart ein, welche Sie am häufigsten berufsbedingt nutzen:

Bitte geben Sie abschließend in der nebenstehenden Box **das Verkehrsmittel** an, welches Sie (mit Ausnahme von Fußwegen) **zur Erledigung der berufsbedingten Wege am häufigsten verwenden**. Bitte beziehen Sie sich bei den nachfolgenden Fragen zu den berufsbedingten Wegen und Verkehrsmitteln auf dieses Fahrzeug / diese Fahrzeugart.

Berufsbedingte Fußwege erfragen wir in diesem Fragebogen in einem gesonderten Abschnitt.

Berufsbedingte Strecken und Wege mit dem Fahrzeug

Bitte geben Sie an, auf welchen Streckenarten sie anteilig unterwegs sind.

Straßenarten	
Wohngebiete	+ _____ %
Stadtrand- und Industriegebiete	+ _____ %
innerstädtische Straßen	+ _____ %
Autobahn und Schnellstraßen	+ _____ %
Bundes- und Landstraßen	+ _____ %
Kreis- und Landstraßen	+ _____ %
Unbefestigte Wege	+ _____ %
Gesamtwege	= _____ 100 %

Auf welchen Arten von Wegen oder Geländebereichen sind Sie außerdem unterwegs?

	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
auf dem Gelände ihres eigenen Unternehmens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf den Betriebsgeländen anderer Unternehmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere nicht- oder nur teilöffentliche Bereiche (z.B. wegen Reparaturen abgesperrte Bereiche), nicht verkehrsbezogen erschlossene Areale, Baustellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Die Erledigung ihrer Aufträge selbst erfolgt üblicherweise...

bei gewerblichen Kunden auf deren Betriebsgeländen außerhalb von Gebäuden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei gewerblichen Kunden auf deren Betriebsgeländen innerhalb von Gebäuden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei gewerblichen Kunden ohne abgegrenztes Firmen- bzw. Betriebsgelände	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei Privatkunden (in privaten Wohnungen, Häusern)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
im (ggf. gesperrten) öffentlichen Verkehrsraum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Welche Aufträge führen sie aus?

Geplante Gespräche/Kooperationen mit Kunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einsätze mit engem Zeitfenster	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wiederkehrende Treffen/Kooperationen, turnusmäßige Anfahrten fester Zielbereiche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erstgespräche/Begehungen, vorbereitende Aufgaben für andere Abteilungen, Firmen und Mitarbeiter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Analysen und Beurteilungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Akquisitionsgespräche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teamentwicklungen, Gruppengespräche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Konfliktgespräche /Gespräche mit hoher emotionaler Betroffenheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorträge, Seminare, Schulungen, Beratungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Auf meinen berufsbedingten Fahrten muss ich mit folgenden Ereignissen umgehen:

Dämmerungs- und Nachtfahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ungeplante Routenänderung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verspätungen wegen Stau, Baustellen, Verkehr, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechte Parksituation an den Zielorten – lange Suche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss aus Parkplatzmangel regelwidrig parken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Parkplätze oder Zufahrten werden durch Unberechtigte blockiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe aus Parkplatzmangel oder durch blockierte Zufahrtswege unnötig lange Fußwege.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Parkplatzsuche kostet mich viel Zeit und stresst mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ein- und Ausparken oder Manövrieren auf engem Raum erfolgen auf engstem Raum.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich transportiere auf meinen dienstlichen Wegen oder Fahrten...					
Nichts oder nur leichtes Handgepäck.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Personen, wie z.B. Kollegen/Kolleginnen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Materialien, Werkzeuge oder Arbeitsmittel, für meine Tätigkeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
einzelne (größere und/oder schwerere) Objekte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mehrere Objekte gleichzeitig (z.B. mehrere Kisten, Koffer o.ä.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gefahrgut (kennzeichnungspflichtige Stoffe, Chemikalien oder Gegenstände o.ä.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ladungssicherung im Fahrzeug					
Beim Thema Ladungssicherung fühle ich mich kompetent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf dem Beifahrersitz und auf dem Armaturenbrett meines Fahrzeugs befinden sich keine ungesicherten Gegenstände (Papiere, Akten, Mobiltelefon).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nach den Aufträgen habe ich genügend Zeit, Gepäck und Arbeitsmaterialien sicher zu verstauen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Allgemeine Kennzeichen der berufsbedingten Mobilität

	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Die Organisation meiner beruflichen Wege /Fahrten bereitet mir Schwierigkeiten, die mich beeinträchtigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meinen Wegen/Fahrten passiere ich gefährliche Streckenabschnitte oder Zielorte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin besonderen Verkehrssituationen ausgesetzt (Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin auf den berufsbedingten Wegen/Fahrten abgelenkt durch Telefonate oder Gespräche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf meinen berufsbedingten Wegen erlebe ich häufig Schwierigkeiten am Zielort (Parken, Zielfindung allgemein).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein dienstlich genutztes Fahrzeug ist in einem guten Zustand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Schutzkleidung bei meiner Arbeitstätigkeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Kleidung (bspw. festes Schuhwerk, Jacken etc.) auf meinen berufsbedingten Wegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Ihre Situation bei der Verkehrsteilnahme

Gedanken: Während meiner Fahrten beschäftige ich mich intensiv mit Gedanken an...					
	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
mein Privatleben o. an notwendige private Planungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
den Termin bzw. die Aufgabe, die als nächstes zu erledigen ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zurückliegende Termine bzw. erledigte Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Arbeitsinhalte, z. B. Organisatorisches.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollegen oder Vorgesetzte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dinge innerhalb oder außerhalb des Fahrzeugs, die nichts direkt mit dem Fahren zu tun haben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Handlungen: Während meiner berufsbedingten Fahrten...					
benutze ich technische Geräte wie Smartphone, Tablet, Laptop o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bearbeite ich Unterlagen, Auftragspapiere oder schreibe Notizen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nutze ich die Zeit und esse, trinke oder rauche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
höre ich Musik, Radio, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unterhalte ich mich mit Mitfahrenden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
werde ich angerufen, rufe bei verpassten Anrufen zurück oder erledige andere geplante Telefonate.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bitte beurteilen Sie die nachfolgenden Aussagen:	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich denke viel über unvorhersehbare Ereignisse nach, die im Verkehr passieren können.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich möchte mein Leben und meine Gesundheit nicht durch ein unsicheres Verkehrsmittel riskieren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Angst davor, bei einem Verkehrsunfall verletzt zu werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Widrige Verkehrsverhältnisse beunruhigen mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Verhalten hat einen sehr großen Einfluss auf meine Sicherheit und Gesundheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es ist auch bei ungünstigen Bedingungen (Enge Straßen, Dunkelheit, etc.) möglich, unfallfrei zu bleiben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin für meine Sicherheit selbst verantwortlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Risikoeinschätzung liegt immer im Optimalbereich zwischen Gefahr (z. B. Unfall, Bußgeld) und Nutzen (z. B. Zeit, Freude).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme sind so gut, dass ich eigentlich mit jeder Verkehrssituation klar komme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe bei der Verkehrsteilnahme stets die volle Kontrolle über die Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhalten bei Ablenkung, Zeitdruck, etc.	gar	eher	Teils-	Stimmt	Stimmt

	nicht	nicht	teils	eher	völlig
Auch auf kurzen Strecken nutze ich die vorgesehenen Sicherheitseinrichtungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weniger geschützte Verkehrsteilnehmer (z.B. Fußgänger) haben bei mir immer und jederzeit Vorrang.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe immer davon aus, dass sich andere Verkehrsteilnehmer unerwartet verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich weise andere darauf hin, wenn ich bemerke, dass sie Sicherheitsregeln missachten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich strebe an, mich immer und überall sicher zu verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin bereit, meine freie Zeit zu investieren, um zu erfahren, wie ich mich im Straßenverkehr sicherer verhalten kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ihre Einstellungen zur Verkehrsteilnahme:	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Es gibt viele Verkehrsvorschriften, die ich als Schikane empfinde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn ich wütend bin, fahre ich schon mal aggressiver als sonst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhaltensweisen, die gegen Regeln verstoßen (z. B. Höchstgeschwindigkeit) aber keinen Schaden nach sich ziehen kann ich schon einmal riskieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrsregeln sind für viele Strecken häufig übertrieben vorsichtig ausgelegt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie schätzen Sie Ihr Verkehrsverhalten im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern ein?					
	gar nicht	eher nicht	teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
vorsichtig riskant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportlich zurückhaltend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
langsam schnell	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
entspannt offensiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aufmerksam automatisch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich unterwegs unsicher oder gefährdet...					
während der Fahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
während Zwischenstopps oder Pausen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an den Zielorten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich während meiner Tätigkeit unsicher oder bedroht durch:					
Menschen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hygienemängel- und Infektionsgefahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ich fühle mich während meiner Tätigkeit unsicher oder bedroht durch... (Fortsetzung)	gar nicht	eher nicht	teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Örtliche bauliche Gegebenheiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Örtliche chemische oder physikalische Merkmale (Gase, Hitze, Kälte etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedrohung durch etwas Anderes:.....	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde während meiner Tätigkeit bereits Opfer eines Übergriffs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insofern Sie eine oder mehrere dieser o.g. Situationen erlebt haben und dazu bereit sind, geben Sie uns bitte einen Einblick in Geschehnisse, die Sie als bedrohlich erlebt haben.					

4. Informationen zum Dienstfahrzeug

An meinem Fahrzeug wird/werden bedarfsgerecht...	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
die Reifen geprüft, z. B. Luftdruck, Profiltiefe und Verschleiß.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kühlwasser- und Ölstand geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Scheiben gereinigt und das Wischwasser aufgefüllt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Beleuchtung geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
eine Inspektion durchgeführt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrersitz und Spiegel angepasst, wenn Nutzer wechseln.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Einsatzfähigkeit von Verbandskasten, Warndreieck geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spezialauf- und -einbauten geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Bremsen geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wartungs- und Kontrollaufgaben/Zustand des Fahrzeugs					
Einfache Wartungs- und Kontrollaufgaben erfolgen eigenverantwortlich durch die Benutzer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist insgesamt in einem technisch guten Zustand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist für die Arbeitsaufgaben, für die ich es benötige, geeignet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Fahrzeug verfügt über ausreichende Hilfsmittel zur Ladungssicherung (Anti-Rutschmatte, feste Haltevorrichtungen etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden durch die Mitarbeiter umgehend der zuständigen Führungskraft mitgeteilt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden schnell und fachgerecht repariert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde vor der ersten Fahrt mit meinem Dienstfahrzeug in dessen Benutzung und technische Besonderheiten eingewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne alle fahrrelevanten Funktionen des Fahrzeugs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mein Dienstfahrzeug verfügt über folgende technischen Hilfseinrichtungen, Assistenzsysteme:			
Seitenaufprallschutz	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Antiblockiersystem (ABS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Elektronisches Stabilitätssystem (ESP)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Abstandswarner oder -regler (ACC, ANB)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Antriebschlupfregelung (ASR)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Spurhalteassistent (ESC, LCS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
System zur Hindernis-/Fußgängererkennung	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Bremsassistent (BAS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Tempomat	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht

Bedarfe und Wünsche an das Dienstfahrzeug

Folgende **technischen Sicherheitssysteme** wünsche ich mir, um die berufsbedingten Fahrten sicherer zu gestalten:

Folgende **Komfortfunktionen (z.B. Stand- oder Sitzheizung, Assistenzfunktionen)** wünsche ich mir, um die berufsbedingten Fahrten für mich angenehmer bzw. stressärmer zu gestalten:

Folgende **weiteren Anmerkungen** habe ich zu den dienstlich aktuell benutzten Fahrzeugen:

Schulungen/Weiterbildungen	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich wurde zu Beginn meiner Tätigkeit über die im Betrieb geltenden Regeln für berufsbedingte Fahrten informiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Falle von Defekten, Schäden oder Unfällen am Fahrzeug weiß ich, was ich zu tun habe bzw. wer mein Ansprechpartner im Betrieb ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Organisation meiner Arbeitstätigkeit

Planbarkeit berufsbedingter Fahrten/Touren	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich habe oftmals wechselnde Touren bzw. Ziele.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein gültiger Tourenplan für die nächsten Fahrten ist mir im Vorfeld bekannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre pro Tag ungefähr ... geplante Ziele an, ohne zwischendurch zu meinem Unternehmen zurück zu fahren	<input type="radio"/> bis 5 <input type="radio"/> 5-10 <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> ≥ 15				

Meine Ziele liegen durchschnittlich im Umkreis vonkm vom Standort meines Unternehmens.	<input type="radio"/> 1-5km	<input type="radio"/> 5-20km	<input type="radio"/> 20-50	<input type="radio"/> 50-100	<input type="radio"/> ≥ 1000km
Ich fahre morgens direkt von zu Hause zu meinem ersten Ziel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es kommt zu kurzfristigen Änderungen meines Arbeitsplans während des laufenden Arbeitstags...					
	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
durch Kundenabsagen oder kurzfristige Terminanfragen durch Kunden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
weil ich auf jemanden warten muss, was zu nachfolgenden Verspätungen führt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch plötzliche Ereignisse die meine unmittelbare Reaktion erfordern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch notwendige Unterstützungen/ Hilfestellungen für Kolleginnen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch kurzfristige Änderungen des Tourenplans durch den Innendienst o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch unplanmäßige Rückfahrten zum Betrieb aufgrund bspw. fehlenden Materials, fehlender Unterlagen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aus anderen Gründen:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<i>Bitte geben Sie an: Welche anderen Gründe sind das?</i>					
Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen an einem Arbeitstag...	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
bin ich abgelenkt und konzentriere mich nicht richtig auf den Verkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich sehr müde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich von den Fahrten genervt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
fühle ich mich durch die Fahrtumstände gestört	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich durch den Zeitdruck sehr beeinträchtigt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
muss ich außer der Fahraufgabe noch andere Dinge erledigen, um Zeit zu sparen oder verlorene Zeit wieder aufzuholen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
genieße ich die Fahrten und die Zeit zwischen den Terminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kommt es vor, dass ich in Sekundenschlaf falle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wie oft ergeben sich Verzögerungen in Ihren Arbeitsabläufen?	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn Sie mindestens „selten“ angegeben haben: Die Verzögerungen im Arbeitsablauf ergeben sich durch...					
die Arbeitsmenge.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine Ansprüche bzgl. einer sorgfältigen und bedarfsgerechten Arbeitsweise.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine eigene (ggf. eingeschränkte) gesundheitliche Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die ungünstige Tourenplanung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nicht korrekte Orts- bzw. Zielangaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch hohes Verkehrsaufkommen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch die ungünstige Parkplatzsituation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schwierige bzw. zeitraubende Kommunikation mit den Kunden vor Ort.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die zu enge zeitliche Planung durch den Innendienst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unpassende Zeitplanungen der Kunden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die fehlende Informationen/Hilfestellung durch andere Beteiligte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausfälle von KollegInnen, die ich übernehmen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Betriebliche Organisation Ihrer Tätigkeit					
	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich habe KEINE ausreichende / erholsamen Pausen oder Ruhezeiten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite unter körperlich belastenden Bedingungen, z. B. Lärm, körperliche Anstrengungen, Zwangshaltungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe z. B. aufgrund von Informationsmangel oder fehlenden Entscheidungsmöglichkeiten Schwierigkeiten, meine Aufgaben gut zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das soziale Klima ist bei meiner Arbeit gestört - es herrscht "schlechte Stimmung", z. B. durch das Verhalten von Vorgesetzten, der Kollegen oder Konflikte mit Kunden o.a.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erlebe Schwierigkeiten bei den organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen, z.B. Sicherheit des Arbeitsplatzes, Bezahlung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich empfinde bei meiner Arbeit Stress.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin mit den Gestaltungsmöglichkeiten bei meiner Arbeit unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit spielen in meinem Betrieb keine große Rolle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<i>Gibt es weitere Merkmale Ihrer Arbeitsorganisation oder der Tagesplanungen, die Sie bei der Ausführung Ihrer Tätigkeit behindern? Wenn ja, bitte sagen Sie uns welche das sind/waren.</i>					

6. Arbeitszeiten

Meine vertragliche Wochenarbeitszeit beträgt...	_____ h/ Woche	
Meine tatsächliche Wochenarbeitszeit beträgt inkl. Überstunden durchschnittlich	_____ h/Woche	
Arbeitszeiten: Ich arbeite in...		
Ohne fest vorgegebene Zeiteinteilung.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Tagesaufgaben.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Tagesaufgaben mit Übernachtungen.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Wochenaufgaben mit mehreren Übernachtungen.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Monats-/Jahresaufgaben mit zweitem Wohnort.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Ich arbeite an Wochenenden.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____

Wenn Sie Wochenendienste angegeben haben:					
	Wenige Male im Jahr	< 1x / Monat	1x / Monat	2x / Monat	Mind. 3x / Monat oder jede Woche
Ich arbeite samstags.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite sonntags.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Rufbereitschaft o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbeitszeiten: Saisonale oder wiederkehrende Arbeitszeitspitzen					
	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Bei meiner Arbeitstätigkeit gibt es Arbeitslastspitzen mit entsprechenden Arbeitszeitverlängerungen zu bestimmten Zeiten, aus bestimmten Anlässen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn zutreffend: Wodurch ergeben sich die Arbeitslastspitzen aus Ihrer Sicht?					
Sehen Sie Möglichkeiten, diese Spitzen zukünftig stärker zu vermeiden? Wenn ja, welche sind das?					
Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich bin stark in häusliche oder private Verpflichtungen eingebunden, z. B. Kinderbetreuung, Entlastung des Partners, Betreuung von Eltern, ehrenamtliche Arbeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusätzlich zum täglichen Arbeitsweg pendele ich zwischen meinem Heimatort und der Unterkunft in der Nähe des Arbeitsplatzes ("Wochenend- oder Mehrtagespendeln").	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Arbeitszeiten verändern sich kurzfristig (z.B. durch erkrankte Kollegen).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin privat im Ehrenamt oder Vereinsaufgaben sehr stark eingebunden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7. Fort- und Weiterbildungsangebote

	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils- teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Mein Kenntnisstand zur Sicherheit und Gesundheit entspricht den Anforderungen meiner Tätigkeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne die Weiterbildungsangebote in meinem Fachgebiet oder zur Sicherheit und Gesundheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Weiterbildungsangeboten in meinem Fachgebiet oder zur Sicherheit und Gesundheit bin ich zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Möglichkeiten zur Teilnahme an Weiterbildungen bin ich zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn ich es mir aussuchen könnte, würde ich gerne folgende Weiterbildungen besuchen:					
Ich würde gerne an einer Verkehrssicherheitsmaßnahme zur Erhöhung meiner Fahrkompetenzen o.ä. (richtig bremsen, Fahren unter Stress etc.) teilnehmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Stresserleben bei der Arbeit

	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils- teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Oftmals mache ich mir Sorgen, dass ich meine Aufgaben nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich frustriert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Aufgaben türmen sich oft zu einem großen Berg auf, den ich nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe manchmal große Angst vor der Zukunft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oft merke ich, dass ich mich gar nicht entspannen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manchmal fühle ich mich richtig ausgelaugt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich angespannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich reagiere gereizt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe unter Strom.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann in meinen Aufgaben richtig aufgehen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin voller Energie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Spaß an meinen Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Probleme nehme ich als Herausforderung wahr, die ich meistern kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu viele Aufgaben, die ich bewältigen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

(Stresserleben bei der Arbeit – Fortsetzung)	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich bin ständig im Zeitdruck.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann gar nicht so schnell arbeiten wie ich müsste, um meine Aufgaben zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu wenig Zeit für mich selbst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Arbeitspausen und Erholung

	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Die Pausenzeiten sind Teil der täglichen Arbeits- und Tourenplanung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrzeiten zwischen den Kunden werden bei der Arbeits- und Tourenplanung ausreichend berücksichtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrtzeiten sind Teil der Arbeitszeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenplanung beinhaltet zeitliche Puffer für mögliche Verzögerungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Pausenzeiten und deren Dauer mitbestimmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pausentätigkeiten: Ich verbringe meine Haupt- bzw. Mittagspause mit...					
	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Essen und Trinken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Führen von Privatgesprächen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Führen von Arbeitsgesprächen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbeiten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportlicher Betätigung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spaziergehen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erledigung von Besorgungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Versorgung von Kindern bzw. Angehörigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstigem.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pausenorte: Ich verbringe meine Pause normalerweise...					
am Arbeitsplatz/im Fahrzeug.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Kantinen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in wechselnden Gaststätten, Imbissen, Raststätten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu Hause bzw. bei Kollegen zu Hause.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Parks oder irgendwo in der Natur.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf Rastplätzen, Autohöfen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tourenplanung					
Im Allgemeinen bin ich mit der Tourenplanung zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann die Tourenplanung selbst durchführen bzw. habe Mitspracherecht bei der Planung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde während der Tour angerufen und muss den Tourenplan ändern bzw. spontan selbst auf Terminverschiebungen reagieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

(Tourenplanung – Fortsetzung)	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Die Tourenpläne der einzelnen Mitarbeiterinnen der ambulanten Pflege wechseln oder rotieren in festen Abständen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte während meiner Tagestour SMS/Nachrichten über eine veränderte Tour.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Belastungen aus der Arbeitstätigkeit

Welchen Belastungen sind Sie während der Arbeit ausgesetzt?	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Kontakt mit gesundheitsgefährdenden Substanzen, z. B. Einatmen von gefährdenden Stoffen, Kontamination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
schwere körperliche Arbeit oder Zwangshaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige klimatische Bedingungen, z. B. Hitze, Luftzug, Kälte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Licht- bzw. Sichtbedingungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Arbeits- oder Betriebsmittel, z. B. Software, Geräte, Materialien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Rahmenbedingungen bei der Arbeit, z. B. wenig Bewegungsfläche am Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige ungünstige Bedingungen, z. B. Arbeiten mit Brand- oder Explosionsgefahr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang zwischen Kollegen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte unter Kollegen gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann mich auf die Arbeit von Kollegen verlassen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wir unterstützen uns im Kollegenkreis gegenseitig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe im Wettbewerb mit meinen Kollegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kollegen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterschiedliche Beschäftigungsverhältnisse wirken sich negativ auf die Zusammenarbeit mit meinen Kollegen aus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhalten meines/r Vorgesetzten (wenn vorhanden)					
Ich erlebe, dass Vorgesetzte mit der Führungsaufgabe überfordert sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt Missverständnisse zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten über die Erwartungen an die Arbeit und die Ergebnisse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich ungerecht behandelt, z. B. weil erbrachte Leistungen nicht anerkannt werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Vorgesetzten bei Unklarheiten erreichen und gemeinsam eine gute Lösung finden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss negative Folgen befürchten, wenn ich Vorgesetzte um Hilfe bitte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte von Vorgesetzten widersprüchliche Anweisungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorschläge von Mitarbeitern werden von Vorgesetzten aufgegriffen und umgesetzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zusammenarbeit mit weiteren Personen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte mit Dritten gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kunden, Geschäftspartnern oder anderen Personen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. Ihre persönliche Gesundheit

Stunden pro Woche, in denen ich Bewegungssport treibe:	<input type="radio"/> <1h	<input type="radio"/> 1-2h	<input type="radio"/> 2-4h	<input type="radio"/> 4-10h	<input type="radio"/> >10h
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-----------------------------	----------------------------

	negativ	Eher negativ	Neutral	Eher positiv	positiv
Meine Gesundheit in den zurückliegenden 3 Jahren beurteile ich...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ich war in den vergangenen 3 Jahren durch folgende Erkrankungen oder deren Folgen beeinträchtigt:	Gar nicht	Eher nicht	Teils-teils	Überwiegend	Sehr stark
Übergewicht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diabetes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Stoffwechselerkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bluthochdruck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige Herz-Kreislaufkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Atemwegserkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schmerzstörungen/ chronische Schmerzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankung des Muskel-Skelett-Systems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Epilepsie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sehstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Psychische Beschwerden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankungen des Verdauungssystems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Medikamenteneinnahme	Nie	Selten	Ab und zu	Häufiger	Sehr oft
leichte Schmerzmittel, z.B. Aspirin [®] , Paracetamol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
starke Schmerzmittel, z. B. Morphin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beruhigungsmittel bzw. schlaffördernde Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
psychoaktive Medikamente, z. B. Antidepressiva, Neuroleptika	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
blutdruckregulierende Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Antidiabetika, z. B. Insulin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muskelrelaxanzien (gegen Muskelverspannungen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stimulanzien, z. B. Ephedrin, Ritalin [®]	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Zu Ihrer Person

Geschlecht	<input type="radio"/> Frau		<input type="radio"/> Mann		
Alter	<input type="radio"/> 18-27	<input type="radio"/> 28-37	<input type="radio"/> 38-47	<input type="radio"/> 48-57	<input type="radio"/> 58+
Familienstand	<input type="radio"/> ledig bzw. allein lebend <input type="radio"/> verheiratet oder in fester Partnerschaft lebend <input type="radio"/> geschieden bzw. getrennt lebend <input type="radio"/> verwitwet <input type="radio"/> anderer				
Berufserfahrung in ihrer aktuellen Tätigkeit	<input type="radio"/> unter 1 Jahr	<input type="radio"/> 1-4 Jahre	<input type="radio"/> 5-10 Jahre	<input type="radio"/> 11-15 Jahre	<input type="radio"/> >15 Jahre
Haben Sie ursprünglich einen anderen Beruf erlernt?	<input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Ja, und zwar: _____				

SIE HABEN ES GESCHAFFT!

und

VIELEN DANK!

Da Sie den **Fragebogen vollständig ausgefüllt** haben, können Sie ihn nun in den beiliegenden vorfrankierten Rücksendeumschlag stecken und am Ende zusammen mit den anderen Untersuchungsmaterialien (Tagebuch) am Folgetag des letzten Ausfülltags in den Briefkasten stecken und an uns zurück senden.

P.S.: VERGESSEN SIE DAS GEWINNSPIEL und die dafür notwendige **ANGABE DES CODES NICHT! IHREN PERSÖNLICHEN CODE** haben Sie am **ANFANG der WOCHE** auf den ersten Aufklärungsbogen geschrieben. Wenn Sie ihn jetzt auch **AUF DEN EINZELNEN DECKBLÄTTERN DES FRAGEBOGENS UND DER TAGEBÜCHER VERMERKT** haben, **NEHMEN SIE AN DER VERLOSUNG TEIL!**

Viel **GLÜCK!**

FRAGEBOGEN ZU FORMEN UND WAHRNEHMUNGEN ORGANISATIONALER MOBILITÄT

Technische Dienste (SIM)

Service, Instandsetzung, Montage

Im Rahmen des Forschungsprojektes



BITTE ÜBERTRAGEN SIE HIER IHREN CODE VOM INFORMATIONS-UND AUFKLÄRUNGSBOGEN (Bitte beachten Sie, dass dieser Code nötig ist, um Ihre Angaben aus dem Tagebuch und diesem Fragebogen aufeinander zu beziehen. Eine Teilnahme an der Verlosung der Gutscheine ist nur in diesem Fall möglich)

	Erster Buchstabe Vorname Ihrer Mutter	Erster Buchstabe Vorname Ihres Vaters	Erster Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Letzter Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Eigener Geburts-TAG	Eigener Geburts-MONAT	Erster Buchstabe eigener Geburtsort	Letzter Buchstabe eigener Geburtsort
Beispiel:	Mutter: Bea → B	Vater: Ulf → U	Kohl → K	Kohl → L	12.Mai → 12	12.Mai → 05	Zeitz → Z	Zeitz → Z
Ihr Code:								

Ich bestätige hiermit, dass ich mit der anonymisierten Auswertung meiner nachfolgenden Angaben einverstanden bin.

Ich bestätige, dass die nachfolgenden Angaben freiwillig sind. Ich habe verstanden, dass meine Angaben nicht dazu benutzt werden, um mich persönlich zu identifizieren.

Jetzt geht's los! Bitte Umblättern...

1. Ihre berufsbezogene Verkehrsteilnahme: Verkehrsmittel, Strecken und Zeitbedarfe

Bitte tragen Sie die geschätzten Fahrkilometer und -stunden ein, wenn ein Verkehrsmittel mind. „selten“ genutzt wird.

Welche Arten von Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen Sie üblicherweise, um während Ihrer Arbeitszeit Ihre Arbeitsaufgaben zu erledigen?	nie	selten	ab und zu	häufig	immer	Durchschn. Fahrleistung in Kilometer pro Monat	Durchschn. Fahrzeit in Stunden pro Woche
PKW (Kleinst- oder Kleinwagen z.B. Smart, VW Up, Ford Fiesta)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
PKW (Kompakt- oder Mittelklasse z. B. Skoda Octavia, VW Golf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
PKW (obere Mittelklasse oder Oberklasse, ab z.B. VW Passat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Geländegängiges Fahrzeug (SUV, Geländewagen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
LKW mit Gesamtmasse bis 3,5t	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
LKW mit Gesamtmasse über 3,5t	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit weniger als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit mehr als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Motorisiertes Zweirad (bspw. Mofa, Moped, Motorrad)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Fahrrad (auch E-Bike o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Reine Fußwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Keines der o.g. Verkehrsmittel, sondern:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche

Bitte tragen Sie hier die Fahrzeugart ein, welche Sie am häufigsten berufsbedingt nutzen:

Bitte geben Sie abschließend in der nebenstehenden Box **das Verkehrsmittel** an, welches Sie (mit Ausnahme von Fußwegen) **zur Erledigung der berufsbedingten Wege am häufigsten verwenden**. Bitte beziehen Sie sich bei den nachfolgenden Fragen zu den berufsbedingten Wegen und Verkehrsmitteln auf dieses Fahrzeug / diese Fahrzeugart.

Berufsbedingte Fußwege erfragen wir in diesem Fragebogen in einem gesonderten Abschnitt.

Berufsbedingte Strecken und Wege mit dem Fahrzeug

Bitte geben Sie an, auf welchen Streckenarten sie anteilig unterwegs sind.

Straßenarten					
Wohngebiete	+				%
Stadtrand- und Industriegebiete	+				%
innerstädtische Straßen	+				%
Autobahn und Schnellstraßen	+				%
Bundes- und Landstraßen	+				%
Kreis- und Landstraßen	+				%
Unbefestigte Wege	+				%
Gesamtwege	=				100 %
Auf welchen Arten von Wegen oder Geländebereichen sind Sie außerdem unterwegs?					
	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
auf dem Gelände ihres eigenen Unternehmens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf den Betriebsgeländen anderer Unternehmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere nicht- oder nur teilöffentliche Bereiche (z.B. wegen Reparaturen abgesperrte Bereiche), nicht verkehrsbezogen erschlossene Areale, Baustellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Erledigung ihrer Aufträge selbst erfolgt üblicherweise...					
bei gewerblichen Kunden auf deren Betriebsgeländen außerhalb von Gebäuden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei gewerblichen Kunden auf deren Betriebsgeländen innerhalb von Gebäuden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei gewerblichen Kunden ohne abgegrenztes Firmen- bzw. Betriebsgelände.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei Privatkunden (in privaten Wohnungen, Häusern)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
im (ggf. gesperrten) öffentlichen Verkehrsraum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Welche Aufträge führen sie aus?					
Geplante Auf- und Abbauten von bspw. technischen Anlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
(Notfall-)Einsätze mit engem Zeitfenster/auf Anforderung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wiederkehrende technische Funktionskontrollen, turnusmäßige Anfahrten fester Zielbereiche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erstbegehungen bzw. -erkundungen, Geländekontrollen, vorbereitende Aufgaben für andere Abteilungen, Firmen und Mitarbeiter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf meinen berufsbedingten Fahrten muss ich mit folgenden Ereignissen umgehen:					
Dämmerungs- und Nachtfahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ungeplante Routenänderung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verspätungen wegen Stau, Baustellen, Verkehr, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechte Parksituation an den Zielorten – lange Suche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss aus Parkplatzmangel regelwidrig parken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkplätze oder Zufahrten werden durch Unberechtigte blockiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Ich habe aus Parkplatzmangel oder durch blockierte Zufahrtswege unnötig lange Fußwege.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Parkplatzsuche kostet mich viel Zeit und stresst mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ein- und Ausparken oder Manövrieren auf engem Raum erfolgen auf engstem Raum.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich transportiere auf meinen dienstlichen Wegen oder Fahrten...					
Nichts oder nur leichtes Handgepäck.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Personen, wie z.B. Kollegen/Kolleginnen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Materialien, Werkzeuge oder Arbeitsmittel, für meine Tätigkeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einzelne (größere und/oder schwerere) Objekte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehrere Objekte gleichzeitig (z.B. mehrere Kisten, Koffer o.ä.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gefahrgut (kennzeichnungspflichtige Stoffe, Chemikalien oder Gegenstände o.ä.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ladungssicherung im Fahrzeug					
Beim Thema Ladungssicherung fühle ich mich kompetent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf dem Beifahrersitz und auf dem Armaturenbrett meines Fahrzeugs befinden sich keine ungesicherten Gegenstände (Papiere, Akten, Mobiltelefon).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nach den Aufträgen habe ich genügend Zeit, Gepäck und Arbeitsmaterialien sicher zu verstauen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Allgemeine Kennzeichen der berufsbedingten Mobilität

	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Die Organisation meiner beruflichen Wege /Fahrten bereitet mir Schwierigkeiten, die mich beeinträchtigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meinen Wegen/Fahrten passiere ich gefährliche Streckenabschnitte oder Zielorte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin besonderen Verkehrssituationen ausgesetzt (Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin auf den berufsbedingten Wegen/Fahrten abgelenkt durch Telefonate oder Gespräche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf meinen berufsbedingten Wegen erlebe ich häufig Schwierigkeiten am Zielort (Parken, Zielfindung allgemein).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein dienstlich genutztes Fahrzeug ist in einem guten Zustand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Schutzkleidung bei meiner Arbeitstätigkeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Kleidung (bspw. festes Schuhwerk, Jacken etc.) auf meinen berufsbedingten Wegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Ihre Situation bei der Verkehrsteilnahme

Gedanken: Während meiner Fahrten beschäftige ich mich intensiv mit Gedanken an...	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
mein Privatleben oder an notwendige private Planungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
den Termin bzw. die Aufgabe, die als nächstes zu erledigen ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zurückliegende Termine bzw. erledigte Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Arbeitsinhalte, z. B. Organisatorisches.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollegen oder Vorgesetzte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dinge innerhalb oder außerhalb des Fahrzeugs, die nichts direkt mit dem Fahren zu tun haben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Handlungen: Während meiner berufsbedingten Fahrten...					
benutze ich technische Geräte wie Smartphone, Tablet, Laptop o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bearbeite ich Unterlagen, Auftragspapiere oder schreibe Notizen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nutze ich die Zeit und esse, trinke oder rauche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
höre ich Musik, Radio, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unterhalte ich mich mit Mitfahrenden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
werde ich angerufen, rufe bei verpassten Anrufen zurück oder erledige andere geplante Telefonate.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bitte beurteilen Sie die nachfolgenden Aussagen.	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich denke viel über unvorhersehbare Ereignisse nach, die im Verkehr passieren können.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich möchte mein Leben und meine Gesundheit nicht durch ein unsicheres Verkehrsmittel riskieren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Angst davor, bei einem Verkehrsunfall verletzt zu werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Widrige Verkehrsverhältnisse beunruhigen mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Verhalten hat einen sehr großen Einfluss auf meine Sicherheit und Gesundheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es ist auch bei ungünstigen Bedingungen (Enge Straßen, Dunkelheit, etc.) möglich, unfallfrei zu bleiben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin für meine Sicherheit selbst verantwortlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Risikoeinschätzung liegt immer im Optimalbereich zwischen Gefahr (z. B. Unfall, Bußgeld) und Nutzen (z. B. Zeit, Freude)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme sind so gut, dass ich eigentlich mit jeder Verkehrssituation klar komme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe bei der Verkehrsteilnahme stets die volle Kontrolle über die Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Verhalten bei Ablenkung, Zeitdruck, etc.	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Auch auf kurzen Strecken nutze ich die vorgesehenen Sicherheitseinrichtungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weniger geschützte Verkehrsteilnehmer (z.B. Fußgänger) haben bei mir immer und jederzeit Vorrang.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe immer davon aus, dass sich andere Verkehrsteilnehmer unerwartet verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich weise andere darauf hin, wenn ich bemerke, dass sie Sicherheitsregeln missachten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich strebe an, mich immer und überall sicher zu verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin bereit, meine freie Zeit zu investieren, um zu erfahren, wie ich mich im Straßenverkehr sicherer verhalten kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ihre Einstellungen zur Verkehrsteilnahme					
Es gibt viele Verkehrsvorschriften, die ich als Schikane empfinde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn ich wütend bin, fahre ich schon mal aggressiver als sonst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhaltensweisen, die gegen Regeln verstoßen (z. B. Höchstgeschwindigkeit) aber keinen Schaden nach sich ziehen kann ich schon einmal riskieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrsregeln sind für viele Strecken häufig übertrieben vorsichtig ausgelegt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie schätzen Sie Ihr Verkehrsverhalten im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern ein?					
	gar nicht	eher nicht	teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
vorsichtig riskant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportlich zurückhaltend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
langsam schnell	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
entspannt offensiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aufmerksam automatisch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich unterwegs unsicher oder gefährdet...					
während der Fahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
während Zwischenstopps oder Pausen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an den Zielorten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ich fühle mich während meiner Tätigkeit unsicher oder bedroht durch:	gar nicht	eher nicht	teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Menschen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hygienemängel- und Infektionsgefahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Örtliche bauliche Gegebenheiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Örtliche chemische oder physikalische Merkmale (Gase, Hitze, Kälte etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anderes:.....	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde während meiner Tätigkeit bereits Opfer eines Übergriffs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insofern Sie eine oder mehrere dieser o.g. Situationen erlebt haben und dazu bereit sind, geben Sie uns bitte einen Einblick in Geschehnisse, die Sie als bedrohlich erlebt haben.					

4. Informationen zum Dienstfahrzeug

An meinem Fahrzeug wird/werden bedarfsgerecht...	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
die Reifen geprüft, z. B. Luftdruck, Profiltiefe und Verschleiß.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kühlwasser- und Ölstand geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Scheiben gereinigt und das Wischwasser aufgefüllt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Beleuchtung geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
eine Inspektion durchgeführt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrersitz und Spiegel angepasst, wenn Nutzer wechseln.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Einsatzfähigkeit von Verbandskasten, Warndreieck geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spezialauf- und -einbauten geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Bremsen geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wartungs- und Kontrollaufgaben/Zustand des Fahrzeugs					
Einfache Wartungs- und Kontrollaufgaben erfolgen eigenverantwortlich durch die Benutzer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist insgesamt in einem technisch guten Zustand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist für die Arbeitsaufgaben, für die ich es benötige, geeignet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Fahrzeug verfügt über ausreichende Hilfsmittel zur Ladungssicherung (Anti-Rutschmatte, feste Haltevorrichtungen etc.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wartungs- und Kontrollaufgaben/Zustand des Fahrzeugs (Fortsetzung)	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Schäden an den Fahrzeugen werden durch die Mitarbeiter umgehend der zuständigen Führungskraft mitgeteilt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden schnell und fachgerecht repariert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde vor der ersten Fahrt mit meinem Dienstfahrzeug in dessen Benutzung und technische Besonderheiten eingewiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne alle fahrrelevanten Funktionen des Fahrzeugs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mein Dienstfahrzeug verfügt über folgende technischen Hilfseinrichtungen, Assistenzsysteme:			
Seitenaufprallschutz	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Antiblockiersystem (ABS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Elektronisches Stabilitätssystem (ESP)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Abstandswarner oder -regler (ACC, ANB)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Antriebschlupfregelung (ASR)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Spurhalteassistent (ESC, LCS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
System zur Hindernis-/Fußgängererkennung	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Bremsassistent (BAS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht
Tempomat	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht

Bedarfe und Wünsche an das Dienstfahrzeug

Folgende **technischen Sicherheitssysteme** wünsche ich mir, um die berufsbedingten Fahrten sicherer zu gestalten:

Folgende **Komfortfunktionen (z.B. Stand- oder Sitzheizung, Assistenzfunktionen)** wünsche ich mir, um die berufsbedingten Fahrten für mich angenehmer bzw. stressärmer zu gestalten:

Folgende **weiteren Anmerkungen** habe ich zu den dienstlich aktuell benutzten Fahrzeugen:

Schulungen/Weiterbildungen	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich wurde zu Beginn meiner Tätigkeit über die im Betrieb geltenden Regeln für berufsbedingte Fahrten informiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Falle von Defekten, Schäden oder Unfällen am Fahrzeug weiß ich, was ich zu tun habe bzw. wer mein Ansprechpartner im Betrieb ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Organisation meiner Arbeitstätigkeit

Planbarkeit berufsbedingter Fahrten/Touren	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich habe täglich wechselnde Touren bzw. Ziele.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein gültiger Tourenplan für den nächsten Fahrten ist mir im Vorfeld bekannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre pro Tag ungefähr ... geplante Ziele an, ohne zwischendurch zu meinem Unternehmen zurück zu fahren	<input type="radio"/> bis 5 <input type="radio"/> 5-10 <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> ≥ 15				
Meine Ziele liegen durchschnittlich im Umkreis vonkm vom Standort meines Unternehmens.	<input type="radio"/> 1-5km <input type="radio"/> 6-10km <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> 15 -20 <input type="radio"/> ≥ 20km				
Ich fahre morgens direkt von zu Hause zu meinem ersten Ziel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es kommt zu kurzfristigen Änderungen meines Arbeitsplans während des laufenden Arbeitstags...					
	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
durch Kundenabsagen oder kurzfristige Terminanfragen durch Kunden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
weil ich auf jemanden warten muss, was zu nachfolgenden Verspätungen führt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch plötzliche Notfälle oder notfallartige Ereignisse die meine unmittelbare Reaktion erfordern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch notwendige Unterstützungen/ Hilfestellungen für Kolleginnen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch kurzfristige Änderungen des Tourenplans durch den Innendienst o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch unplanmäßige Rückfahrten zum Betrieb aufgrund bspw. fehlenden Materials, fehlender Unterlagen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aus anderen Gründen:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bitte geben Sie an: Welche anderen Gründe sind das?					
Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen an einem Arbeitstag...	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
bin ich abgelenkt und konzentriere mich nicht richtig auf den Verkehr.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich sehr müde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich von den Fahrten genervt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen an einem Arbeitstag... (Fortsetz.)	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
fühle ich mich durch die Fahrtumstände gestört.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich durch den Zeitdruck sehr beeinträchtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
muss ich außer der Fahraufgabe noch andere Dinge erledigen, um Zeit zu sparen oder verlorene Zeit wieder aufzuholen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
genieße ich die Fahrten und die Zeit zwischen den Terminen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kommt es vor, dass ich in Sekundenschlaf falle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wie oft ergeben sich Verzögerungen in Ihren Arbeitsabläufen...	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wenn Sie mindestens „selten“ angegeben haben: Die Verzögerungen im Arbeitsablauf ergeben sich durch...

die Arbeitsmenge.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine Ansprüche bzgl. einer sorgfältigen und bedarfsgerechten Arbeitsweise.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine eigene (ggf. eingeschränkte) gesundheitliche Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die ungünstige Tourenplanung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nicht korrekte Orts- bzw. Zielangaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch hohes Verkehrsaufkommen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch die ungünstige Parkplatzsituation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schwierige bzw. zeitraubende Kommunikation mit den Kunden vor Ort.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die zu enge zeitliche Planung durch den Innendienst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unpassende Zeitplanungen der Kunden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die fehlende Informationen/Hilfestellung durch andere Beteiligte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausfälle von KollegInnen, die ich übernehmen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Betriebliche Organisation Ihrer Tätigkeit

	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich habe KEINE ausreichende / erholsamen Pausen oder Ruhezeiten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite unter körperlich belastenden Bedingungen, z. B. Lärm, körperliche Anstrengungen, Zwangshaltungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Betriebliche Organisation Ihrer Tätigkeit (Fortsetzung)	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich habe z. B. aufgrund von Informationsmangel oder fehlenden Entscheidungsmöglichkeiten Schwierigkeiten, meine Aufgaben gut zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das soziale Klima ist bei meiner Arbeit gestört - es herrscht "schlechte Stimmung", z. B. durch das Verhalten von Vorgesetzten, der Kollegen oder Konflikte mit Kunden o.a..	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erlebe Schwierigkeiten bei den organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen, z.B. Sicherheit des Arbeitsplatzes, Bezahlung,.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich empfinde bei meiner Arbeit Stress.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten bei meiner Arbeit unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit spielen in meinem Betrieb keine große Rolle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<i>Gibt es weitere Merkmale Ihrer Arbeitsorganisation oder der Tagesplanungen, die Sie bei der Ausführung Ihrer Tätigkeit behindern? Wenn ja, bitte sagen Sie uns welche das sind/waren.</i>					

6. Arbeitszeiten

Meine vertragliche Wochenarbeitszeit beträgt...	_____ h/ Woche	
Meine tatsächliche Wochenarbeitszeit beträgt inkl. Überstunden	_____ h/Woche	
Arbeitszeiten: Ich arbeite in...		
Dauertagschicht	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Wechselschicht ohne Nachtschicht	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Geteilte Schichten /Teildienst	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Wechselschicht mit Nachtarbeit	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Dauerspätschicht	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Dauernachtschicht	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Sonstige, und zwar...	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
<i>Bitte hier eintragen</i>		
Ich habe Wochenenddienste	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____

Wenn Sie Wochenenddienste angegeben haben:					
	Wenige Male im Jahr	< 1x / Monat	1x / Monat	2x / Monat	Mind. 3x / Monat oder jede Woche
Ich arbeite samstags.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite sonntags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Bereitschaftsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Arbeitszeiten: Saisonale oder wiederkehrende Arbeitszeitpitzen					
	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Bei meiner Arbeitstätigkeit gibt es Arbeitslastspitzen mit entsprechenden Arbeitszeitverlängerungen zu bestimmten Zeiten, aus bestimmten Anlässen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn zutreffend: Wodurch ergeben sich die Arbeitslastspitzen aus Ihrer Sicht?					
Sehen Sie Möglichkeiten, diese Spitzen zukünftig stärker zu vermeiden? Wenn ja, welche sind das?					
Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich bin stark in häusliche oder private Verpflichtungen eingebunden, z. B. Kinderbetreuung, Entlastung des Partners, Betreuung von Eltern, ehrenamtliche Arbeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusätzlich zum täglichen Arbeitsweg pendele ich zwischen meinem Heimatort und der Unterkunft in der Nähe des Arbeitsplatzes ("Wochenend- oder Mehrtagespendeln").	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Arbeitszeiten verändern sich kurzfristig (z.B. durch erkrankte Kollegen).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7. Fort- und Weiterbildungsangebote

	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils- teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Mein Kenntnisstand zur Sicherheit und Gesundheit entspricht den Anforderungen meiner Tätigkeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne die Weiterbildungsangebote meines Unternehmens zur Sicherheit und Gesundheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Weiterbildungsangeboten des Unternehmens zur Sicherheit und Gesundheit bin ich zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Möglichkeiten zur Teilnahme an Weiterbildungen bin ich zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn ich es mir aussuchen könnte, würde ich gerne folgende Weiterbildungen besuchen:					
Ich würde gerne an einer Verkehrssicherheitsmaßnahme zur Erhöhung meiner Fahrkompetenzen o.ä. (richtig bremsen, Fahren unter Stress etc.) teilnehmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Stresserleben bei der Arbeit

	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils- teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Oftmals mache ich mir Sorgen, dass ich meine Aufgaben nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich frustriert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Aufgaben türmen sich oft zu einem großen Berg auf, den ich nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe manchmal große Angst vor der Zukunft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oft merke ich, dass ich mich gar nicht entspannen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manchmal fühle ich mich richtig ausgelaugt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich angespannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich reagiere gereizt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe unter Strom.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann in meinen Aufgaben richtig aufgehen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin voller Energie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Spaß an meinen Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Probleme nehme ich als Herausforderung wahr, die ich meistern kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu viele Aufgaben, die ich bewältigen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ich bin ständig im Zeitdruck.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann gar nicht so schnell arbeiten wie ich müsste, um meine Aufgaben zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu wenig Zeit für mich selbst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wählen Sie bitte aus den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten diejenige aus, die am besten angibt, wie Sie sich im Allgemeinen fühlen. Antworten Sie möglichst spontan, es gibt keine richtigen oder falschen Antworten.

Im Allgemeinen fühle ich mich während der Arbeit...

	kaum	etwas	einigermaßen	ziemlich	stark	sehr stark	außerordentlich
energiegeladen	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
nervös	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
einflussreich	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
körperlich verspannt	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
leistungsbereit	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
aufgeregt	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
körperlich unwohl	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
aufmerksam	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
konzentriert	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦

9. Arbeitspausen und Erholung

	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Die Pausenzeiten sind Teil der täglichen Arbeits- und Tourenplanung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrzeiten zwischen den Kunden werden bei der Arbeits- und Tourenplanung ausreichend berücksichtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrtzeiten sind Teil der Arbeitszeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenplanung beinhaltet zeitliche Puffer für mögliche Verzögerungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Pausenzeiten und deren Dauer - in begrenztem Rahmen - mitbestimmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pausentätigkeiten: Ich verbringe meine Haupt- bzw. Mittagspause mit...					
	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Essen und Trinken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Führen von Privatgesprächen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Führen von Arbeitsgespräche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbeiten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportlicher Betätigung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spaziergehen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erledigung von Besorgungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Versorgung von Kindern bzw. Angehörigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstigem.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pausenorte: Ich verbringe meine Pause normalerweise...					
am Arbeitsplatz/im Fahrzeug.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Kantinen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in wechselnden Gaststätten, Imbissen, Raststätten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu Hause bzw. bei Kollegen zu Hause.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Parks oder irgendwo in der Natur.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf Rastplätzen, Autohöfen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tourenplanung					
Im Allgemeinen bin ich mit der Tourenplanung zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann die Tourenplanung selbst durchführen bzw. habe Mitspracherecht bei der Planung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde während der Tour angerufen und muss den Tourenplan ändern bzw. spontan selbst auf Terminverschiebungen reagieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenpläne der einzelnen Mitarbeiterinnen der ambulanten Pflege wechseln oder rotieren in festen Abständen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte während meiner Tagestour SMS/Nachrichten über eine veränderte Tour.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Belastungen aus der Arbeitstätigkeit

Welchen Belastungen sind Sie während der Arbeit ausgesetzt?	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Kontakt mit gesundheitsgefährdenden Substanzen, z. B. Einatmen von gefährdenden Stoffen, Kontamination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
schwere körperliche Arbeit oder Zwangshaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige klimatische Bedingungen, z. B. Hitze, Luftzug, Kälte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Licht- bzw. Sichtbedingungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Belastungen aus der Arbeitstätigkeit (Fortsetzung)	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
ungünstige Arbeits- oder Betriebsmittel, z. B. Software, Geräte, Materialien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Rahmenbedingungen bei der Arbeit, z. B. wenig Bewegungsfläche am Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige ungünstige Bedingungen, z. B. Arbeiten mit Brand- oder Explosionsgefahr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang zwischen Kollegen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte unter Kollegen gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann mich auf die Arbeit von Kollegen verlassen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wir unterstützen uns im Kollegenkreis gegenseitig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe im Wettbewerb mit meinen Kollegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kollegen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterschiedliche Beschäftigungsverhältnisse wirken sich negativ auf die Zusammenarbeit mit meinen Kollegen aus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhalten meines/r Vorgesetzten					
Ich erlebe, dass Vorgesetzte mit der Führungsaufgabe überfordert sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt Missverständnisse zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten über die Erwartungen an die Arbeit und die Ergebnisse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich ungerecht behandelt, z. B. weil erbrachte Leistungen nicht anerkannt werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Vorgesetzten bei Unklarheiten erreichen und gemeinsam eine gute Lösung finden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss negative Folgen befürchten, wenn ich Vorgesetzte um Hilfe bitte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte von Vorgesetzten widersprüchliche Anweisungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorschläge von Mitarbeitern werden von Vorgesetzten aufgegriffen und umgesetzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusammenarbeit mit weiteren Personen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte mit Dritten gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kunden, Geschäftspartnern oder anderen Personen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. Ihre persönliche Gesundheit

Stunden pro Woche, in denen ich Bewegungssport treibe:	<input type="radio"/> <1h	<input type="radio"/> 1-2h	<input type="radio"/> 2-4h	<input type="radio"/> 4-10h	<input type="radio"/> >10h
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-----------------------------	----------------------------

	negativ	Eher negativ	Neutral	Eher positiv	positiv
Meine Gesundheit in den zurückliegenden 3 Jahren beurteile ich.....	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ich war in den vergangenen 3 Jahren durch folgende Erkrankungen oder deren Folgen beeinträchtigt:	Gar nicht	Eher nicht	Teils-teils	Überwiegend	Sehr stark
Übergewicht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diabetes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Stoffwechselerkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bluthochdruck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige Herz-Kreislaufferkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Atemwegserkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schmerzstörungen/ chronische Schmerzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankung des Muskel-Skelett-Systems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Epilepsie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sehstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Psychische Beschwerden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankungen des Verdauungssystems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Medikamenteneinnahme	Nie	Selten	Ab und zu	Häufiger	Sehr oft
leichte Schmerzmittel, z.B. Aspirin®, Paracetamol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
starke Schmerzmittel, z. B. Morphinum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beruhigungsmittel bzw. schlaffördernde Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
psychoaktive Medikamente, z. B. Antidepressiva, Neuroleptika	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
blutdruckregulierende Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Antidiabetika, z. B. Insulin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muskelrelaxanzien (gegen Muskelverspannungen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stimulanzien, z. B. Ephedrin, Ritalin®	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Gibt es weitere Aspekte Ihrer Gesundheit bzw. Ihres Gesundheitsverhaltens, die mit Ihrer Arbeitstätigkeit in Zusammenhang stehen? Bitte nennen Sie uns diese.

12. Zu Ihrer Person

Geschlecht	<input type="radio"/> Frau		<input type="radio"/> Mann		
Alter	<input type="radio"/> 18-27	<input type="radio"/> 28-37	<input type="radio"/> 38-47	<input type="radio"/> 48-57	<input type="radio"/> 58-67
Familienstand	<input type="radio"/> ledig bzw. allein lebend <input type="radio"/> verheiratet oder in fester Partnerschaft lebend <input type="radio"/> geschieden bzw. getrennt lebend <input type="radio"/> verwitwet <input type="radio"/> anderer				
Berufserfahrung in ihrer aktuellen Tätigkeit	<input type="radio"/> unter 1 Jahr	<input type="radio"/> 1-4 Jahre	<input type="radio"/> 5-10 Jahre	<input type="radio"/> 11-15 Jahre	<input type="radio"/> >15 Jahre
Haben Sie ursprünglich einen anderen Beruf erlernt?	<input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Ja, und zwar: _____				

SIE HABEN ES GESCHAFFT!

und

VIELEN DANK!

Da Sie den **Fragebogen vollständig ausgefüllt** haben, können Sie ihn nun in den beiliegenden vorfrankierten Rücksendeumschlag stecken und am Ende zusammen mit den anderen Untersuchungsmaterialien (Tagebuch) am Folgetag des letzten Ausfülltags in den Briefkasten stecken und an uns zurück senden.

P.S.: VERGESSEN SIE DAS GEWINNSPIEL und die dafür notwendige **ANGABE DES CODES NICHT! IHREN PERSÖNLICHEN CODE** haben Sie am **ANFANG der WOCHE** auf den ersten Aufklärungsbogen geschrieben. Wenn Sie ihn jetzt auch **AUF DEN EINZELNEN DECKBLÄTTERN DES FRAGEBOGENS UND DER TAGEBÜCHER VERMERKT** haben, **NEHMEN SIE AN DER VERLOSUNG TEIL! Viel GLÜCK!**

Anhang 4

DGUV-Forschungsprojekt



Zweite Befragung Ambulante Pflege

BITTE ÜBERTRAGEN SIE HIER IHREN CODE VOM INFORMATIONS-UND AUFKLÄRUNGSBOGEN

(Bitte beachten Sie, dass dieser Code nötig ist, um Ihre Angaben aus dem Tagebuch und diesem Fragebogen aufeinander zu beziehen. Eine Teilnahme an der Verlosung der Gutscheine ist nur in diesem Fall möglich)

	Erster Buchstabe Vorname Ihrer Mutter	Erster Buchstabe Vorname Ihres Vaters	Erster Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Letzter Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Eigener Geburts-TAG	Eigener Geburts-MONAT	Erster Buchstabe eigener Geburtsort	Letzter Buchstabe eigener Geburtsort
Bsp.:	Mutter: Bea → B	Vater: Ulf → U	Kohl → K	Kohl → L	12.Mai → 12	12.Mai → 05	Zeitz → Z	Zeitz → Z
Ihr Code:								

Ich bestätige, dass ich mit der anonymisierten Auswertung meiner nachfolgenden Angaben einverstanden bin.

Ich bestätige, dass die nachfolgenden Angaben freiwillig sind. Ich habe verstanden, dass meine Angaben nicht dazu benutzt werden, um mich persönlich zu identifizieren.

Jetzt geht's los! Bitte umblättern

1. Ihre berufsbezogene Verkehrsteilnahme: Verkehrsmittel, Strecken und Zeitbedarfe

Bitte tragen Sie die geschätzten Fahrkilometer und -stunden ein, wenn Sie ein Verkehrsmittel mindestens „selten“ nutzen.

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie, um Ihre Arbeitsaufgaben zu erledigen?	nie	selten	ab und zu	häufig	immer	Durchschn. Fahrleistung in Kilometer pro Monat	Durchschn. Fahrzeit in Stunden pro Woche
PKW (Kleinst- oder Kleinwagen z.B. Smart, VW Up, Ford Fiesta)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
2PKW (Kompakt- oder Mittelklasse z. B. Skoda Octavia, VW Golf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
PKW (obere Mittelklasse oder Oberklasse, ab z.B. VW Passat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit weniger als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit mehr als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Motorisiertes Zweirad (bspw. Mofa, Moped, Motorrad)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Fahrrad (auch E-Bike o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Reine Fußwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Keines der o.g. Verkehrsmittel, sondern: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche

Bitte tragen Sie in dem grau unterlegten Feld die **Fahrzeug- bzw. Fortbewegungsart ein, welche Sie am häufigsten berufsbedingt nutzen.**

Achten Sie bitte darauf, dass Sie sich bei Ihren nachfolgenden Einschätzungen auf dieses Fahrzeug / diese Fahrzeugart beziehen.

Berufsbedingte Strecken und Wege mit dem Fahrzeug

Bitte geben Sie an welche Streckenarten Sie auf ihren berufsbedingten Fahrten nutzen.					
Straßenarten					
Wohngebiete	+ _____ %				
Stadtrand- und Industriegebiete	+ _____ %				
innerstädtische Straßen	+ _____ %				
Autobahn und Schnellstraßen	+ _____ %				
Bundes- und Landstraßen	+ _____ %				
Kreis- und Landstraßen	+ _____ %				
Unbefestigte Wege	+ _____ %				
Gesamtwege	= 100%				
Wie oft fahren Sie:	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
auf dem unternehmenseigenen Gelände	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf öffentlichen Straßen und Wegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere nicht- oder nur teilöffentliche Bereiche (z.B. Klinikgelände o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf meinen berufsbedingten Fahrten muss ich mit folgenden Ereignissen umgehen:					
Dämmerungs- und Nachtfahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ungeplante Routenänderung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verspätungen wegen Stau, Baustellen, Verkehr, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechte Parksituation an den Zielorten .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss aus Parkplatzmangel regelwidrig parken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkplätze oder Zufahrten werden durch Unberechtigte blockiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe aus Parkplatzmangel oder durch blockierte Zufahrtswege unnötig lange Fußwege.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Parkplatzsuche kostet mich viel Zeit und stresst mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ein- und Ausparken oder Manövrieren auf engem Raum erfolgen auf engstem Raum.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich transportiere auf meinen dienstlichen Wegen oder Fahrten...					
Nichts oder nur leichtes Handgepäck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Personen, wie z.B. Kollegen/Kolleginnen/ Patienten etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Materialien, Werkzeuge oder Arbeitsmittel, die ich für meine Tätigkeit benötige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einzelne (größere und/oder schwerere) Objekte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehrere Objekte gleichzeitig (z.B. mehrere Koffer o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ladungssicherung im Fahrzeug	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Beim Thema Ladungssicherung fühle ich mich kompetent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf dem Beifahrersitz und auf dem Armaturenbrett meines Fahrzeugs befinden sich keine ungesicherten Gegenstände).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nach den Patientenbesuchen habe ich jeweils genügend Zeit, Gepäck und Materialien sicher zu verstauen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Allgemeine Kennzeichen der berufsbedingten Mobilität

Die Organisation meiner beruflichen Wege /Fahrten bereitet mir Schwierigkeiten, die mich beeinträchtigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meinen Wegen/Fahrten passiere ich gefährliche Streckenabschnitte oder Zielorte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin besonderen Verkehrssituationen ausgesetzt (Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin auf den berufsbedingten Wegen/Fahrten abgelenkt durch bspw. Gespräche, Telefonate, zusätzliche Wege.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf meinen berufsbedingten Wegen erlebe ich häufig Schwierigkeiten am Zielort (Parken, Zielfindung allgemein).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das dienstlich genutzte Fahrzeug ist in einem guten Zustand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Schutzkleidung bei meiner Arbeit mit den Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Kleidung (bspw. festes Schuhwerk, Jacken etc.) auf meinen berufsbedingten Wegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ihre eigene Situation bei der Verkehrsteilnahme

Gedanken: Während meiner Fahrten beschäftigen mich Gedanken an...	gar nicht	eher nicht	teils teils	stimmt eher	stimmt völlig
mein Privatleben oder an notwendige private Planungen .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die kommenden Termine bzw. Aufgaben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zurückliegende Termine bzw. Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Arbeitsinhalte, z. B. Organisatorisches.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollegen oder Vorgesetzte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere Dinge, die nichts mit dem Fahren zu tun haben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unvorhersehbare Ereignisse, die im Verkehr passieren können.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Gedanken: Während meiner Fahrten beschäftigen mich Gedanken an...	gar nicht	eher nicht	teils teils	stimmt eher	stimmt völlig
Ich habe Angst davor, bei einem Verkehrsunfall verletzt zu werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Widrige Verkehrsverhältnisse (z.B. hohes Verkehrsaufkommen, schlechte Witterungsbedingungen) beunruhigen mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrtbezogene Einstellungen					
Mein Verhalten hat großen Einfluss auf meine Sicherheit und Gesundheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es ist auch bei ungünstigen Bedingungen möglich, unfallfrei zu bleiben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin für meine Sicherheit selbst verantwortlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Risikoeinschätzung liegt immer im Optimalbereich zwischen Gefahr (z. B. Unfall, Bußgeld) und Nutzen (z. B. Zeit, Freude).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Fähigkeiten sind so gut, dass ich eigentlich mit jeder Verkehrssituation klarkomme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe bei der Verkehrsteilnahme stets die volle Kontrolle über die Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Während meiner berufsbedingten Fahrten...					
benutze ich technische Geräte wie Smartphone, Tablet, Laptop o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bearbeite ich Patientenakten, schreibe Notizen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nutze ich die Zeit und esse, trinke oder rauche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
höre ich Musik, Radio, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unterhalte ich mich mit Mitfahrenden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
erledige private oder dienstlich notwendige Telefonate.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auch auf kurzen Strecken nutze ich Sicherheitseinrichtungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrverhalten bei Ablenkung, Zeitdruck, etc.					
Ich gehe immer davon aus, dass sich andere Verkehrsteilnehmer unerwartet verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich weise andere darauf hin, dass sie Sicherheitsregeln missachten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich strebe an, mich immer und überall sicher zu verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin bereit, meine freie Zeit zu investieren, um zu erfahren, wie ich mich im Straßenverkehr sicherer verhalten kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ihre Einstellungen zur Verkehrsteilnahme	gar nicht	eher nicht	teils teils	stimmt eher	stimmt völlig
Es gibt viele Verkehrsvorschriften, die ich als Schikane empfinde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn ich wütend bin, fahre ich schon mal aggressiver als sonst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhaltensweisen, die gegen Regeln verstoßen, die aber keinen Schaden nach sich ziehen, riskiere ich schon mal.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrsregeln sind für viele Strecken übertrieben vorsichtig ausgelegt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie schätzen Sie Ihr Verkehrsverhalten im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern ein?					
vorsichtig riskant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportlich zurückhaltend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
langsam schnell	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
entspannt offensiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aufmerksam automatisch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich unterwegs unsicher oder gefährdet...					
während der Fahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
während Zwischenstopps oder Pausen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an den Zielorten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich während meiner Tätigkeit unsicher oder bedroht durch:					
Menschen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hygienemängel- und Infektionsgefahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Örtliche bauliche Gegebenheiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde während meiner Tätigkeit bereits Opfer eines Übergriffs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
An meinem Fahrzeug wird/werden bedarfsgerecht...	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
die Reifen geprüft und auch. zeitnah ersetzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kühlwasser- und Ölstand geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Scheiben gereinigt und das Wischwasser aufgefüllt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Beleuchtung geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
eine Inspektion durchgeführt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrersitz und Spiegel angepasst, wenn Nutzer wechseln.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Einsatzfähigkeit von Verbandskasten und Warndreieck geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spezialauf- und -einbauten geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Bremsen geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wartungs- und Kontrollaufgaben/Zustand des Fahrzeugs					
Einfache Wartungs- und Kontrollaufgaben erledige ich eigenverantwortlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist insgesamt in einem technisch guten Zustand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist für die Arbeitsaufgaben, für die ich es benötige, geeignet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Fahrzeug verfügt über ausreichende Hilfsmittel zur Ladungssicherung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden durch die Mitarbeiter umgehend der zuständigen Führungskraft mitgeteilt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden schnell und fachgerecht repariert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde vor der ersten Fahrt mit meinem Dienstfahrzeug in dessen Benutzung und technische Besonderheiten eingewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne alle fahrrelevanten Funktionen des Fahrzeugs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Betriebliche Verkehrssicherheit

Schulungen/Weiterbildungen im Verkehrsbereich	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich wurde zu Beginn meiner Tätigkeit über die im Betrieb geltenden Regeln für berufsbedingte Fahrten informiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde vor der ersten Fahrt mit meinem Dienstfahrzeug, umfassend in dessen Bedienung eingewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Falle von Defekten, Schäden oder Unfällen am Fahrzeug weiß ich, was ich zu tun habe bzw. wer mein Ansprechpartner im Betrieb ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Organisation meiner Arbeitstätigkeit

Planbarkeit berufsbedingter Fahrten/Touren	gar nicht	eher nicht	Teils teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich habe täglich wechselnde Touren bzw. Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein gültiger Tourenplan für den nächsten Arbeitstag ist mir im Vorfeld bekannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre am Tag nacheinander mehrere Ziele an.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre pro Tag ungefähr ... geplante Ziele an, ohne zwischendurch zum PD zurück zu fahren.	<input type="radio"/> bis 5 <input type="radio"/> 5-10 <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> ≥ 15				
Meine Ziele liegen durchschnittlich im Umkreis vonkm vom Standort meines Pflegedienstes.	<input type="radio"/> 1-5km <input type="radio"/> 6-10km <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> 15-20 <input type="radio"/> ≥ 20km				
Ich fahre morgens direkt von zu Hause zu meinem ersten Ziel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Unterbrechungen oder kurzfristige Änderungen während des laufenden Arbeitstags durch:	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Patientenabsagen oder kurzfristige Terminanfragen durch Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
weil ich auf jemanden warten muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
plötzliche Notfälle oder notfallartige Ereignisse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
notwendige Unterstützungen/ Hilfestellungen für Kolleginnen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kurzfristige Änderungen des Patientenplans durch die Leitstelle / den Innendienst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unplanmäßige Rückfahrten zum Betrieb aufgrund bspw. fehlenden Materials, fehlender Patientenakten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aus anderen Gründen:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bitte geben Sie an: Welche anderen Gründe sind das?					
Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen/Patienten an einem Arbeitstag...					
	gar nicht	eher nicht	teils teils	stimmt eher	stimmt völlig
...bin ich abgelenkt und konzentriere mich nicht richtig auf den Verkehr.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...bin ich sehr müde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...bin ich von den Fahrten genervt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...fühle ich mich durch die Fahrtumstände gestört.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...bin ich durch den Zeitdruck sehr beeinträchtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...muss ich außer der Fahraufgabe noch andere Dinge erledigen, um Zeit zu sparen oder verlorene Zeit wieder aufzuholen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...genieße ich die Fahrten und die Zeit zwischen den Terminen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...kommt es vor, dass ich in Sekundenschlaf falle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Verzögerungen im Arbeitsablauf ergeben sich auch durch...	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
die große Arbeitsmenge.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine eigenen Ansprüche bzgl. meiner Arbeitsweise.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine gesundheitliche Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die ungünstige Tourenplanung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nicht korrekte Orts- bzw. Zielangaben auf dem Tourenplan.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch hohes Verkehrsaufkommen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch die ungünstige Parkplatzsituation/ lange Parkplatzsuche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Kooperationswilligkeit /-unfähigkeit der Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die zu enge zeitliche Planung durch den Pflegedienst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unpassende Zeitplanungen der Kostenträger.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die nicht ausreichenden/unpassenden Pflegeverträge der Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die fehlende Unterstützung/Hilfestellung während der Durchführung durch andere Beteiligte (bspw. Verwandte).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Patienten, auf die ich warten muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausfälle von KollegInnen, die ich übernehmen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere kurzfristige Änderungen der Tagedtour.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Betriebliche Organisation Ihrer mobilen Tätigkeit	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Ich arbeite insgesamt mehr als 40 Stunden pro Woche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe KEINE ausreichenden / erholsamen Pausen oder Ruhezeiten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite unter körperlich belastenden Bedingungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe wegen fehlender Informationen oder Entscheidungsfreiheiten Schwierigkeiten, meine Aufgaben gut zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das soziale Klima ist bei meiner Arbeit gestört - es herrscht "schlechte Stimmung" oder fehlender Zusammenhalt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt Probleme bei den Abläufen und Rahmenbedingungen (bspw. Sicherheit des Arbeitsplatzes, Bezahlung).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich empfinde bei meiner Arbeit Stress.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten bei meiner Arbeit unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit spielen in meinem Betrieb KEINE große Rolle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Arbeitszeiten

Meine vertragliche Wochenarbeitszeit in der ambulanten Pflege beträgt...	_____ h/ Woche	
Meine reale Wochenarbeitszeit beträgt inkl. Überstunden durchschnittlich	_____ h/Woche	
Ich arbeite in...		
Dauertagschicht.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Wechselschicht ohne Nachtschicht.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Geteilte Schichten / Teildienst.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Wechselschicht mit Nachtarbeit.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Dauerspätschicht.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Dauernachtschicht.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Sonstige	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Ich habe Wochenenddienste.	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____

Wenn Sie Wochenenddienste angeben haben:

	wenige Male/Jahr	<1x/Monat	1x/Monat	2x/Monat	≥3x/Monat
Ich arbeite samstags.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite sonntags.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Bereitschaftsdienste.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin stark in häusliche oder private Verpflichtungen eingebunden, z. B. Kinderbetreuung, Betreuung von Eltern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich pendele zwischen meinem Heimatort und der Unterkunft in der Nähe meines Arbeitsplatzes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Arbeitszeiten verändern sich kurzfristig (z.B. durch Patientenübernahmen von erkrankten Kollegen).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Arbeitsaufgaben

Welche Arten ambulanter Pflege führen Sie wie oft aus?	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Tagespflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhinderungspflege (Ersatzpflege)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nachpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intensivpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ambulante Vollzeitpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kurzzeitpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palliativpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Häusliche Krankenpflege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Welche der folgenden besonderen Patienten /-strukturen weist ihre ambulante Tätigkeit auf?					
	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Häufig wechselnde Patienten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Patienten mit erheblichen physischen Einschränkungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Patienten mit erheblichen geistigen Behinderungen / Einschränkungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Patienten mit psychischen Erkrankungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Welche Tätigkeiten führen Sie im Zuge Ihrer ambulanten Pflege Tätigkeit aus?	gar nicht	eher nicht	teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Grundversorgungsleistungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anleitung und Schulung von Angehörigen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gespräche mit Patienten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überwachung ärztlicher Anordnungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Präventionsberatung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hauswirtschaftliche Versorgung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beratung bei und Vermittlung von Hilfeangeboten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mahlzeitendienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beratungsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reinigungsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahr- und Begleitdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorlese- und Schreibdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterstützungs- und Weiterbildungsmaßnahmen in Ihrem Unternehmen					
Supervision oder Intervision	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behandlungs- oder Fallkonferenzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang mit spezifischen Erkrankungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spezifische Methoden der Pflege (Schmerzmanagement, Wundheilung etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang mit besonderen Patientengruppen (Demenz, psych. Erkrankungen etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gesundes Arbeiten (Heben, Umgang mit schwierigen Ereignissen, Hygiene etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kommunikation und Interaktion mit Patienten (kulturelle Besonderheiten, Beziehungsgestaltung etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang mit extremen Ereignissen (Aggression, Gewalt, Nötigung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weiterbildungen im Bereich Recht und gesetzliche Grundlagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhalten im Straßenverkehr / Verkehrssicherheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Kenntnisstand entspricht den Anforderungen meiner Tätigkeit im ambulanten Pflegedienst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Weiterbildungsangeboten des Unternehmens bin ich zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Möglichkeiten zur Teilnahme an Weiterbildungen bin ich zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich würde gerne an Maßnahmen zum sichereren Fahren teilnehmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Stresserleben bei der Arbeit	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig		
Oftmals mache ich mir Sorgen, dass ich meine Aufgaben nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich fühle mich frustriert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Meine Aufgaben türmen sich oft zu einem großen Berg auf, den ich nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich habe manchmal große Angst vor der Zukunft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Oft merke ich, dass ich mich gar nicht entspannen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Manchmal fühle ich mich richtig ausgelaugt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich fühle mich angespannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich reagiere gereizt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich stehe unter Strom.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich kann in meinen Aufgaben richtig aufgehen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich bin voller Energie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich habe Spaß an meinen Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Probleme nehme ich als Herausforderung wahr, die ich meistern kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich habe zu viele Aufgaben, die ich bewältigen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich bin ständig im Zeitdruck.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich kann gar nicht so schnell arbeiten wie ich müsste, um meine Aufgaben zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Ich habe zu wenig Zeit für mich selbst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Bitte wählen Sie aus den Alternativen die Antwort aus, die am besten wiedergibt, wie Sie sich im Allgemeinen während der Arbeit fühlen.							
	kaum	etwas	einigermaßen	ziemlich	stark	sehr stark	außerordentlich
energiegeladen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nervös	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
einflussreich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
körperlich verspannt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
leistungsbereit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aufgeregt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
körperlich unwohl	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aufmerksam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
konzentriert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Arbeitspausen und Erholung	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Die Pausenzeiten sind Teil der Tourenplanung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrzeiten zwischen den Patienten werden bei der Tourenplanung berücksichtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrtzeiten sind Teil der Arbeitszeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenplanung beinhaltet zeitliche Puffer für mögliche Verzögerungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Pausenzeiten und deren Dauer - in begrenztem Rahmen - mitbestimmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pausentätigkeiten: Ich verbringe meine Haupt- bzw. Mittagspause mit...

essen und trinken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Privatgespräche führen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbeitsgespräche führen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportliche Betätigung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
spazieren gehen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Besorgungen erledigen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kinder bzw. Angehörige versorgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pauseorte: Ich verbringe meine Pause normalerweise...

am Arbeitsplatz/im Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in den Pausen-/Sozialräumen auf der Rettungswache	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Krankenhauskantinen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in wechselnden Gaststätten, Imbissen, Raststätten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu Hause bzw. bei Kollegen zu Hause	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an anderen Orten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Tourenplanung

Im Allgemeinen bin ich mit der Tourenplanung zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann die Tourenplanung selbst durchführen bzw. habe Mitspracherecht bei der Planung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde während der Tour angerufen und muss den Tourenplan ändern bzw. spontan selbst auf Terminverschiebungen reagieren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenpläne der einzelnen Mitarbeiterinnen wechseln oder rotieren in festen Abständen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte während meiner Tagestour SMS/Nachrichten über eine veränderte Tour.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Belastungen aus der Arbeitstätigkeit	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Kontakt mit gesundheitsgefährdenden Substanzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
schwere körperliche Arbeit oder Zwangshaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige klimatische Bedingungen, z. B. Hitze, Luftzug, Kälte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Licht- bzw. Sichtbedingungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Arbeits- oder Betriebsmittel, z. B. Software, Geräte, Materialien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Rahmenbedingungen bei der Arbeit, z. B. wenig Bewegungsfläche am Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige ungünstige Bedingungen, z. B. Arbeiten mit Brand- oder Explosionsgefahr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang zwischen Kollegen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte unter Kollegen gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann mich auf die Arbeit von Kollegen verlassen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wir unterstützen uns im Kollegenkreis gegenseitig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe im Wettbewerb mit meinen Kollegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kollegen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterschiedliche Beschäftigungsverhältnisse wirken sich negativ auf die Zusammenarbeit mit meinen Kollegen aus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhalten meines/r Vorgesetzten					
Ich erlebe, dass Vorgesetzte mit der Führungsaufgabe überfordert sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt Missverständnisse zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten über die Erwartungen an die Arbeit und die Ergebnisse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich ungerecht behandelt, z. B. weil erbrachte Leistungen nicht anerkannt werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Vorgesetzten bei Unklarheiten erreichen und gemeinsam eine gute Lösung finden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss negative Folgen befürchten, wenn ich Vorgesetzte um Hilfe bitte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte von Vorgesetzten widersprüchliche Anweisungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorschläge von Mitarbeitern werden von Vorgesetzten aufgegriffen und umgesetzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zusammenarbeit mit Angehörigen/Patienten oder weiteren Personen					
	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich bin mit der Art, wie Konflikte mit Angehörigen/Patienten, oder anderen Dritten gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kunden/Patienten, Geschäftspartnern oder anderen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten Konflikte mit desorientierten, dementen Patienten auf	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Präventionsmaßnahmen für die mobilen Tätigkeiten/Mitarbeiter innerhalb Ihres Unternehmens

Das Ziel des BestMobil-Projektes ist es, mit Ihrem Unternehmen und Ihnen, passende Möglichkeiten zu finden, die mobilen Tätigkeiten sicherer und gesundheitsgerechter zu gestalten.

Inhalt und Art der Maßnahmen richten sich dabei immer nach den Unternehmensstrukturen und –prozessen und können auf mehreren Wegen geschehen sowie unterschiedliche Zielbereiche haben.

Auch in Ihrem Unternehmen wurden solche Maßnahmen zwischen 2017-heute durchgeführt Wenn Sie von Maßnahmen wissen, möchten wir Sie nun bitten, diese kurz zu benennen und danach zu bewerten.

Sind Ihnen Maßnahmen zur Verbesserung der mobilen Arbeitssituation bekannt?	
NEIN, Pläne oder Maßnahmen sind mir nicht bekannt. Bitte überspringen Sie die nachfolgenden Beurteilungsfragen und machen Sie weiter auf S. 20.	<input type="radio"/>
JA, mir sind die konkreten Präventionsmaßnahmen für die mobilen Tätigkeiten bekannt, weil ich selbst daran teilnehme / teilgenommen habe / direkt davon betroffen bin.	<input type="radio"/>
JA, ich habe allgemein von solchen Maßnahmen aus dem Kollegenkreis gehört, oder wurde auf Informationsveranstaltungen darüber informiert.	<input type="radio"/>

Wenn Sie von einer Maßnahme im Rahmen von BestMobil wissen bzw. daran teilgenommen haben, tragen Sie diese bitte ein (benennen oder nachvollziehbar kurz beschreiben; maximal 3 Maßnahmen M1-M3 s.u.). Wenn bspw. nur eine Maßnahme durchgeführt wurde, nennen Sie nur diese.
M1: _____
M2: _____
M3: _____

Zu Maßnahme 1 (M1) Meiner Meinung nach konnte durch die Maßnahmenumsetzung erreicht werden, dass:	gar nicht	eher nicht	teils- teils	über- wiegend	voll- ständig
...die Einarbeitung/Unterweisung/ etc. von Mitarbeitern verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...sich die allgemeine mobile Arbeitssituation verbessert hat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die gesamte Arbeitstätigkeit über die Mobilität hinaus ebenfalls verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Bedürfnisse der mobilen Mitarbeiter im Unternehmen jetzt stärker beachtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...mein Empfinden von Zeitdruck bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Häufigkeit der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten während des Fahrens reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich aufmerksamer den Verkehr beobachte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme realistischer einschätzen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich entspannter am Verkehr teilnehme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich vorausschauender im Verkehr agiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...meine alltägliche psychische Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche körperliche Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich auf Verzögerungen im Arbeitsablauf/ Tagesplan entspannter reagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... plötzliche Störungen / Unterbrechungen seltener auftreten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die tägliche Tourenplanung / Fahrtenorganisation verbessert ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mir genügend Zeit für meine Pausen nehmen kann bzw. dafür vorgesehen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Arbeitsmenge besser zu bewältigen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mit dem technischen Zustand der Fahrzeuge zufriedener bin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Informationen transparenter und effizienter erfolgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten besser sind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt bewerte ich die Maßnahme M1 für meine mobile Arbeitssituation positiv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zu Maßnahme 2 (M2)					
Meiner Meinung nach konnte durch die Maßnahmenumsetzung erreicht werden, dass	gar nicht	eher nicht	teils-teils	überwiegend	voll-ständig
...die Einarbeitung/Unterweisung/ etc. von Mitarbeitern verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... sich die allgemeine mobile Arbeitssituation verbessert hat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die gesamte Arbeitstätigkeit über die Mobilität hinaus ebenfalls verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Bedürfnisse der mobilen Mitarbeiter im Unternehmen jetzt stärker beachtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... mein Empfinden von Zeitdruck bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Häufigkeit der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten während des Fahrens reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich aufmerksamer den Verkehr beobachte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme realistischer einschätzen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich entspannter am Verkehr teilnehme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich vorausschauender im Verkehr agiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche psychische Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche körperliche Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich auf Verzögerungen im Arbeitsablauf/ Tagesplan entspannter reagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... plötzliche Störungen / Unterbrechungen seltener auftreten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die tägliche Tourenplanung / Fahrtenorganisation verbessert ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mir genügend Zeit für meine Pausen nehmen kann bzw. dafür vorgesehen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Arbeitsmenge besser zu bewältigen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mit dem technischen Zustand der Fahrzeuge zufriedener bin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Informationen transparenter und effizienter erfolgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten besser sind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt bewerte ich die Maßnahme M2 für meine mobile Arbeitssituation positiv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zu Maßnahme 3 (M3)					
Meiner Meinung nach konnte durch die Maßnahmenumsetzung erreicht werden, dass:	gar nicht	eher nicht	teils-teils	überwiegend	vollständig
...die Einarbeitung/Unterweisung/ etc. von Mitarbeitern verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... sich die allgemeine mobile Arbeitssituation verbessert hat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die gesamte Arbeitstätigkeit über die Mobilität hinaus ebenfalls verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Bedürfnisse der mobilen Mitarbeiter im Unternehmen jetzt stärker beachtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... mein Empfinden von Zeitdruck bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Häufigkeit der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten während des Fahrens reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich aufmerksamer den Verkehr beobachte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme realistischer einschätzen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich entspannter am Verkehr teilnehme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich vorausschauender im Verkehr agiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche psychische Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche körperliche Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich auf Verzögerungen im Arbeitsablauf/ Tagesplan entspannter reagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... plötzliche Störungen / Unterbrechungen seltener auftreten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die tägliche Tourenplanung / Fahrtenorganisation verbessert ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mir genügend Zeit für meine Pausen nehmen kann bzw. dafür vorgesehen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Arbeitsmenge besser zu bewältigen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mit dem technischen Zustand der Fahrzeuge zufriedener bin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Informationen transparenter und effizienter erfolgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten besser sind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt bewerte ich die Maßnahme M3 für meine mobile Arbeitssituation positiv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ihre persönliche Gesundheit

Stunden pro Woche, in denen ich Bewegungssport treibe:	<input type="radio"/> <1h	<input type="radio"/> 1-2h	<input type="radio"/> 2-4h	<input type="radio"/> 4-10h	<input type="radio"/> >10h
Meine Gesundheit in den zurückliegenden 3 Jahren beurteile ich...	negativ <input type="radio"/>	Eher negativ <input type="radio"/>	Neutral <input type="radio"/>	Eher positiv <input type="radio"/>	positiv <input type="radio"/>

Ich war in den vergangenen 3 Jahren durch folgende Erkrankungen oder deren Folgen beeinträchtigt:

	Gar nicht	Eher nicht	Teils-teils	Überwiegend	Sehr stark
Übergewicht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diabetes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Stoffwechselerkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bluthochdruck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige Herz-Kreislaufferkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Atemwegserkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schmerzstörungen/ chronische Schmerzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankung des Muskel-Skelett-Systems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Epilepsie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sehstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Psychische Beschwerden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankungen des Verdauungssystems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medikamenteneinnahme					
leichte Schmerzmittel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
starke Schmerzmittel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beruhigungsmittel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
psychoaktive Medikamente, z. B. Antidepressiva, Neuroleptika	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
blutdruckregulierende Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Antidiabetika, z. B. Insulin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medikamente gegen Muskelverspannungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stimulanzien, z. B. Ephedrin, Ritalin ®	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zu Ihrer Person

Geschlecht	Frau <input type="radio"/>			Mann <input type="radio"/>	
Alter	18-27 Jahre <input type="radio"/>	28-37 <input type="radio"/>	38-47 <input type="radio"/>	48-57 <input type="radio"/>	58-67 Jahre <input type="radio"/>
Familienstand	<input type="radio"/> ledig bzw. alleinlebend <input type="radio"/> verheiratet oder in fester Partnerschaft lebend <input type="radio"/> geschieden bzw. getrennt lebend <input type="radio"/> verwitwet <input type="radio"/> anderer				
Berufserfahrung in der Pflege	<input type="radio"/> ≤ 1	<input type="radio"/> 1-4	<input type="radio"/> 5-10	<input type="radio"/> 11-15	<input type="radio"/> ≥ 15
Ursprünglich anderen Beruf erlernt?	<input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Ja, und zwar: _____				
Berufsabschluss im Pflegebereich	<input type="radio"/> Altenpflegehelfer/-in <input type="radio"/> Altenpfleger/-in <input type="radio"/> Gesundheits- und Krankenpfleger/-in <input type="radio"/> Gesundheits- und Kinderkrankenpfleger/-in <input type="radio"/> Heilerziehungspfleger/-in <input type="radio"/> Sozialassistent <input type="radio"/> Pflegemanager/-in <input type="radio"/> Anderer Abschluss und zwar: _____				

SIE HABEN ES GESCHAFFT!

Da Sie den **Fragebogen vollständig ausgefüllt** haben, können Sie ihn nun in den beiliegenden vorfrankierten Rücksendeumschlag stecken und zusammen mit den anderen Untersuchungsmaterialien in den Briefkasten stecken und an uns zurücksenden.

VIELEN DANK!

DGUV-Forschungsprojekt



BestMobil

Außendienst, freiberufliche und beratende Tätigkeiten

Zweiter Fragebogen

BITTE ÜBERTRAGEN SIE HIER IHREN CODE VOM INFORMATIONS-UND AUFKLÄRUNGSBOGEN

Bitte beachten Sie, dass dieser Code nötig ist, um Ihre Angaben aus dem Tagebuch und diesem Fragebogen aufeinander zu beziehen. Eine Teilnahme an der Verlosung der Gutscheine ist nur in diesem Fall möglich

	Erster Buchstabe Vorname Ihrer Mutter	Erster Buchstabe Vorname Ihres Vaters	Erster Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Letzter Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Eigener Geburts-TAG	Eigener Geburts-MONAT	Erster Buchstabe eigener Geburtsort	Letzter Buchstabe eigener Geburtsort
Beispiel:	Mutter: Bea → B	Vater: Ulf → U	Kohl → K	Kohl → L	12.Mai → 12	12.Mai → 05	Zeitz → Z	Zeitz → Z
Ihr Code:								

- Ich bestätige hiermit, dass ich mit der anonymisierten Auswertung meiner nachfolgenden Angaben einverstanden bin.
- Ich bestätige, dass die nachfolgenden Angaben freiwillig sind. Ich habe verstanden, dass meine Angaben nicht dazu benutzt werden, um mich persönlich zu identifizieren.

Jetzt geht's los! Bitte Umblättern...

Ihre berufsbezogene Verkehrsteilnahme: Verkehrsmittel, Strecken und Zeitbedarfe

Bitte tragen Sie die geschätzten Fahrkilometer und -stunden ein, wenn ein Verkehrsmittel mind. „selten“ genutzt wird.

Welche Arten von Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen Sie üblicherweise, um während Ihrer Arbeitszeit Ihre Arbeitsaufgaben zu erledigen?	nie	selten	ab und zu	häufig	immer	Durchschn. Fahrleistung in Kilometer pro Monat	Durchschn. Fahrzeit in Stunden pro Woche
PKW (Kleinst- oder Kleinwagen z.B. Smart, VW Up, Ford Fiesta)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
PKW (Kompakt- oder Mittelklasse z. B. Skoda Octavia, VW Golf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
PKW (obere Mittelklasse oder Oberklasse, ab z.B. VW Passat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Geländegängiges Fahrzeug (SUV, Geländewagen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
LKW mit Gesamtmasse bis 3,5t	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
LKW mit Gesamtmasse über 3,5t	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit weniger als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit mehr als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Motorisiertes Zweirad (bspw. Mofa, Moped, Motorrad)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Fahrrad (auch E-Bike o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Reine Fußwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche
Keines der o.g. Verkehrsmittel, sondern: -----	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____ km/Monat	_____ h/Woche

Bitte tragen Sie in dem grau unterlegten Feld **die Fahrzeug- bzw. Fortbewegungsart ein, welche Sie am häufigsten berufsbedingt nutzen.**

Achten Sie bitte darauf, dass Sie sich bei Ihren nachfolgenden Einschätzungen auf dieses Fahrzeug / diese Fahrzeugart beziehen

Bitte geben Sie an, auf welchen Streckenarten sie anteilig unterwegs sind.

Straßenarten	
Wohngebiete	+ _____ %
Stadtrand- und Industriegebiete	+ _____ %
innerstädtische Straßen	+ _____ %
Autobahn und Schnellstraßen	+ _____ %
Bundes- und Landstraßen	+ _____ %
Kreis- und Landstraßen	+ _____ %
Unbefestigte Wege	+ _____ %
Gesamtwege	= _____ 100 %

Auf welchen Arten von Wegen oder Geländebereichen sind Sie außerdem unterwegs?

	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
auf dem Gelände ihres eigenen Unternehmens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf den Betriebsgeländen anderer Unternehmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere nicht- oder nur teilöffentliche Bereiche (z.B. wegen Reparaturen abgesperrte Bereiche, nicht verkehrsbezogen erschlossene Areale, Baustellen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Die Erledigung ihrer Aufträge selbst erfolgt üblicherweise...

bei gewerblichen Kunden auf deren Betriebsgeländen außerhalb von Gebäuden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei gewerblichen Kunden auf deren Betriebsgeländen innerhalb von Gebäuden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei gewerblichen Kunden ohne abgegrenztes Firmen- bzw. Betriebsgelände	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei Privatkunden (in privaten Wohnungen, Häusern) im öffentlichen Verkehrsraum (bei	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
im (ggf. gesperrten) öffentlichen Verkehrsraum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Welche Aufträge führen sie aus?

Geplante Gespräche/Kooperationen mit Kunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einsätze mit engem Zeitfenster	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wiederkehrende Treffen/Kooperationen, turnusmäßige Anfahrten fester Zielbereiche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erstgespräche/Begehungen, vorbereitende Aufgaben für andere Abteilungen, Firmen und Mitarbeiter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Analysen und Beurteilungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Akquisitionsgespräche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teamentwicklungen, Gruppengespräche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Konfliktgespräche /Gespräche mit hoher emotionaler Betroffenheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorträge, Seminare, Schulungen, Beratungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Auf meinen berufsbedingten Fahrten muss ich mit folgenden Ereignissen umgehen:					
	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Dämmerungs- und Nachtfahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ungeplante Routenänderung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verspätungen wegen Stau, Baustellen, Verkehr, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechte Parksituation an den Zielorten – lange Suche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss aus Parkplatzmangel regelwidrig parken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkplätze oder Zufahrten werden durch Unberechtigte blockiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe aus Parkplatzmangel oder durch blockierte Zufahrtswege unnötig lange Fußwege.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Parkplatzsuche kostet mich viel Zeit und stresst mich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ein- und Ausparken oder Manövrieren auf engem Raum erfolgen auf engstem Raum.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich transportiere auf meinen dienstlichen Wegen oder Fahrten...					
Nichts oder nur leichtes Handgepäck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Personen, wie z.B. Kollegen/Kolleginnen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Materialien, Werkzeuge oder Arbeitsmittel, für meine Tätigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einzelne (größere und/oder schwerere) Objekte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehrere Objekte gleichzeitig (z.B. mehrere Kisten, Koffer o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gefahrgut (kennzeichnungspflichtige Stoffe, Chemikalien oder Gegenstände o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ladungssicherung im Fahrzeug					
Beim Thema Ladungssicherung fühle ich mich kompetent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf dem Beifahrersitz und auf dem Armaturenbrett meines Fahrzeugs befinden sich keine ungesicherten Gegenstände	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nach den Aufträgen habe ich genügend Zeit, Gepäck und Arbeitsmaterialien sicher zu verstauen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Allgemeine Merkmale	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Die Organisation meiner beruflichen Wege /Fahrten bereitet mir Schwierigkeiten, die mich beeinträchtigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meinen Wegen/Fahrten passiere ich gefährliche Streckenabschnitte oder Zielorte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin besonderen Verkehrssituationen ausgesetzt (Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin auf den berufsbedingten Wegen/Fahrten abgelenkt durch Telefonate oder Gespräche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf meinen berufsbedingten Wegen erlebe ich häufig Schwierigkeiten am Zielort (Parken, Zielfindung allgemein)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein dienstlich genutztes Fahrzeug ist in einem guten Zustand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Schutzkleidung bei meiner Arbeitstätigkeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Kleidung (bspw. festes Schuhwerk, Jacken etc.) auf meinen berufsbedingten Wegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gedanken: Während meiner Fahrten beschäftige ich mich intensiv mit Gedanken an...					
	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
mein Privatleben oder an notwendige private Planungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
den Termin bzw. die Aufgabe, die als nächstes zu erledigen ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zurückliegende Termine bzw. erledigte Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Arbeitsinhalte, z. B. Organisatorisches	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollegen oder Vorgesetzte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dinge innerhalb oder außerhalb des Fahrzeugs, die nichts direkt mit dem Fahren zu tun haben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Handlungen: Während meiner berufsbedingten Fahrten...					
benutze ich technische Geräte wie Smartphone, Tablet, Laptop o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bearbeite ich Unterlagen, Auftragspapiere oder schreibe Notizen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nutze ich die Zeit und esse, trinke oder rauche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
höre ich Musik, Radio, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unterhalte ich mich mit Mitfahrenden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
werde ich angerufen, rufe bei verpassten Anrufen zurück oder erledige andere geplante Telefonate	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte beurteilen Sie die nachfolgenden Aussagen.	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Ich denke viel über unvorhersehbare Ereignisse nach, die im Verkehr passieren können.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich möchte mein Leben und meine Gesundheit nicht durch ein unsicheres Verkehrsmittel riskieren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Angst davor, bei einem Verkehrsunfall verletzt zu werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Widrige Verkehrsverhältnisse beunruhigen mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Verhalten hat einen sehr großen Einfluss auf meine Sicherheit und Gesundheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es ist auch bei ungünstigen Bedingungen (Enge Straßen, Dunkelheit, etc.) möglich, unfallfrei zu bleiben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin für meine Sicherheit selbst verantwortlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Risikoeinschätzung liegt immer im Optimalbereich zwischen Gefahr (z. B. Unfall, Bußgeld) und Nutzen (z. B. Zeit, Freude)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme sind so gut, dass ich eigentlich mit jeder Verkehrssituation klar komme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe bei der Verkehrsteilnahme stets die volle Kontrolle über die Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhalten bei Ablenkung, Zeitdruck, etc.					
Auch auf kurzen Strecken nutze ich die vorgesehenen Sicherheitseinrichtungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weniger geschützte Verkehrsteilnehmer (z.B. Fußgänger) haben bei mir immer und jederzeit Vorrang.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe immer davon aus, dass sich andere Verkehrsteilnehmer unerwartet verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich weise andere darauf hin, wenn ich bemerke, dass sie Sicherheitsregeln missachten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich strebe an, mich immer und überall sicher zu verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin bereit, meine freie Zeit zu investieren, um zu erfahren, wie ich mich im Straßenverkehr sicherer verhalten kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt viele Verkehrsvorschriften, die ich als Schikane empfinde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn ich wütend bin, fahre ich schon mal aggressiver als sonst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhaltensweisen, die gegen Regeln verstoßen (z. B. Höchstgeschwindigkeit) aber keinen Schaden nach sich ziehen kann ich schon einmal riskieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrsregeln sind für viele Strecken häufig übertrieben vorsichtig ausgelegt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wie schätzen Sie Ihr Verkehrsverhalten im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern ein?					
	gar nicht	eher nicht	teils-teils	stimmt eher	stimmt völlig
vorsichtig riskant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportlich zurückhaltend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
langsam schnell	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
entspannt offensiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aufmerksam automatisch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich unterwegs unsicher oder gefährdet...					
während der Fahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
während Zwischenstopps oder Pausen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an den Zielorten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich während meiner Tätigkeit unsicher oder bedroht durch:					
Menschen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hygienemängel- und Infektionsgefahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Örtliche bauliche Gegebenheiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Örtliche chemische oder physikalische Merkmale (Gase, Hitze, Kälte etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde während meiner Tätigkeit bereits Opfer eines Übergriffs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insofern Sie eine oder mehrere dieser o.g. Situationen erlebt haben und dazu bereit sind, geben Sie uns bitte einen Einblick in Geschehnisse, die Sie als bedrohlich erlebt haben.					
.....					
.....					

Informationen zum Dienstfahrzeug

An meinem Fahrzeug wird/werden bedarfsgerecht...	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
die Reifen geprüft, z. B. Luftdruck, Profiltiefe und Verschleiß.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kühlwasser- und Ölstand geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Scheiben gereinigt und das Wischwasser aufgefüllt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Beleuchtung geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
eine Inspektion durchgeführt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrersitz und Spiegel angepasst, wenn Nutzer wechseln.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Einsatzfähigkeit von Verbandskasten, Warndreieck geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spezialauf- und -einbauten geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Bremsen geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wartungs- und Kontrollaufgaben/Zustand des Fahrzeugs					
	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Einfache Wartungs- und Kontrollaufgaben erfolgen eigenverantwortlich durch die Benutzer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist insgesamt in einem technisch guten Zustand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eignung des Dienstfahrzeugs					
Mein Dienstfahrzeug ist für die Arbeitsaufgaben, für die ich es benötige, geeignet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Fahrzeug verfügt über ausreichende Hilfsmittel zur Ladungssicherung (Anti-Rutschmatte, feste Haltevorrichtungen etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden durch die Mitarbeiter umgehend der zuständigen Führungskraft mitgeteilt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden schnell und fachgerecht repariert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde vor der ersten Fahrt mit meinem Dienstfahrzeug in dessen Benutzung und technische Besonderheiten eingewiesen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne alle fahrrelevanten Funktionen des Fahrzeugs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug verfügt über folgende technischen Hilfseinrichtungen, Assistenzsysteme:					
Seitenaufprallschutz	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht		
Antiblockiersystem (ABS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht		
Elektronisches Stabilitätssystem (ESP)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht		
Abstandswarner oder -regler (ACC, ANB)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht		
Antriebschlupfregelung (ASR)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht		
Spurhalteassistent (ESC, LCS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht		
System zur Hindernis-/ Fußgängererkennung	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht		
Bremsassistent (BAS)	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht		
Tempomat	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ich weiß nicht		

Folgende **technischen Sicherheitssysteme** wünsche ich mir, um die berufsbedingten Fahrten sicherer zu gestalten:

Folgende **Komfortfunktionen (z.B. Stand- oder Sitzheizung, Assistenzfunktionen)** wünsche ich mir, um die berufsbedingten Fahrten für mich angenehmer bzw. stressärmer zu gestalten:

Schulungen/Weiterbildungen	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	stimmt eher	sStimmt völlig
Ich wurde zu Beginn meiner Tätigkeit über die im Betrieb geltenden Regeln für berufsbedingte Fahrten informiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Falle von Defekten, Schäden oder Unfällen am Fahrzeug weiß ich, was ich zu tun habe bzw. wer mein Ansprechpartner im Betrieb ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Planbarkeit berufsbedingter Fahrten/Touren					
Ich habe oftmals wechselnde Touren bzw. Ziele.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein gültiger Tourenplan für die nächsten Fahrten ist mir im Vorfeld bekannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre pro Tag ungefähr ... geplante Ziele an, ohne zwischendurch zu meinem Unternehmen zurück zu fahren.	<input type="radio"/> bis 5 <input type="radio"/> 5-10 <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> ≥ 15				
Meine Ziele liegen durchschnittlich im Umkreis vonkm vom Standort meines Unternehmens.	<input type="radio"/> 1-5km <input type="radio"/> 5-20km <input type="radio"/> 20-50 <input type="radio"/> 50-100 <input type="radio"/> ≥ 1000km				
Ich fahre morgens direkt von zu Hause zu meinem ersten Ziel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es kommt zu kurzfristigen Änderungen meines Arbeitsplans während des laufenden Arbeitstags...					
	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
durch Kundenabsagen oder kurzfristige Terminanfragen durch Kunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
weil ich auf jemanden warten muss, was zu nachfolgenden Verspätungen führt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch plötzliche Ereignisse die meine unmittelbare Reaktion erfordern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch notwendige Unterstützungen/ Hilfestellungen für Kolleginnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch kurzfristige Änderungen des Tourenplans durch den Innendienst o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch unplanmäßige Rückfahrten zum Betrieb aufgrund bspw. fehlenden Materials, fehlender Unterlagen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aus anderen Gründen:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen an einem Arbeitstag...					
bin ich abgelenkt und konzentriere mich nicht richtig auf den Verkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich sehr müde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich von den Fahrten genervt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
fühle ich mich durch die Fahrtumstände gestört	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bin ich durch den Zeitdruck sehr beeinträchtigt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen an einem Arbeitstag...					
	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
muss ich außer der Fahraufgabe noch andere Dinge erledigen, um Zeit zu sparen oder verlorene Zeit wieder aufzuholen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
genieße ich die Fahrten und die Zeit zwischen den Terminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kommt es vor, dass ich in Sekundenschlaf falle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Wie oft ergeben sich Verzögerungen in Ihren Arbeitsabläufen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn Sie mindestens „seltene“ Verzögerungen angegeben haben: Die Verzögerungen im Arbeitsablauf ergeben sich durch...					
die Arbeitsmenge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine Ansprüche bzgl. einer sorgfältigen und bedarfsgerechten Arbeitsweise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine eigene (ggf. eingeschränkte) gesundheitliche Situation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die ungünstige Tourenplanung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nicht korrekte Orts- bzw. Zielangaben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch hohes Verkehrsaufkommen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch die ungünstige Parkplatzsituation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schwierige bzw. zeitraubende Kommunikation mit den Kunden vor Ort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die zu enge zeitliche Planung durch den Innendienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unpassende Zeitplanungen der Kunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die fehlende Informationen/Hilfestellung durch andere Beteiligte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausfälle von KollegInnen, die ich übernehmen muss	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Betriebliche Organisation Ihrer Tätigkeit					
Ich habe KEINE ausreichende / erholsamen Pausen oder Ruhezeiten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite unter körperlich belastenden Bedingungen, z. B. Lärm, körperliche Anstrengungen, Zwangshaltungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe z. B. aufgrund von Informationsmangel oder fehlenden Entscheidungsmöglichkeiten Schwierigkeiten, meine Aufgaben gut zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Weitere Merkmale der betrieblichen Situation	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Das soziale Klima ist bei meiner Arbeit gestört - es herrscht "schlechte Stimmung", z. B. durch das Verhalten von Vorgesetzten, der Kollegen oder Konflikte mit Kunden o.a.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erlebe Schwierigkeiten bei den organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen, z.B. Sicherheit des Arbeitsplatzes, Bezahlung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich empfinde bei meiner Arbeit Stress.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin mit den Gestaltungsmöglichkeiten bei meiner Arbeit unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit spielen in meinem Betrieb keine große Rolle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gibt es weitere Merkmale Ihrer Arbeitsorganisation oder der Tagesplanungen, die Sie bei der Ausführung Ihrer Tätigkeit behindern? Wenn ja, bitte sagen Sie uns welche das sind/waren.					

Arbeitszeiten

Meine vertragliche Wochenarbeitszeit beträgt...	_____ h/ Woche				
Meine tatsächliche Wochenarbeitszeit beträgt inkl. Überstunden durchschnittlich	_____ h/Woche				
Arbeitszeiten: Ich arbeite in...					
Ohne fest vorgegebene Zeiteinteilung	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____			
Tagesaufgaben	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____			
Tagesaufgaben mit Übernachtungen	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____			
Wochenaufgaben mit mehreren Übernachtungen	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____			
Monats-/Jahresaufgaben mit zweitem Wohnort	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____			
Ich arbeite an Wochenenden	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____			
Wenn Sie Wochenenddienste angegeben haben:					
	Wenige Male im Jahr	< 1x / Monat	1x / Monat	2x / Monat	Mind. 3x / Monat
Ich arbeite Samstags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite Sonntags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Rufbereitschaft o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Arbeitszeiten: Saisonale oder wiederkehrende Arbeitszeitspitzen					
	Stimmt gar nicht	Stimmt eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Bei meiner Arbeitstätigkeit gibt es Arbeitslastspitzen mit entsprechenden Arbeitszeitverlängerungen zu bestimmten Zeiten, aus bestimmten Anlässen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn zutreffend: Wodurch ergeben sich die Arbeitslastspitzen aus Ihrer Sicht?					
Sehen Sie Möglichkeiten, diese Spitzen zukünftig stärker zu vermeiden? Wenn ja, welche sind das?					
Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben	nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Ich bin stark in häusliche oder private Verpflichtungen eingebunden, z. B. Kinderbetreuung, Betreuung von Eltern, ehrenamtliche Arbeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusätzlich zum täglichen Arbeitsweg pendele ich zwischen meinem Heimatort und der Unterkunft in der Nähe des Arbeitsplatzes ("Wochenend- oder Mehrtagespendeln").	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Arbeitszeiten verändern sich kurzfristig (z.B. durch erkrankte Kollegen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin privat im Ehrenamt oder Vereinsaufgaben sehr stark eingebunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fort- und Weiterbildungsangebote					
	gar nicht	eher nicht	Teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Mein Kenntnisstand zur Sicherheit und Gesundheit entspricht den Anforderungen meiner Tätigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne die Weiterbildungsangebote in meinem Fachgebiet oder zur Sicherheit und Gesundheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Weiterbildungsangeboten in meinem Fachgebiet oder zur Sicherheit und Gesundheit bin ich zufrieden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Möglichkeiten zur Teilnahme an Weiterbildungen bin ich zufrieden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich würde gerne an einer Verkehrssicherheitsmaßnahme teilnehmen (richtig bremsen, Fahren unter Stress etc.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Berufsbedingtes Stresserleben	gar nicht	eher nicht	teils-teils	Stimmt eher	Stimmt völlig
Oftmals mache ich mir Sorgen, dass ich meine Aufgaben nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich frustriert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Aufgaben türmen sich oft zu einem großen Berg auf, den ich nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe manchmal große Angst vor der Zukunft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oft merke ich, dass ich mich gar nicht entspannen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manchmal fühle ich mich richtig ausgelastet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich angespannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich reagiere gereizt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe unter Strom.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann in meinen Aufgaben richtig aufgehen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin voller Energie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Spaß an meinen Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Probleme nehme ich als Herausforderung wahr, die ich meistern kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu viele Aufgaben, die ich bewältigen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin ständig im Zeitdruck.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann gar nicht so schnell arbeiten wie ich müsste, um meine Aufgaben zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu wenig Zeit für mich selbst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wählen Sie bitte aus den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten diejenige aus, die am besten angibt, wie Sie sich im Allgemeinen fühlen. Antworten Sie möglichst spontan, es gibt keine richtigen oder falschen Antworten.

Im Allgemeinen fühle ich mich während der Arbeit...

	kaum	etwas	einigermaßen	ziemlich	stark	sehr stark	außerordentlich
energiegeladen	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
nervös	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
einflussreich	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
körperlich verspannt	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
leistungsbereit	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
aufgeregt	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
körperlich unwohl	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
aufmerksam	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
konzentriert	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦

Arbeitspausen und Erholung	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Die Pausenzeiten sind Teil der täglichen Arbeits- und Tourenplanung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrzeiten zwischen den Kunden werden bei der Arbeits- und Tourenplanung ausreichend berücksichtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrtzeiten sind Teil der Arbeitszeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenplanung beinhaltet zeitliche Puffer für mögliche Verzögerungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Pausenzeiten und deren Dauer mitbestimmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pausentätigkeiten: Ich verbringe meine Haupt- bzw. Mittagspause mit...					
essen und trinken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Privatgespräche führen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbeitsgespräche führen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
arbeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportliche Betätigung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
spazieren gehen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
schlafen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
einkaufen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Besorgungen erledigen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kinder bzw. Angehörige versorgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pausenorte: Ich verbringe meine Pause normalerweise...					
am Arbeitsplatz/im Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Kantinen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in wechselnden Gaststätten, Imbissen, Raststätten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu Hause bzw. bei Kollegen zu Hause	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Parks oder irgendwo in der Natur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf Rastplätzen, Autohöfen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tourenplanung					
Im Allgemeinen bin ich mit der Tourenplanung zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann die Tourenplanung selbst durchführen bzw. habe Mitspracherecht bei der Planung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde während der Tour angerufen und muss den Tourenplan ändern bzw. spontan selbst auf Terminverschiebungen reagieren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenpläne der einzelnen Mitarbeiterinnen der ambulanten Pflege wechseln oder rotieren in festen Abständen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte während meiner Tagestour SMS/Nachrichten über eine veränderte Tour.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Belastungen aus der Arbeitstätigkeit	Nie	selten	Ab und zu	häufig	immer
Kontakt mit gesundheitsgefährdenden Substanzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
schwere körperliche Arbeit oder Zwangshaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige klimatische Bedingungen, z. B. Hitze, Luftzug, Kälte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Licht- bzw. Sichtbedingungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Arbeits- oder Betriebsmittel, z. B. Software, Geräte, Materialien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Rahmenbedingungen bei der Arbeit, z. B. wenig Bewegungsfläche am Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige ungünstige Bedingungen, z. B. Arbeiten mit Brand- oder Explosionsgefahr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umgang zwischen Kollegen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte unter Kollegen gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann mich auf die Arbeit von Kollegen verlassen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wir unterstützen uns im Kollegenkreis gegenseitig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe im Wettbewerb mit meinen Kollegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kollegen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterschiedliche Beschäftigungsverhältnisse wirken sich negativ auf die Zusammenarbeit mit meinen Kollegen aus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhalten meines/r Vorgesetzten (wenn vorhanden)					
Ich erlebe, dass Vorgesetzte mit der Führungsaufgabe überfordert sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt Missverständnisse zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten über die Erwartungen an die Arbeit und die Ergebnisse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich ungerecht behandelt, z. B. weil erbrachte Leistungen nicht anerkannt werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Vorgesetzten bei Unklarheiten erreichen und gemeinsam eine gute Lösung finden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss negative Folgen befürchten, wenn ich Vorgesetzte um Hilfe bitte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte von Vorgesetzten widersprüchliche Anweisungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorschläge von Mitarbeitern werden von Vorgesetzten aufgegriffen und umgesetzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusammenarbeit mit weiteren Personen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte mit Dritten gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kunden, Geschäftspartnern oder anderen Personen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Präventionsmaßnahmen für die mobilen Tätigkeiten/Mitarbeiter innerhalb Ihres Unternehmens

Das Ziel des BestMobil-Projektes ist es, mit Ihrem Unternehmen und Ihnen, passende Möglichkeiten zu finden, die mobilen Tätigkeiten sicherer und gesundheitsgerechter zu gestalten.

Inhalt und Art der Maßnahmen richten sich dabei immer nach den Unternehmensstrukturen und –prozessen und können auf mehreren Wegen geschehen sowie unterschiedliche Zielbereiche haben.

Auch in Ihrem Unternehmen wurden solche Maßnahmen zwischen 2017-heute durchgeführt Wenn Sie von Maßnahmen wissen, möchten wir Sie nun bitten, diese kurz zu benennen und danach zu bewerten.

Sind Ihnen Maßnahmen zur Verbesserung der mobilen Arbeitssituation bekannt?	
NEIN, Pläne oder Maßnahmen sind mir nicht bekannt. Bitte überspringen Sie die nachfolgenden Beurteilungsfragen und machen Sie weiter auf S. 20.	<input type="radio"/>
JA, mir sind die konkreten Präventionsmaßnahmen für die mobilen Tätigkeiten bekannt, weil ich selbst daran teilnehme / teilgenommen habe / direkt davon betroffen bin.	<input type="radio"/>
JA, ich habe allgemein von solchen Maßnahmen aus dem Kollegenkreis gehört, oder wurde auf Informationsveranstaltungen darüber informiert.	<input type="radio"/>

<p>Wenn Sie von einer Maßnahme im Rahmen von BestMobil wissen bzw. daran teilgenommen haben, tragen Sie diese bitte ein (benennen oder nachvollziehbar kurz beschreiben; maximal 3 Maßnahmen M1-M3 s.u.). Wenn bspw. nur eine Maßnahme durchgeführt wurde, nennen Sie nur diese.</p>
<p>M1:</p> <hr/>
<p>M2:</p> <hr/>
<p>M3:</p> <hr/>

Zu Maßnahme 1 (M1) Meiner Meinung nach konnte durch die Maßnahmenumsetzung erreicht werden, dass:	gar nicht	eher nicht	teils- teils	über- wiegend	voll- ständig
...die Einarbeitung/Unterweisung/ etc. von Mitarbeitern verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...sich die allgemeine mobile Arbeitssituation verbessert hat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die gesamte Arbeitstätigkeit über die Mobilität hinaus ebenfalls verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Bedürfnisse der mobilen Mitarbeiter im Unternehmen jetzt stärker beachtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...mein Empfinden von Zeitdruck bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Häufigkeit der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten während des Fahrens reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich aufmerksamer den Verkehr beobachte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme realistischer einschätzen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich entspannter am Verkehr teilnehme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich vorausschauender im Verkehr agiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...meine alltägliche psychische Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche körperliche Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich auf Verzögerungen im Arbeitsablauf/ Tagesplan entspannter reagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... plötzliche Störungen / Unterbrechungen seltener auftreten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die tägliche Tourenplanung / Fahrtenorganisation verbessert ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mir genügend Zeit für meine Pausen nehmen kann bzw. dafür vorgesehen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Arbeitsmenge besser zu bewältigen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mit dem technischen Zustand der Fahrzeuge zufriedener bin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Informationen transparenter und effizienter erfolgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten besser sind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt bewerte ich die Maßnahme M1 für meine mobile Arbeitssituation positiv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zu Maßnahme 2 (M2)					
Meiner Meinung nach konnte durch die Maßnahmenumsetzung erreicht werden, dass:					
	gar nicht	eher nicht	teils- teils	über- wiegend	voll- ständig
...die Einarbeitung/Unterweisung/ etc. von Mitarbeitern verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... sich die allgemeine mobile Arbeitssituation verbessert hat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die gesamte Arbeitstätigkeit über die Mobilität hinaus ebenfalls verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Bedürfnisse der mobilen Mitarbeiter im Unternehmen jetzt stärker beachtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... mein Empfinden von Zeitdruck bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Häufigkeit der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten während des Fahrens reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich aufmerksamer den Verkehr beobachte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme realistischer einschätzen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich entspannter am Verkehr teilnehme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich vorausschauender im Verkehr agiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche psychische Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche körperliche Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich auf Verzögerungen im Arbeitsablauf/ Tagesplan entspannter reagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... plötzliche Störungen / Unterbrechungen seltener auftreten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die tägliche Tourenplanung / Fahrtenorganisation verbessert ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mir genügend Zeit für meine Pausen nehmen kann bzw. dafür vorgesehen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Arbeitsmenge besser zu bewältigen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mit dem technischen Zustand der Fahrzeuge zufriedener bin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Informationen transparenter und effizienter erfolgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten besser sind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt bewerte ich die Maßnahme M2 für meine mobile Arbeitssituation positiv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zu Maßnahme 3 (M3)					
Meiner Meinung nach konnte durch die Maßnahmenumsetzung erreicht werden, dass:					
	gar nicht	eher nicht	teils- teils	über- wiegend	voll- ständig
...die Einarbeitung/Unterweisung/ etc. von Mitarbeitern verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... sich die allgemeine mobile Arbeitssituation verbessert hat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die gesamte Arbeitstätigkeit über die Mobilität hinaus ebenfalls verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Bedürfnisse der mobilen Mitarbeiter im Unternehmen jetzt stärker beachtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... mein Empfinden von Zeitdruck bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Häufigkeit der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten während des Fahrens reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich aufmerksamer den Verkehr beobachte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme realistischer einschätzen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich entspannter am Verkehr teilnehme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich vorausschauender im Verkehr agiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche psychische Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche körperliche Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich auf Verzögerungen im Arbeitsablauf/ Tagesplan entspannter reagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... plötzliche Störungen / Unterbrechungen seltener auftreten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die tägliche Tourenplanung / Fahrtenorganisation verbessert ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mir genügend Zeit für meine Pausen nehmen kann bzw. dafür vorgesehen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Arbeitsmenge besser zu bewältigen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mit dem technischen Zustand der Fahrzeuge zufriedener bin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Informationen transparenter und effizienter erfolgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten besser sind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt bewerte ich die Maßnahme M3 für meine mobile Arbeitssituation positiv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ihre persönliche Gesundheit

Stunden pro Woche, in denen ich Bewegungssport treibe:	<input type="radio"/> <1h	<input type="radio"/> 1-2h	<input type="radio"/> 2-4h	<input type="radio"/> 4-10h	<input type="radio"/> >10h
	negativ	Eher negativ	Neutral	Eher positiv	positiv
Meine Gesundheit in den zurückliegenden 3 Jahren beurteile ich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ich war in den vergangenen 3 Jahren durch folgende Erkrankungen oder deren Folgen beeinträchtigt:					
	Gar nicht	Eher nicht	Teils-teils	Überwiegend	Sehr stark
Übergewicht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diabetes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Stoffwechselerkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bluthochdruck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige Herz-Kreislaufkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Atemwegserkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schmerzstörungen/ chronische Schmerzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankung des Muskel-Skelett-Systems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Epilepsie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sehstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Psychische Beschwerden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankungen des Verdauungssystems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Medikamenteneinnahme	Nie	Selten	Ab und zu	Häufiger	Sehr oft
leichte Schmerzmittel, z.B. Aspirin [®] , Paracetamol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
starke Schmerzmittel, z. B. Morphin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beruhigungsmittel bzw. schlaffördernde Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
psychoaktive Medikamente, z. B. Antidepressiva, Neuroleptika	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
blutdruckregulierende Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Antidiabetika, z. B. Insulin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muskelrelaxanzien (gegen Muskelverspannungen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stimulanzien, z. B. Ephedrin, Ritalin [®]	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zu Ihrer Person

Geschlecht	<input type="radio"/> Frau		<input type="radio"/> Mann		
Alter	<input type="radio"/> 18-27	<input type="radio"/> 28-37	<input type="radio"/> 38-47	<input type="radio"/> 48-57	<input type="radio"/> 58+
Familienstand	<input type="radio"/> ledig bzw. allein lebend <input type="radio"/> verheiratet oder in fester Partnerschaft lebend <input type="radio"/> geschieden bzw. getrennt lebend <input type="radio"/> verwitwet <input type="radio"/> anderer				
Berufserfahrung in ihrer aktuellen Tätigkeit	<input type="radio"/> unter 1 Jahr	<input type="radio"/> 1-4 Jahre	<input type="radio"/> 5-10 Jahre	<input type="radio"/> 11-15 Jahre	<input type="radio"/> >15 Jahre
Haben Sie ursprünglich einen anderen Beruf erlernt?	<input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Ja, und zwar: _____				

SIE HABEN ES GESCHAFFT!

VIELEN DANK!

DGUV-Forschungsprojekt



Zweite Befragung

Technische Dienste Service, Instandsetzung, Montage

BITTE ÜBERTRAGEN SIE HIER IHREN CODE VOM INFORMATIONS-UND AUFKLÄRUNGSBOGEN (Bitte beachten Sie, dass dieser Code nötig ist, um Ihre Angaben aus dem Tagebuch und diesem Fragebogen aufeinander zu beziehen. Eine Teilnahme an der Verlosung der Gutscheine ist nur in diesem Fall möglich)

	Erster Buchstabe Vorname Ihrer Mutter	Erster Buchstabe Vorname Ihres Vaters	Erster Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Letzter Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Eigener Geburts-TAG	Eigener Geburts-MONAT	Erster Buchstabe eigener Geburtsort	Letzter Buchstabe eigener Geburtsort
Bsp.:	Mutter: Bea → B	Vater: Ulf → U	Kohl → K	Kohl → L	12.Mai → 12	12.Mai → 05	Zeitz → Z	Zeitz → Z
Ihr Code:								

- Ich bestätige, dass ich mit der anonymisierten Auswertung meiner nachfolgenden Angaben einverstanden bin.
- Ich bestätige, dass die nachfolgenden Angaben freiwillig sind. Ich habe verstanden, dass meine Angaben nicht dazu benutzt werden, um mich persönlich zu identifizieren.

Jetzt geht's los! Bitte umblättern

Ihre berufsbedingte Verkehrsteilnahme: Verkehrsmittel, Strecken und Zeitbedarfe

Bitte tragen Sie die geschätzten Fahrkilometer und -stunden ein, wenn ein Verkehrsmittel mind. „selten“ genutzt wird.

Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie im Rahmen ihrer berufsbedingten Mobilität?	nie	selten	ab und zu	häufig	immer	Durchschnittliche Fahrleistung in km/Monat	Durchschnittliche Fahrzeit in h/Woche
PKW (Kleinst- oder Kleinwagen z.B. Smart, VW Up, Ford Fiesta)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
PKW (Kompakt- oder Mittelklasse z. B. Skoda Octavia, VW Golf)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
PKW (obere Mittelklasse oder Oberklasse, ab z.B. VW Passat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
Geländegängiges Fahrzeug (SUV, Geländewagen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
LKW mit Gesamtmasse bis 3,5t	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
LKW mit Gesamtmasse über 3,5t	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit weniger als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
Kleinbus oder Multivan mit mehr als 8 Sitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
Motorisiertes Zweirad (bspw. Mofa, Moped, Motorrad)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
Fahrrad (auch E-Bike o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
Reine Fußwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche
Keines der o.g. Verkehrsmittel, sondern: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	_____km/Monat	_____h/Woche

Bitte tragen Sie in dem grau unterlegten Feld die Fahrzeug- bzw. Fortbewegungsart ein, welche Sie am häufigsten berufsbedingt nutzen.

Achten Sie bitte darauf, dass Sie sich bei Ihren nachfolgenden Einschätzungen auf dieses Fahrzeug / diese Fahrzeugart beziehen

Bitte geben Sie an welche Streckenarten Sie auf ihren berufsbedingten Fahrten nutzen.					
Straßenarten:					
Wohngebiete	+ _____ %				
Stadtrand- und Industriegebiete	+ _____ %				
innerstädtische Straßen	+ _____ %				
Autobahn und Schnellstraßen	+ _____ %				
Bundes- und Landstraßen	+ _____ %				
Kreis- und Landstraßen	+ _____ %				
Unbefestigte Wege	+ _____ %				
Gesamtwege	= 100%				
Wie oft fahren Sie:	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
auf unternehmenseigenem Gelände	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf den Betriebsgeländen anderer Unternehmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
auf nicht- oder nur teilöffentlichen Bereichen (z.B. gesperrte Bereiche), Baustellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durch meine Arbeitsaufträge bewege ich mich...					
bei gewerblichen Kunden auf deren Betriebsgeländen außerhalb von Gebäuden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei gewerblichen Kunden auf deren Betriebsgeländen innerhalb von Gebäuden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei gewerblichen Kunden ohne abgegrenztes Firmen- bzw. Betriebsgelände	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bei Privatkunden (in privaten Wohnungen, Häusern)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in (ggf. abgesperrten) öffentlichen Bereichen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Welche Art von Arbeitsaufträgen führen Sie üblicherweise aus?					
Geplante Auf- und Abbauten von Anlagen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
(Notfall-)Einsätze mit engem Zeitfenster/auf Anforderung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wiederkehrende technische Funktionskontrollen, turnusmäßige Anfahrten fester Zielbereiche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erstbegehungen bzw. -erkundungen, vorbereitende Aufgaben für andere Abteilungen, Firmen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere Arbeitsaufträge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf meinen berufsbedingten Fahrten muss ich mit folgenden Ereignissen umgehen:					
Dämmerungs- und Nachtfahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ungeplante Routenänderung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verspätungen wegen Stau, Baustellen, o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlechte Parksituation an den Zielorten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Fortsetzung berufsbedingte Fahrten	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Ich muss aus Parkplatzmangel regelwidrig parken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ein- und Ausparken oder Manövrieren auf engstem Raum.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich transportiere auf meinen dienstlichen Wegen oder Fahrten...					
Nichts oder nur leichtes Handgepäck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Personen, wie z.B. Kollegen/Kolleginnen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Materialien, Werkzeuge oder Arbeitsmittel, für meine Tätigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einzelne (größere und/oder schwerere) Objekte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mehrere Objekte gleichzeitig (z.B. mehrere Kisten, Koffer o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gefahrgut (kennzeichnungspflichtige Stoffe, Chemikalien oder Gegenstände o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ladungssicherung					
Nach Auftrags erledigung habe ich jeweils ausreichend Zeit, Gepäck und Materialien wieder sicher zu verstauen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Thema Ladungssicherung fühle ich mich kompetent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf dem Beifahrersitz und auf dem Armaturenbrett liegen keine ungesicherten Gegenstände (Papiere, Akten, Mobiltelefon)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weitere Kennzeichen berufsbedingter Mobilität					
Die reibungslose Organisation meiner beruflichen Wege /Fahrten bereitet mir Schwierigkeiten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meinen Wegen/Fahrten passiere ich gefährliche Streckenabschnitte oder Zielorte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin besonderen Verkehrssituationen ausgesetzt (Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin auf den berufsbedingten Wegen/Fahrten abgelenkt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf meinen berufsbedingten Wegen erlebe ich häufig Schwierigkeiten am Zielort.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das dienstlich genutzte Fahrzeug ist in einem guten Zustand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Schutzkleidung bei meiner Arbeit mit den Patienten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich trage angemessene Kleidung (bspw. festes Schuhwerk, Jacken etc.) auf meinen berufsbedingten Wegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Parallelhandlungen : Während meiner berufsbedingten Fahrten...					
	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
bediene ich technische Geräte (Smartphone, Tablet, Laptop o.ä.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterlagen, Auftragspapiere oder schreibe Notizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nutze ich die Zeit und esse, trinke oder rauche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
höre ich Musik, Radio, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unterhalte ich mich mit Mitfahrenden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
erledige ich private oder dienstlich notwendige Telefonate.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nutze ich auch auf kurzen Strecken, Sicherheitseinrichtungen (Gurt etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Während meiner Fahrten beschäftigen mich Gedanken an...					
	gar nicht	eher nicht	teils teils	stimmt eher	stimmt völlig
mein Privatleben oder private Planungen .	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die kommenden Termine bzw. Aufgaben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die zurückliegenden Termine bzw. Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an andere Arbeitsinhalte, z. B. Organisatorisches.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an Kollegen oder Vorgesetzte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Dinge, die nichts mit dem Fahren zu tun haben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unvorhersehbare Ereignisse, die im Verkehr passieren können.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
darin, bei einem Verkehrsunfall verletzt zu werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
widrige Verkehrsverhältnisse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrtbezogene Einstellungen					
Mein Verhalten hat großen Einfluss auf meine Sicherheit und Gesundheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es ist auch bei ungünstigen Bedingungen möglich, unfallfrei zu bleiben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin für meine Sicherheit selbst verantwortlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Risikoeinschätzung liegt immer im Optimalbereich zwischen Gefahr (z.B. Unfall, Bußgeld) und Nutzen (z. B. Zeit, Freude).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Fähigkeiten sind so gut, dass ich eigentlich mit jeder Verkehrssituation klarkomme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Fahrtbezogene Einstellungen	gar nicht	eher nicht	teils teils	stimmt eher	stimmt völlig
Ich habe bei der Verkehrsteilnahme stets die volle Kontrolle über die Situation.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt viele Verkehrsvorschriften, die ich als Schikane empfinde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn ich wütend bin, fahre ich schon mal aggressiver als sonst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkehrsregeln sind für viele Strecken übertrieben vorsichtig ausgelegt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhaltensweisen, die gegen Regeln verstoßen, die aber keinen Schaden nach sich ziehen, riskiere ich schon mal.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich unterwegs unsicher oder gefährdet...					
während der Fahrten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
während Zwischenstopps oder Pausen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
an den Zielorten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich während meiner Tätigkeit unsicher oder gefährdet durch:					
Menschen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hygienemängel- und Infektionsgefahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Örtliche bauliche Gegebenheiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Örtliche chemische oder physikalische Merkmale (Gase, Hitze, Kälte etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere Merkmale der Situation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrverhalten bei Ablenkung, Zeitdruck, etc.					
Ich gehe immer davon aus, dass sich andere Verkehrsteilnehmer unerwartet verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weniger geschützte Verkehrsteilnehmer (z.B. Fußgänger) haben bei mir immer und jederzeit Vorrang.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich weise andere darauf hin , dass sie Sicherheitsregeln missachten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich strebe an, mich immer und überall sicher zu verhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin bereit, meine freie Zeit zu investieren, um zu erfahren, wie ich mich im Straßenverkehr sicherer verhalten kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie schätzen Sie Ihr Verkehrsverhalten im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern ein?					
vorsichtig riskant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sportlich zurückhaltend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
langsam schnell	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
entspannt offensiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
aufmerksam automatisch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

An meinem Fahrzeug wird/werden bedarfsgerecht...	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
die Reifen geprüft und auch. zeitnah ersetzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kühlwasser- und Ölstand geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Scheiben gereinigt und das Wischwasser aufgefüllt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Beleuchtung geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
eine Inspektion durchgeführt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrsitz und Spiegel angepasst, wenn Nutzer wechseln.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Einsatzfähigkeit von Verbandskasten und Warndreieck geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spezialauf- und -einbauten geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Bremsen geprüft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wartungs- und Kontrollaufgaben/Zustand des Fahrzeugs					
Einfache Wartungs- und Kontrollaufgaben erledige ich eigenverantwortlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist insgesamt in einem technisch guten Zustand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Dienstfahrzeug ist für die Arbeitsaufgaben, für die ich es benötige, geeignet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Fahrzeug verfügt über ausreichende Hilfsmittel zur Ladungssicherung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden durch die Mitarbeiter umgehend der zuständigen Führungskraft mitgeteilt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schäden an den Fahrzeugen werden schnell und fachgerecht repariert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich wurde vor der ersten Fahrt mit meinem Dienstfahrzeug in dessen Benutzung und technische Besonderheiten eingewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne alle fahrrelevanten Funktionen des Fahrzeugs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Planbarkeit berufsbedingter Fahrten/Touren	gar nicht	eher nicht	teils teils	stimmt eher	stimmt völlig
Ich habe täglich wechselnde Touren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein gültiger Tourenplan für den nächsten Arbeitstag ist mir im Vorfeld bekannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre am Tag mehrere Ziele an.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre pro ... geplante Ziele an, ohne zum Unternehmen zurück zu fahren.	<input type="radio"/> bis 5 <input type="radio"/> 5-10 <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> >15 Ziele				
Meine Ziele liegen im Umkreis vonkm vom Standort meines Unternehmens	<input type="radio"/> 1-5km <input type="radio"/> 6-10km <input type="radio"/> 10-15 <input type="radio"/> 15 -20 <input type="radio"/> ≥ 20km				
Ich fahre morgens direkt von zu Hause zu meinem ersten Ziel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wie oft erleben Sie Unterbrechungen bzw. Störungen im Arbeitsablauf					
	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
durch Kundenabsagen oder kurzfristige Terminanfragen durch Kunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
weil ich auf jemanden warten muss, was zu nachfolgenden Verspätungen führt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch notfallartige Ereignisse die meine unmittelbare Reaktion erfordern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch notwendige Unterstützungen/ Hilfestellungen für Kolleginnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch kurzfristige Änderungen des Tourenplans durch den Innendienst o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch unplanmäßige Rückfahrten zum Betrieb aufgrund bspw. fehlenden Materials, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die Arbeitsmenge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine Ansprüche bzgl. einer sorgfältigen und bedarfsgerechten Arbeitsweise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
meine eigene gesundheitliche Situation bzw. Leistungsfähigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die ungünstige Tourenplanung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nicht korrekte Orts- bzw. Zielangaben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch hohes Verkehrsaufkommen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
durch die ungünstige Parkplatzsituation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schwierige bzw. zeitraubende Kommunikation mit den Kunden vor Ort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die zu enge zeitliche Planung durch den Innendienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
unpassende Zeitplanungen der Kunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
die fehlende Informationen/Hilfestellung durch andere Beteiligte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausfälle von KollegInnen, die ich übernehmen muss	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen an einem Arbeitstag...					
	gar nicht	eher nicht	teils teils	stimmt eher	stimmt völlig
...bin ich abgelenkt und konzentriere mich nicht richtig auf den Verkehr.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...bin ich sehr müde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...bin ich von den Fahrten genervt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...fühle ich mich durch die Fahrtumstände gestört.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...bin ich durch den Zeitdruck sehr beeinträchtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Auf den Fahrten zwischen einzelnen Zielen an einem Arbeitstag...	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
...muss ich außer der Fahraufgabe noch andere Dinge erledigen, um Zeit zu sparen oder verlorene Zeit wieder aufzuholen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...genieße ich die Fahrten und die Zeit zwischen den Terminen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...kommt es vor, dass ich in Sekundenschlaf falle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...genieße ich die Fahrten und die Zeit zwischen den Terminen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Betriebliche Organisation Ihrer Tätigkeit					
Ich habe KEINE ausreichende / erholsamen Pausen oder Ruhezeiten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite unter körperlich belastenden Bedingungen, z. B. Lärm, körperliche Anstrengungen, Zwangshaltungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe z. B. aufgrund von fehlenden Informationen oder Entscheidungsmöglichkeiten Schwierigkeiten, meine Aufgaben gut zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das soziale Klima ist bei meiner Arbeit gestört - es herrscht "schlechte Stimmung".	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erlebe Schwierigkeiten bei den organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen, z.B. Sicherheit des Arbeitsplatzes, Bezahlung,.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich empfinde bei meiner Arbeit Stress.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten bei meiner Arbeit unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit spielen in meinem Betrieb keine große Rolle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine vertragliche Wochenarbeitszeit beträgt...	_____ h/ Woche				
Meine tatsächliche Wochenarbeitszeit beträgt inkl. Überstunden	_____ h/Woche				

Arbeitszeiten: Ich arbeite in...		
Dauertagschicht	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Wechselschicht ohne Nachtschicht	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Geteilte Schichten /Teildienst	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Wechselschicht mit Nachtarbeit	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Dauerspätschicht	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Dauernachtschicht	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Sonstige, und zwar...	<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____
Bitte hier eintragen		

Ich habe Wochenenddienste		<input type="radio"/> ja	Wenn ja, seit (Jahr): _____		
Wenn ja, wie oft haben Sie Wochenenddienste	Wenige Male im Jahr	< 1x / Monat	1x / Monat	2x / Monat	3x / Monat oder jede Woche
Ich arbeite Samstags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich arbeite Sonntags	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Bereitschaftsdienste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Arbeitszeiten: Lastspitzen und Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben	stimmt gar nicht	stimmt eher nicht	teils-teils	stimmt eher	stimmt völlig
Saisonale oder wiederkehrende Arbeitszeitspitzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeitstätigkeit gibt es Arbeitslastspitzen zu bestimmten Zeiten, aus bestimmten Anlässen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin stark in häusliche oder private Verpflichtungen eingebunden, z. B. Kinderbetreuung, Betreuung von Eltern, ehrenamtliche Arbeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusätzlich pendele ich zwischen meinem Heimatort und der Unterkunft in der Nähe des Arbeitsplatzes ("Wochenend- oder Mehrtagespendeln").	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Arbeitszeiten verändern sich kurzfristig (z.B. durch erkrankte Kollegen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schulungen/Weiterbildungen					
Ich wurde zu Beginn meiner Tätigkeit über die im Betrieb geltenden Regeln für berufsbedingte Fahrten informiert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Falle von Defekten, Schäden oder Unfällen am Fahrzeug weiß ich wer mein Ansprechpartner im Betrieb ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein Kenntnisstand zur Sicherheit und Gesundheit entspricht den Anforderungen meiner Tätigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kenne die Weiterbildungsangebote meines Unternehmens zur Sicherheit und Gesundheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Weiterbildungsangeboten des Unternehmens zur Sicherheit und Gesundheit bin ich zufrieden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit den Möglichkeiten zur Teilnahme an Weiterbildungen bin ich zufrieden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Stresserleben

Oftmals mache ich mir Sorgen, dass ich meine Aufgaben nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich frustriert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Aufgaben türmen sich oft zu einem großen Berg auf, den ich nicht bewältigen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe manchmal große Angst vor der Zukunft.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oft merke ich, dass ich mich gar nicht entspannen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manchmal fühle ich mich richtig ausgelaugt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich angespannt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich reagiere gereizt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe unter Strom.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann in meinen Aufgaben aufgehen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin voller Energie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe Spaß an meinen Aufgaben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Probleme nehme ich als Herausforderung wahr, die ich meistern kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu viele Aufgaben, die ich bewältigen muss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin ständig im Zeitdruck.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann gar nicht so schnell arbeiten wie ich müsste, um meine Aufgaben zu bewältigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe zu wenig Zeit für mich selbst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Im Allgemeinen fühle ich mich während der Arbeit...

	kaum	etwas	einigermaßen	ziemlich	stark	sehr stark	außerordentlich
energiegeladen	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
nervös	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
einflussreich	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
körperlich verspannt	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
leistungsbereit	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
aufgeregt	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
körperlich unwohl	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
aufmerksam	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
konzentriert	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦

Arbeitspausen und Erholung	nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Die Pausenzeiten sind Teil der täglichen Arbeits- und Tourenplanung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrzeiten werden bei der Arbeits- und Tourenplanung ausreichend berücksichtigt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrtzeiten sind Teil der Arbeitszeit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenplanung beinhaltet zeitliche Puffer für mögliche Verzögerungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Pausenzeiten und deren Dauer - in begrenztem Rahmen - mitbestimmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pausenorte: Ich verbringe meine Pause normalerweise...					
am Arbeitsplatz/im Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Kantinen o.ä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in wechselnden Gaststätten, Imbissen, Raststätten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zu Hause bzw. bei Kollegen zu Hause	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
in Parks oder irgendwo in der Natur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf Rastplätzen, Autohöfen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tourenplanung					
Im Allgemeinen bin ich mit der Tourenplanung zufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann die Tourenplanung selbst durchführen bzw. habe Mitspracherecht bei der Planung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde während der Tour angerufen und muss den Tourenplan ändern bzw. spontan selbst auf Terminverschiebungen reagieren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Tourenpläne der einzelnen Mitarbeiterinnen der ambulanten Pflege wechseln oder rotieren in festen Abständen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte während meiner Tagestour SMS/Nachrichten über eine veränderte Tour.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Belastungen aus der Arbeitstätigkeit					
Kontakt mit gesundheitsgefährdenden Substanzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
schwere körperliche Arbeit oder Zwangshaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige klimatische Bedingungen, z. B. Hitze, Luftzug, Kälte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Licht- bzw. Sichtbedingungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Arbeits- oder Betriebsmittel, z. B. Software, Geräte, Materialien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ungünstige Rahmenbedingungen bei der Arbeit, z. B. wenig Bewegungsfläche am Arbeitsplatz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige ungünstige Bedingungen, z. B. Arbeiten mit Brand- oder Expl.-gefahr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Umgang zwischen Kollegen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte unter Kollegen gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann mich auf die Arbeit von Kollegen verlassen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wir unterstützen uns im Kollegenkreis gegenseitig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich stehe im Wettbewerb mit meinen Kollegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kollegen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterschiedliche Beschäftigungsverhältnisse wirken sich negativ auf die Zusammenarbeit mit meinen Kollegen aus.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Verhalten meines/r Vorgesetzten	Nie	selten	ab und zu	häufig	immer
Ich erlebe, dass Vorgesetzte mit der Führungsaufgabe überfordert sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es gibt Missverständnisse zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten über die Erwartungen an die Arbeit und die Ergebnisse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fühle mich ungerecht behandelt, z. B. weil erbrachte Leistungen nicht anerkannt werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann meine Vorgesetzten bei Unklarheiten erreichen und gemeinsam eine gute Lösung finden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich muss negative Folgen befürchten, wenn ich Vorgesetzte um Hilfe bitte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erhalte von Vorgesetzten widersprüchliche Anweisungen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vorschläge von Mitarbeitern werden von Vorgesetzten aufgegriffen und umgesetzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zusammenarbeit mit weiteren Personen					
Ich bin mit der Art, wie Konflikte mit Dritten gelöst werden, unzufrieden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bei meiner Arbeit treten vermeidbare Konflikte mit Kunden, Geschäftspartnern oder anderen Personen auf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Präventionsmaßnahmen für die mobilen Tätigkeiten in Ihrem Unternehmen

Das **Ziel des BestMobil-Projektes** ist es, mit Ihrem Unternehmen und Ihnen, passende Möglichkeiten zu finden, die mobilen Tätigkeiten sicherer und gesundheitsgerechter zu gestalten.

Inhalt und Art der Maßnahmen richten sich dabei immer nach den Unternehmensstrukturen und –prozessen und können auf mehreren Wegen geschehen sowie unterschiedliche Zielbereiche haben.

Auch in Ihrem Unternehmen wurden solche Maßnahmen **zwischen 2017-heute** durchgeführt. Wenn Sie von Maßnahmen wissen, möchten wir Sie nun bitten, diese kurz zu benennen und danach zu bewerten.

Sind Ihnen Maßnahmen zur Verbesserung der mobilen Arbeitssituation bekannt?	
NEIN, Pläne oder Maßnahmen sind mir nicht bekannt. Bitte überspringen Sie die nachfolgenden Beurteilungsfragen und machen Sie weiter auf S. 20.	<input type="radio"/>
JA, mir sind die konkreten Präventionsmaßnahmen für die mobilen Tätigkeiten bekannt, weil ich selbst daran teilnehme / teilgenommen habe / direkt davon betroffen bin.	<input type="radio"/>
JA, ich habe allgemein von solchen Maßnahmen aus dem Kollegenkreis gehört, oder wurde auf Informationsveranstaltungen darüber informiert.	<input type="radio"/>

<p>Wenn Sie von einer Maßnahme im Rahmen von BestMobil wissen bzw. daran teilgenommen haben, tragen Sie diese bitte ein (benennen oder nachvollziehbar kurz beschreiben; maximal 3 Maßnahmen M1-M3 s.u.). Wenn bspw. nur eine Maßnahme durchgeführt wurde, nennen und bewerten Sie nur diese.</p>
M1: _____
M2: _____
M3: _____

Zu Maßnahme 1 (M1)	gar nicht	eher nicht	teils- teils	über- wiegend	voll- ständig
Meiner Meinung nach konnte durch die Maßnahmenumsetzung erreicht werden, dass:					
...die Einarbeitung/Unterweisung/ etc. von Mitarbeitern verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...sich die allgemeine mobile Arbeitssituation verbessert hat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die gesamte Arbeitstätigkeit über die Mobilität hinaus ebenfalls verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Bedürfnisse der mobilen Mitarbeiter im Unternehmen jetzt stärker beachtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...mein Empfinden von Zeitdruck bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Häufigkeit der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten während des Fahrens reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich aufmerksamer den Verkehr beobachte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme realistischer einschätzen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich entspannter am Verkehr teilnehme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich vorausschauender im Verkehr agiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...meine alltägliche psychische Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche körperliche Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich auf Verzögerungen im Arbeitsablauf/ Tagesplan entspannter reagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... plötzliche Störungen / Unterbrechungen seltener auftreten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die tägliche Tourenplanung / Fahrtenorganisation verbessert ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mir genügend Zeit für meine Pausen nehmen kann bzw. dafür vorgesehen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Arbeitsmenge besser zu bewältigen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mit dem technischen Zustand der Fahrzeuge zufriedener bin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Informationen transparenter und effizienter erfolgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten besser sind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt bewerte ich die Maßnahme M1 für meine mobile Arbeitssituation positiv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zu Maßnahme 2 (M2)					
Meiner Meinung nach konnte durch die Maßnahmenumsetzung erreicht werden, dass	gar nicht	eher nicht	teils-teils	überwiegend	vollständig
...die Einarbeitung/Unterweisung/ etc. von Mitarbeitern verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... sich die allgemeine mobile Arbeitssituation verbessert hat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die gesamte Arbeitstätigkeit über die Mobilität hinaus ebenfalls verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Bedürfnisse der mobilen Mitarbeiter im Unternehmen jetzt stärker beachtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... mein Empfinden von Zeitdruck bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Häufigkeit der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten während des Fahrens reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich aufmerksamer den Verkehr beobachte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme realistischer einschätzen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich entspannter am Verkehr teilnehme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich vorausschauender im Verkehr agiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche psychische Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche körperliche Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich auf Verzögerungen im Arbeitsablauf/ Tagesplan entspannter reagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... plötzliche Störungen / Unterbrechungen seltener auftreten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die tägliche Tourenplanung / Fahrtenorganisation verbessert ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mir genügend Zeit für meine Pausen nehmen kann bzw. dafür vorgesehen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Arbeitsmenge besser zu bewältigen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mit dem technischen Zustand der Fahrzeuge zufriedener bin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Informationen transparenter und effizienter erfolgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten besser sind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt bewerte ich die Maßnahme M2 für meine mobile Arbeitssituation positiv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zu Maßnahme 3 (M3)					
Meiner Meinung nach konnte durch die Maßnahmenumsetzung erreicht werden, dass	gar nicht	eher nicht	teils-teils	überwiegend	vollständig
...die Einarbeitung/Unterweisung/ etc. von Mitarbeitern verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... sich die allgemeine mobile Arbeitssituation verbessert hat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die gesamte Arbeitstätigkeit über die Mobilität hinaus ebenfalls verbessert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Bedürfnisse der mobilen Mitarbeiter im Unternehmen jetzt stärker beachtet werden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... mein Empfinden von Zeitdruck bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Häufigkeit der Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten während des Fahrens reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich aufmerksamer den Verkehr beobachte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich meine Fähigkeiten bei der Verkehrsteilnahme realistischer einschätzen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich entspannter am Verkehr teilnehme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich vorausschauender im Verkehr agiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche psychische Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... meine alltägliche körperliche Beanspruchung reduziert wurde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich auf Verzögerungen im Arbeitsablauf/ Tagesplan entspannter reagiere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... plötzliche Störungen / Unterbrechungen seltener auftreten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die tägliche Tourenplanung / Fahrtenorganisation verbessert ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mir genügend Zeit für meine Pausen nehmen kann bzw. dafür vorgesehen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Arbeitsmenge besser zu bewältigen ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ich mit dem technischen Zustand der Fahrzeuge zufriedener bin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Informationen transparenter und effizienter erfolgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... die Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten besser sind	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Insgesamt bewerte ich die Maßnahme M3 für meine mobile Arbeitssituation positiv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ihre Gesundheit

Stunden pro Woche, in denen ich Bewegungssport treibe:	<input type="radio"/> <1h	<input type="radio"/> 1-2h	<input type="radio"/> 2-4h	<input type="radio"/> 4-10h	<input type="radio"/> >10h
Meine Gesundheit in den zurückliegenden 3 Jahren beurteile ich	negativ <input type="radio"/>	Eher negativ <input type="radio"/>	Neutral <input type="radio"/>	Eher positiv <input type="radio"/>	positiv <input type="radio"/>
Ich war in den vergangenen 3 Jahren durch folgende Erkrankungen oder deren Folgen beeinträchtigt:	gar nicht	eher nicht	teils-teils	überwiegend	sehr stark
Übergewicht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diabetes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
andere Stoffwechselerkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bluthochdruck	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sonstige Herz-Kreislaufkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Atemwegserkrankung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schlafstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schmerzstörungen/ chronische Schmerzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankung des Muskel-Skelett-Systems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Epilepsie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sehstörungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Psychische Beschwerden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erkrankungen des Verdauungssystems	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medikamenteneinnahme	Nie	selten	ab und zu	Häufig	Sehr oft
leichte Schmerzmittel, z.B. Aspirin ®,	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
starke Schmerzmittel, z. B. Morphium	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beruhigungsmittel bzw. schlaffördernde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
psychoaktive Medikamente, z. B.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
blutdruckregulierende Medikamente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Antidiabetika, z. B. Insulin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muskelrelaxanzien (gegen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stimulanzien, z. B. Ephedrin, Ritalin ®	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zu Ihrer Person

Geschlecht	<input type="radio"/> Frau		<input type="radio"/> Mann		
Alter	<input type="radio"/> 18-27 Jahre	<input type="radio"/> 28-37	<input type="radio"/> 38-47	<input type="radio"/> 48-57	<input type="radio"/> 58-67 Jahre

Familienstand	<input type="radio"/> ledig bzw. alleinlebend				
	<input type="radio"/> verheiratet oder in fester Partnerschaft lebend				
	<input type="radio"/> geschieden bzw. getrennt lebend				
	<input type="radio"/> verwitwet				
	<input type="radio"/> anderer				
Berufserfahrung in der aktuellen Position	<input type="radio"/> ≤ 1 Jahr	<input type="radio"/> 1-4	<input type="radio"/> 5-10	<input type="radio"/> 11-15	<input type="radio"/> ≥ 15
Ursprünglich anderen Beruf erlernt?	<input type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Ja, und zwar: _____				

SIE HABEN ES GESCHAFFT!

Da Sie den **Fragebogen vollständig ausgefüllt** haben, können Sie ihn nun in den beiliegenden vorfrankierten Rücksendeumschlag stecken und zusammen mit den anderen Untersuchungsmaterialien in den Briefkasten stecken und an uns zurücksenden.

VIELEN DANK!

Anhang 5



--	--	--

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Ziel der Best-Mobil-Studie ist ein besseres Verständnis der Belastungs- und Gefährdungssituation bei mobilen Berufen wie z.B. ambulanten Pflegekräften, Rettungsdienstfahrern, Service-Technikern, Vertrieb-Mitarbeitern oder Beratern. Daraus werden passgenaue Präventionsmaßnahmen abgeleitet und umgesetzt. Da nur Sie am besten über die Bedingungen an Ihrem Arbeitsplatz Bescheid wissen, bitten wir Sie deshalb an 5 Arbeitstagen um Ihre Unterstützung.

Damit wir Ihre alltäglichen Arbeitsbedingungen besser kennenlernen können, benötigen wir eine genaue, d.h. tägliche Auskunft darüber, wie Ihr Arbeitstag aussah, welche Vorkommnisse es gab und wie es Ihnen dabei ging.

Für Ihre Aufzeichnungen im Laufe der nächsten 5 zusammenhängenden Arbeitstage nutzen Sie bitte die beiliegenden Tagebuch-Vordrucke. **Bitte beginnen Sie an einem Montag!** Tragen Sie Ihre Antworten immer vor dem Arbeitsbeginn und kurz vor dem Arbeitsschluss ein.

Die fertig ausgefüllten Tagebucheinträge legen Sie bitte in den beigefügten frankierten Umschlag und werfen ihn spätestens am Folgetag des letzten Ausfülltags in den Briefkasten.

Damit Ihre Anonymität gewährleistet werden kann, wir aber dennoch die Angaben aus dem Tagebuch mit den Antworten aus Ihrem Fragebogen koppeln können, brauchen Sie einen persönlichen Code! Bitte erstellen Sie Ihren persönlichen Code folgendermaßen und tragen Sie ihn auf die fünf Tages-Deckblätter ein:

	Erster Buchstabe Vorname Ihrer Mutter	Erster Buchstabe Vorname Ihres Vaters	Erster Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Letzter Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Eigener Geburts-TAG	Eigener Geburts-MONAT	Erster Buchstabe eigener Geburtsort	Letzter Buchstabe eigener Geburtsort
Beispiel:	Mutter: Bea → B	Vater: Ulf → U	Kohl → K	Kohl → L	12.Mai → 12	12.Mai → 05	Zeitz → Z	Zeitz → Z
Ihr Code:								



Teilnehmer der Studie, die alle Fragebögen vollständig ausgefüllt und mit ihrem persönlichen Code versehen haben, werden in die Verlosung von 10 Tank-Gutscheinen im Wert von jeweils 50 Euro einbezogen. →→→ *Dieses Deckblatt deshalb bitte für die spätere Gewinner-Identifizierung aufheben!!!*

Noch ein Hinweis zum Ausfüllen des Tagebuchs:

Bitte führen Sie Ihre Tagebucheinträge regelmäßig und vollständig durch – nur so können Ihre Eingaben sinnvoll verwendet werden. Sie sollten wissen, dass es keine richtigen oder falschen Antworten gibt – es geht uns lediglich um Ihre subjektive Einschätzung der Dinge. Auch wenn Ihnen manchmal eine Entscheidung oder Einschätzung schwer fallen wird oder wenn Sie am Feierabend bereits müde sind, machen Sie bitte dennoch den Tagebucheintrag fertig!

Für Fragen zu der aktuellen Untersuchung oder zu diesem Tagebuch stehen Ihnen als Ansprechpartner zur Verfügung:

.....
-------	-------

HERZLICHEN DANK FÜR IHRE UNTERSTÜTZUNG!!

Tagebuch-Nr.

--	--	--

Ihr persönlicher Code

--	--	--	--	--	--	--	--

DATUM:.....

MORGENS/ ZUM SCHICHTBEGINN



shutterstock · 74942566

Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen? _____ Stunden

	Trifft zu	Trifft eher zu	Weder- noch	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Ja		Nein		
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		

ABENDS / NACH FEIERABEND



	Sehr groß	Groß	Mittel-mäßig	Gering	Sehr gering
Wie schätzen Sie den Zeit-/Termindruck am heutigen Tag ein?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z.B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Sehr gut	Gut	Mittel-mäßig	Schlecht	Sehr schlecht
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Ja			Nein	
Hatten Sie heute einen Konflikt <u>mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten</u> , der Sie belastet?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Hatten Sie heute einen Konflikt <u>mit einem Kunden</u> , der Sie belastet?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Hatten Sie heute einen Konflikt <u>mit einem anderen Verkehrsteilnehmer</u> , der Sie belastet?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Hatten Sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? <u>Wenn ja, welche Veränderungen?</u>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	
.....					
Hat heute etwas Ihren Arbeitstag leichter gemacht?	Ja	Was konkret?			
- gute Arbeitsorganisation	<input type="radio"/>			
- Unterstützung/Hilfe durch Kollegen/Vorgesetzte(n)	<input type="radio"/>			
- Kommunikation oder Zusammenarbeit mit Kunden	<input type="radio"/>			
- Etwas anderes, nämlich:.....	<input type="radio"/>			

Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet? von ____ bis ____ Uhr
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs? _____ Stunden
Wie lang war insgesamt Ihre Pause? _____ Minuten
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilung gestört? _____ Mal

(Bitte wenden!!!!

Bitte wenden!!!!!!!

Bitte wenden!!!!!!!

Bitte wenden!!!!!!!)

Bitte schätzen Sie Ihren heutigen körperlichen und psychischen Zustand ein!

Ich hatte heute	Bitte ankreuzen	Das war für mich:				
		etwas belastend				äußerst belastend
Kopfschmerzen		1	2	3	4	5
Rückenschmerzen		1	2	3	4	5
Bauchschmerzen		1	2	3	4	5
Magen-/Darmprobleme		1	2	3	4	5
Durchblutungsstörungen		1	2	3	4	5
Schmerz im Herzbereich		1	2	3	4	5
Herzrasen		1	2	3	4	5
Verspannungen		1	2	3	4	5
Gelenkschmerzen		1	2	3	4	5
Augenbeschwerden		1	2	3	4	5
Angstzustände		1	2	3	4	5
Nervosität		1	2	3	4	5
Überforderung		1	2	3	4	5
Niedergeschlagenheit		1	2	3	4	5
Antriebslosigkeit		1	2	3	4	5
Erschöpfung		1	2	3	4	5
Konzentrationsmangel		1	2	3	4	5
Stress im Straßenverkehr		1	2	3	4	5

Anhang 6

--	--	--

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass Sie weiterhin am Projekt BestMobil teilnehmen. Das Ziel der BestMobil-Studie ist ein besseres Verständnis der Belastungs- und Gefährdungssituation bei mobilen Berufen wie z.B. ambulanten Pflegekräften, Rettungsdienstfahrern, Service-Technikern, Vertrieb-Mitarbeitern oder Beratern. Aus den Ergebnissen unserer 1. Datenerhebung von Anfang 2018 wurden passgenaue Präventionsmaßnahmen für alle teilnehmenden Unternehmen abgeleitet und umgesetzt. Damit wir sehen können, was die in Ihrem Unternehmen umgesetzten Maßnahmen bewirkt haben, möchten wir mit Ihnen eine 2. Datenerhebung durchführen. Diese gestaltet sich genauso wie Sie es bereits gewohnt sind.

Bitte zeichnen Sie wieder die nächsten 5 zusammenhängenden Arbeitstage auf. Nutzen Sie dafür die beiliegenden Tagebuch-Vordrucke. **Bitte beginnen Sie an einem Montag!** Tragen Sie Ihre Antworten immer vor dem Arbeitsbeginn und kurz vor dem Arbeitsschluss ein.

Die fertig ausgefüllten Tagebucheinträge legen Sie einfach in den beigefügten vorfrankierten Rücksendeumschlag und werfen ihn spätestens am Folgetag des letzten Ausfülltags in den Briefkasten.

Damit Ihre Anonymität gewährleistet werden kann, wir aber dennoch Ihre jetzigen Antworten mit den Angaben aus der 1. Befragung koppeln können, brauchen Sie einen persönlichen Code (den Gleichen wie bei der 1. Befragung)! Bitte erstellen Sie Ihren persönlichen Code folgendermaßen und tragen Sie ihn auf die fünf Tages-Deckblätter ein:

	Erster Buchstabe Vornamen Ihrer Mutter	Erster Buchstabe Vornamen Ihres Vaters	Erster Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Letzter Buchstabe eigener Nachname (gebürtig)	Eigener Geburts-TAG	Eigener Geburts-MONAT	Erster Buchstabe eigener Geburtsort	Letzter Buchstabe eigener Geburtsort
Beispiel:	Mutter: Bea → B	Vater: Ulf → U	Kohl → K	Kohl → L	12.Mai → 12	12.Mai → 05	Zeitz → Z	Zeitz → Z
Ihr Code:								



Teilnehmer der Studie, die alle Fragebögen vollständig ausgefüllt und mit ihrem persönlichen Code versehen haben, werden auch dieses Mal in die Verlosung von 10 x 50 Euro einbezogen. *Dieses Deckblatt deshalb bitte für die spätere Gewinner-Identifizierung aufheben!!!*

Noch ein Hinweis zum Ausfüllen des Tagebuchs:

Bitte führen Sie Ihre Tagebucheinträge regelmäßig und vollständig durch – nur so können Ihre Eingaben sinnvoll verwendet werden. Sie sollten wissen, dass es keine richtigen oder falschen Antworten gibt – es geht uns lediglich um Ihre subjektive Einschätzung der Dinge. Auch wenn Ihnen manchmal eine Entscheidung oder Einschätzung schwer fallen wird oder wenn Sie am Feierabend bereits müde sind, machen Sie bitte dennoch den Tagebucheintrag fertig!

Für Fragen zu der aktuellen Untersuchung oder zu diesem Tagebuch stehen Ihnen als Ansprechpartner zur Verfügung:

.....
-------	-------

HERZLICHEN DANK FÜR IHRE UNTERSTÜTZUNG!!

Tagebuch-Nr.

--	--	--

Ihr persönlicher Code

--	--	--	--	--	--	--	--

DATUM:.....

MORGENS/ ZUM SCHICHTBEGINN



shutterstock · 74942566

Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen? _____ Stunden

	Trifft zu	Trifft eher zu	Weder- noch	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Ja		Nein		
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		



ABENDS / NACH FEIERABEND

	Sehr groß	Groß	Mittel-mäßig	Gering	Sehr gering
Wie schätzen Sie den Zeit-/Termindruck am heutigen Tag ein?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z.B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Sehr gut	Gut	Mittel-mäßig	Schlecht	Sehr schlecht
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Ja			Nein	
Hatten Sie heute einen Konflikt <u>mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten</u> , der Sie belastet?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Hatten Sie heute einen Konflikt <u>mit einem Kunden</u> , der Sie belastet?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Hatten Sie heute einen Konflikt <u>mit einem anderen Verkehrsteilnehmer</u> , der Sie belastet?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Hatten Sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? <u>Wenn ja, welche Veränderungen?</u>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	
.....					
Hat heute etwas Ihren Arbeitstag leichter gemacht?	Ja	Was konkret?			
- gute Arbeitsorganisation	<input type="radio"/>			
- Unterstützung/Hilfe durch Kollegen/Vorgesetzte(n)	<input type="radio"/>			
- Kommunikation oder Zusammenarbeit mit Kunden	<input type="radio"/>			
- Etwas anderes, nämlich:.....	<input type="radio"/>			

Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet? von ____ bis ____ Uhr
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs? _____ Stunden
Wie lang war insgesamt Ihre Pause? (d.h. Zeit ohne zu fahren und ohne arbeitsbezogene Tätigkeiten; möglicherweise eine Essenspause) _____ Minuten
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilung gestört? _____ Mal

(Bitte wenden!!!! Bitte wenden!!!!!! Bitte wenden!!!!!! Bitte wenden!!!!!!)

Bitte schätzen Sie Ihren heutigen körperlichen und psychischen Zustand ein!

Ich hatte heute	Bitte ankreuzen	Das war für mich:				
		etwas belastend				äußerst belastend
Kopfschmerzen		1	2	3	4	5
Rückenschmerzen		1	2	3	4	5
Bauchschmerzen		1	2	3	4	5
Magen-/Darmprobleme		1	2	3	4	5
Durchblutungsstörungen		1	2	3	4	5
Schmerz im Herzbereich		1	2	3	4	5
Herzrasen		1	2	3	4	5
Verspannungen		1	2	3	4	5
Gelenkschmerzen		1	2	3	4	5
Augenbeschwerden		1	2	3	4	5
Angstzustände		1	2	3	4	5
Nervosität		1	2	3	4	5
Überforderung		1	2	3	4	5
Niedergeschlagenheit		1	2	3	4	5
Antriebslosigkeit		1	2	3	4	5
Erschöpfung		1	2	3	4	5
Konzentrationsmangel		1	2	3	4	5
Stress im Straßenverkehr		1	2	3	4	5

Anhang 7

Teil 1: Vor der Abfahrt auszufüllen

Datum:	_ _ _ _ _ _ _			TN-Code	_ _ _ _ _ _ _		
Uhrzeit	_ _ _ _ _ Uhr			Beobachterkürzel	_ _ _ _		
Fahrzeugart und -Modell	<i>(Modell und Antrieb angeben, z.B. Hersteller, PS/kW-Werte, Allrad, Kombi, Aufbauten)</i>						
Welche Ausstattung?*	Radio/ CD / MP3/Infotainment	Navigationssystem	Laptophalterung	Laderaumtrennung	Freisprechanlage	Weitere, andere?	
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Art des genutzten Fahrzeugs	<input type="radio"/> eigener Dienstwagen <input type="radio"/> geteilter Dienstwagen mit persönlicher Zuordnung <input type="radio"/> Privatwagen mit dienstlicher Nutzung						
Weitere Anmerkungen / Beobachtungen zum Fahrzeug							
Merkmal	Note (1 = sehr gut – 5 sehr schlecht) kurze Begründungen für die Benotung (besondere Auffälligkeiten, illustrierende Beispiele o.ä.)						
Allgemein äußerer Pflegezustand							
Allgemeiner innerer Pflegezustand							
Sichtbarer technischer Zustand							
Ladungssicherung							

Weitere fahrsicherheitsrelevante Beobachtungen

Bsp.: Ungesicherte Objekte im Innenraum, Schäden; Unangepasste Sitzstellung / Kopfstützen /Spiegeleinstellung, weitere Beobachtungen; auch: andere besondere Beobachtungen
*ggf. weitere sicherheitsrelevante Ausstattungsmerkmale am Fahrzeug (bspw. FAS, wie ACC, HUD, ISA etc.)

Zufriedenheit des Fahrers mit dem Fahrzeug hinsichtlich	Note 1-5	
Fahrzeug allgemein		
Motorisierung		
Sicherheitsausstattung		
Fahrerkomfortausstattung		
Eignung für dienstliche Zwecke		
Pflege und Wartungszustand		
Wünsche des Fahrers für Ausstattung/Art zukünftiger Fahrzeuge und warum		

Unfälle / Fahrsituation auf dienstlichen Fahrten

bisherige Unfälle in den letzten drei Jahren	mit Personenschäden		Bagatellschäden		Rangierunfälle	
	dienstl.	privat	dienstl.	privat	dienstl.	privat
	_ _	_ _	_ _	_ _	_ _	_ _
	Unfälle mit Tieren		Schwere Sachschäden		Alleinunfälle	
	dienstl.	privat	dienstl.	privat	dienstl.	privat
	_ _	_ _	_ _	_ _	_ _	_ _

Weitere Aussagen des Fahrers (im Laufe der Fahrten nachfragen nach Fahrsituation auf dienstlichen Fahrten, typische Probleme mit Fahrzeug, Tour etc.) – entsprechende Aussagen können als Gedächtnisstütze hier festgehalten werden

Teil 2: Markerliste (ab dieser Seite sind die Angaben jeweils auf eine Teiltour bezogen; Unterbrechungen von mehr als 5 Minuten beenden die Teiltour)

Uhrzeit	Weshalb wurde der Marker gesetzt? Beschreibung der Auslöser, Fahrerreaktionen bzw. -reaktionen etc.



Auffälligkeiten / Fehlverhalten

	Konkretes Verhalten	Zählliste	Anmerkungen
Geschwindigkeit	Stadt: 10 km/h über HG kurzfristig (bspw. zum Überholen)		
	Stadt: 10 km/h über HG langfristig		
	außerorts: 20 km/h über HG (kurz)		
	außerorts: 20 km/h über HG (andauernd)		
Fahren	Übermäßiges Beschleunigen		
	Starkes und/oder spätes Abbremsen		
	Fehlende Richtungsanzeige		
	Ruppiges Lenken		
	Rücksichtsloses Fahren		
	Sicherheitsabstände missachten		
	Halte- oder Stoppzeichen missachten		
	Nicht angemessenes Überholen		
	Andere Verkehrsregeln missachtet		
Kommunikationsverhalten	Aktiv: Aufregen über andere VT / Beschimpfen /beleidigende Handzeichen / Nötigen		
	Passiv: Ignorieren anderer VT /Abfällige Bemerkungen		

Parallelhandlungen während der Fahrt

Elektronische Geräte bedienen z.B. SMS schreiben/App am Smartphone bedienen = S Navigationsgerät = N / Infotainmentsystem bedienen = I Laptop /Tablet benutzen = L Anderes = AG	Nahrungsaufnahme o.ä. Essen = E / Trinken = D / Rauchen = R / Anderer Art = AN	Fahrfremde arbeitsbezogene Handlungen Unterlagen, Objekte sortieren = O Eintragungen/ Bestellungen vornehmen = B Anderer fahrfremde Tätigkeit=AF	Gespräche/Kommunikation Gespräche mit einem Mitfahrenden = G Telefon/Smartphone = T Funk = F Anderer Art der Kommunikation = AK
Art der Parallelhandlung - Kodierung			
Ggf. genauere Beschreibung der PH			
Verkehrssituation (übersichtlich / zähflüssig bzw. Stau / un übersichtlich / gute Haltemöglichkeit) Straßenart (BAB bzw. Schnellstr. / außerorts /innerorts)			
verändertes Fahr- /Verkehrsverhalten durch die Parallelhandlung ja/nein – welche?			
kritische Verkehrssituation (ja /nein) was?			

Pausenverhalten bzw. Handlungen bei Fahrtunterbrechung (> 3 min)				
	1	2	3	4
Zeit und Dauer				
Verhaltensweise (Gymnastik / Schlafen / Telefonieren / Unterlagen sortieren / Gespräch mit Kollegen,/ Spazieren gehen / Entspannung/ Lesen / Nahrung; Warten, Sonstiges)				

Teil 3: Einschätzung des Fahrverhaltens (nach Tourende)

Ende der Gesamttour:	Anzahl Teiltouren:	insgesamt gefahrene km:					
Fahrzeugbedienung							
einhändiges Fahren	nie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	oft
Orientierungsverhalten	oft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	nie
Anfahren	weich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	hart
Beschleunigen	sanft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	scharf
Gasgeben	ruhig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	nervös
Bremsen	weich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	hart
Drehzahl	niedrig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	hoch
Fahrbahnbenutzung							
Spurhaltung	stetig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	schwankend
Einordnen	angepasst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	unangepasst
Kurvenschneiden	wenig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	viel
Spurwechsel	selten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	häufig
Verkehrsanpassung							
Mitfahren	viel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	wenig
Abstandhalten	groß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	klein
Voraussicht	weit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	kurz
Fahrweise	defensiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	offensiv
Veränderungen in den Beobachtungen über den Beobachtungstag	Im Tagesverlauf eher risikoärmer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Stabil	<input type="radio"/>	Im Tagesverlauf eher risikoreicher

Übersichtsliste Tourenplan – Überblick über die Fahrten des Tages (fortlaufende Liste)

Nr	Abfahrtsort	Abfahrtszeit	Ankunftszeit	Kommentare zur Teiltour/ Hinweise auf die entsprechenden Begleitunterlagen
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

„Stresskurve“ (jeweils stündlich erfragen)

Stunde	Was tut der Teilnehmer gerade?	Stresserleben 1= gar nicht bis 10=extrem hoch)	Weiterer Kommentar
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

Anhang 8

Teil 1: Vor der Abfahrt auszufüllen

Datum:	_ _ _ _ _ _ _		TN-Code	_ _ _ _ _ _ _		
Uhrzeit	_ _ _ _ _ Uhr		Beobachterkürzel	_ _ _ _		
Fahrzeugart und -Modell	<i>(Modell und Antrieb angeben, z.B. Hersteller, PS/kW-Werte, Allrad, Kombi, Aufbauten)</i>					
Welche Ausstattung?*	<i>Radio/ CD / MP3/Infotainment</i>	<i>Navigationssystem</i>	<i>Laptophalterung</i>	<i>Laderaumtrennung</i>	<i>Freisprechanlage</i>	<i>Weitere, andere?</i>
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Art des genutzten Fahrzeugs	<input type="radio"/> <i>eigener Dienstwagen</i> <input type="radio"/> <i>geteilter Dienstwagen mit persönlicher Zuordnung</i> <input type="radio"/> <i>Privatwagen mit dienstlicher Nutzung</i>					
Weitere Anmerkungen / Beobachtungen zum Fahrzeug						
Merkmal	<i>Note (1 = sehr gut – 5 sehr schlecht)</i> <i>kurze Begründungen für die Benotung (besondere Auffälligkeiten, illustrierende Beispiele o.ä.)</i>					
Allgemein äußerer Pflegezustand						
Allgemeiner innerer Pflegezustand						
Sichtbarer technischer Zustand						
Ladungssicherung						

Weitere fahrsicherheitsrelevante Beobachtungen

<i>Bsp.: Ungesicherte Objekte im Innenraum, Schäden; Unangepasste Sitzstellung / Kopfstützen /Spiegeleinstellung, weitere Beobachtungen; auch: andere besondere Beobachtungen</i>
*ggf. weitere sicherheitsrelevante Ausstattungsmerkmale am Fahrzeug (bspw. FAS, wie ACC, HUD, ISA etc.)

Zufriedenheit des Fahrers mit dem Fahrzeug hinsichtlich	Note 1-5	
Fahrzeug allgemein		
Motorisierung		
Sicherheitsausstattung		
Fahrerkomfortausstattung		
Eignung für dienstliche Zwecke		
Pflege und Wartungszustand		
Wünsche des Fahrers für Ausstattung/Art zukünftiger Fahrzeuge und warum		

Unfälle / Fahrsituation auf dienstlichen Fahrten

bisherige Unfälle in den letzten drei Jahren	mit Personenschäden		Bagatellschäden		Rangierunfälle	
	dienstl.	privat	dienstl.	privat	dienstl.	privat
	_ _	_ _	_ _	_ _	_ _	_ _
	Unfälle mit Tieren		Schwere Sachschäden		Alleinunfälle	
	dienstl.	privat	dienstl.	privat	dienstl.	privat
	_ _	_ _	_ _	_ _	_ _	_ _

Weitere Aussagen des Fahrers (im Laufe der Fahrten nachfragen nach Fahrsituation auf dienstlichen Fahrten, typische Probleme mit Fahrzeug, Tour etc.) – entsprechende Aussagen können als Gedächtnisstütze hier festgehalten werden

Teil 2: Markerliste (ab dieser Seite sind die Angaben jeweils auf eine Teiltour bezogen; Unterbrechungen von mehr als 5 Minuten beenden die Teiltour)

Uhrzeit	Weshalb wurde der Marker gesetzt? Beschreibung der Auslöser, Fahrerreaktionen bzw.. -reaktionen etc.



Auffälligkeiten / Fehlverhalten

	Konkretes Verhalten	Zählliste	Anmerkungen
Geschwindigkeit	Stadt: 10 km/h über HG kurzfristig (bspw. zum Überholen)		
	Stadt: 10 km/h über HG langfristig		
	außerorts: 20 km/h über HG (kurz)		
	außerorts: 20 km/h über HG (andauernd)		
Fahren	Übermäßiges Beschleunigen		
	Starkes und/oder spätes Abbremsen		
	Fehlende Richtungsanzeige		
	Ruppiges Lenken		
	Rücksichtsloses Fahren		
	Sicherheitsabstände missachten		
	Halte- oder Stoppzeichen missachten		
	Nicht angemessenes Überholen		
	Andere Verkehrsregeln missachtet		
Kommunikationsverhalten	Aktiv: Aufregen über andere VT / Beschimpfen /beleidigende Handzeichen / Nötigen		
	Passiv: Ignorieren anderer VT /Abfällige Bemerkungen		

Parallelhandlungen während der Fahrt

Elektronische Geräte bedienen z.B. SMS schreiben/App am Smartphone bedienen = S Navigationsgerät = N / Infotainmentsystem bedienen = I Laptop /Tablet benutzen = L Anderes = AG	Nahrungsaufnahme o.ä. Essen = E / Trinken = D / Rauchen = R / Andere Art = AN	Fahrfremde arbeitsbezogene Handlungen Unterlagen, Objekte sortieren = O Eintragungen/ Bestellungen vornehmen = B Andere fahrfremde Tätigkeit=AF	Gespräche/Kommunikation Gespräche mit einem Mitfahrenden = G Telefon/Smartphone = T Funk = F Andere Art der Kommunikation = AK	
Art der Parallelhandlung - Kodierung				
Ggf. genauere Beschreibung der PH				
Verkehrssituation (übersichtlich / zähflüssig bzw. Stau / un übersichtlich / gute Haltemöglichkeit) Straßenart (BAB bzw. Schnellstr. / außerorts /innerorts)				
verändertes Fahr-/Verkehrsverhalten durch die Parallelhandlung ja/nein – welche?				
kritische Verkehrssituation (ja /nein) was?				

Pausenverhalten bzw. Handlungen bei Fahrtunterbrechung (> 3 min)				
	1	2	3	4
Zeit und Dauer				
Verhaltensweise (Gymnastik / Schlafen / Telefonieren / Unterlagen sortieren / Gespräch mit Kollegen,/ Spazieren gehen / Entspannung/ Lesen / Nahrung; Warten, Sonstiges)				

Teil 3: Einschätzung des Fahrverhaltens (nach Tourende)

Ende der Gesamttour:	Anzahl Teiltouren:	insgesamt gefahrene km:					
Fahrzeugbedienung							
einhändiges Fahren	nie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	oft
Orientierungsverhalten	oft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	nie
Anfahren	weich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	hart
Beschleunigen	sanft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	scharf
Gasgeben	ruhig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	nervös
Bremsen	weich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	hart
Drehzahl	niedrig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	hoch
Fahrbahnbenutzung							
Spurhaltung	stetig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	schwankend
Einordnen	angepasst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	unangepasst
Kurvenschneiden	wenig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	viel
Spurwechsel	selten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	häufig
Verkehrsanpassung							
Mitfahren	viel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	wenig
Abstandhalten	groß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	klein
Voraussicht	weit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	kurz
Fahrweise	defensiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	offensiv
Veränderungen in den Beobachtungen über den Beobachtungstag	Im Tagesverlauf eher risikoärmer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Stabil	<input type="radio"/>	Im Tagesverlauf eher risikoreicher

Übersichtsliste Tourenplan – Überblick über die Fahrten des Tages (fortlaufende Liste)

Nr	Abfahrtsort	Abfahrtszeit	Ankunftszeit	Kommentare zur Teiltour/ Hinweise auf die entsprechenden Begleitunterlagen
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

„Stresskurve“ (jeweils stündlich erfragen)

Stunde	Was tut der Teilnehmer gerade?	Stresserleben 1= gar nicht bis 10=extrem hoch)	Weiterer Kommentar
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

Anhang 9

Bewertung der Gefährdungsbeurteilung in den Intensivbetrieben

Einstufung	Gute Gefährdungsbeurteilung	Mittlere Gefährdungsbeurteilung	Schlechte Gefährdungsbeurteilung
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Gefährdungsbeurteilung ist für alle Teilarbeitssysteme vorhanden <input type="checkbox"/> Innerhalb der Gefährdungsbeurteilungen sind die Zusammenhänge zur Entstehung von Gefährdungen dargestellt (Gefährdungsfaktoren, Gefahrenquellen und gefahrbringende Bedingungen wurden identifiziert) <input type="checkbox"/> Eine Zuordnung zu den GUROM-Faktoren ist möglich <input type="checkbox"/> Es wird deutlich, wie hoch das Risiko eingeschätzt wird <input type="checkbox"/> Maßnahmen wurden anhand des Risikos festgelegt <input type="checkbox"/> Gestaltungsrangfolge der Maßnahmen wurde beachtet <input type="checkbox"/> Wirksamkeitskontrolle wird/ wurde durchgeführt 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Gefährdungsbeurteilung ist für alle Teilarbeitssysteme vorhanden, aber es erfolgt keine klare Trennung der Teilsysteme <input type="checkbox"/> Gefährdungsbeurteilung ist nicht für alle Teilsysteme vorhanden <input type="checkbox"/> Die Zusammenhänge zur Entstehung der Gefährdungen sind nicht deutlich erkennbar, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Gefährdungsfaktoren, Gefahrenquellen und gefahrbringende Bedingungen wurden nicht klar beschrieben <input type="checkbox"/> Es ist nicht erkennbar, zu welchen Tätigkeiten die Gefährdungen gehören <input type="checkbox"/> Es wurden Checklisten für die Erfassung verwendet <input type="checkbox"/> Ein Risiko wurde nicht ermittelt <input type="checkbox"/> Risiken wurden falsch ermittelt (Methodisch/ fachlich) <input type="checkbox"/> Es wurden keine Maßnahmen erarbeitet <input type="checkbox"/> Maßnahmen sind fachlich nicht richtig <input type="checkbox"/> Maßnahme werden nicht in der 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Keine Gefährdungsbeurteilung vorhanden <input type="checkbox"/> Vorhandene Gefährdungsbeurteilung entspricht nicht den Gegebenheiten (z. B. veraltete Arbeitssystemelemente), es wurden keine Anpassungen vorgenommen

Einstufung	Gute Gefährdungsbeurteilung	Mittlere Gefährdungsbeurteilung	Schlechte Gefährdungsbeurteilung
		Gestaltungsrangfolge entwickelt <input type="checkbox"/> Es findet keine Wirksamkeitsüberprüfung statt	
Nutzbarkeit für BestMobil	<input type="checkbox"/> Direkte Nutzbarkeit <input type="checkbox"/> Aus den Gefährdungsbeurteilungen können arbeitssystemspezifische Erkenntnisse zu Gefährdungen/ Belastungen und den entsprechenden Schutzmaßnahmen abgeleitet werden (Belastungsprofile, Übertragung positiver Maßnahmen) <input type="checkbox"/> Bei positiver Wirksamkeit sind ggf. Bestpractice-Lösungen ableitbar	<input type="checkbox"/> Teilweise Nutzbarkeit der Gefährdungsbeurteilung <input type="checkbox"/> Je nach Defizit können die Gefährdungsbeurteilungen für einzelne Aspekte in BestMobil genutzt werden (z. B. Belastungsprofile, Übertragung positiver Maßnahmen, Bestpractice-Lösungen usw.)	<input type="checkbox"/> In der Form keine Nutzbarkeit für BestMobil vorhanden
Erforderliche Aktivitäten	<input type="checkbox"/> Keine Aktivitäten im Untersuchungsbetrieb erforderlich <input type="checkbox"/> Direkte Aufbereitung der Erkenntnisse im Projekt	<input type="checkbox"/> Die Überarbeitung defizitärer Aspekte der Gefährdungsbeurteilung im Unternehmen anstoßen, um im Späteren Erkenntnisse ableiten zu können <input type="checkbox"/> Aufbereitung von positiven Aspekten im Projekt	<input type="checkbox"/> Erarbeitung der Gefährdungsbeurteilung im Unternehmen anstoßen, um ggf. im Späteren Erkenntnisse ableiten zu können
Bewertung:	<input type="checkbox"/> Alle Merkmal treffen zu, sonst gelb, Punktwert 1	<input type="checkbox"/> Drei Hauptmerkmale treffen zu, Punktwert 2 <input type="checkbox"/> Sechs Merkmal treffen zu, Punktwert 3 <input type="checkbox"/> Alle Merkmal treffen zu, Punktwert 4	<input type="checkbox"/> Eines von beiden Merkmalen trifft zu, Punktwert 5

Anhang 10

Nr.	Quelle	P	V	S	R	A	O	Kurzbeschreibung Belastung/ Gefährdung
1	(dp): Ich hab jetzt weniger Angst“, SicherheitsProfi, 7/2011, Seite 18					[1]		Physische Gewalt auf Fahrerinnen und Fahrer von Taxiunternehmen
2	Heider, G.: Der Winter, das unbekannte Wesen“. SicherheitsProfi, 7/2011, Seite 20						X	Gefährdungen durch Schnee und Glatteis
3	(rb): Vorfahrt für Verantwortung. SicherheitsProfi, 5/2011, Seite 20						X	Allgemeine Verkehrsgefährdungen
4	Kipfer, D., Küppers, M.: Navigation oder Verwirrspiel. SicherheitsProfi, 3/2011, Seite 8						X	Erhöhung des Unfallrisikos durch Ablenkung durch Kommunikations- und Informationssysteme im Fahrzeug
5	Blobner, K.: Fahrer und Fahrzeug im Blick. SicherheitsProfi, 8/2010, Seite 8					[2]		Verkehrsunfall
6	„Lastenhandhabungsverordnung gilt auch in der Pflege“, ASU, 8/2015, Seite 605	X						Manueller Umgang mit physikalischen Lasten
7	„Berufliche Mobilität muss nicht belasten“, ASU, 3/2015, Seite 225						X	Betriebliches Gesundheitsmanagement, Arbeitszufriedenheit, physische Belastungen (Körperhaltungen), Stress
8	Entlastung des Rückens bei Pflegekräften“, ASU, 1/2015, Seite 14-18	X						Rückenbeschwerden durch wiederholte Rumpfeigung und hohen Anteil statischer Arbeit
9	„Zur Belastung und Beanspruchung beim Patiententransfer von Schwertpflegebedürftigen“, ASU, 11/2014, Seite 850-861	X						Rückenbeschwerden und Muskel-Skelett-Belastung durch Patiententransfer
10	„So stärken Pflegeeinrichtungen ihren Beschäftigten den Rücken“, BPUVZ, 6/2015, Seite 274-278	X						MSE-Erkrankungen, physische Belastungen
11	„Psychische Belastungen in der Pflege“, BPUVZ, 9/2014, Seite 412-415	X						Psychische Belastung (Arbeiten im Schichtsystem, Personalabbau, Fachkräftemangel)
12	„Ergonomische Arbeitsgestaltung in der Pflege – eine zu wenig genutzte Ressource“, BPUVZ, 6/2014, Seite 274-279	X						Physische Beanspruchung
13	„BGW-Studie: Richtige Arbeitshöhe entlastet Pflegende“, BPUVZ, 2/2014, Seite 55	X						Rückenbeschwerden durch wiederholte Rumpfeigung und hohen Anteil statischer Arbeit
14	„Sicherheit und Gesundheitsschutz im Fahrdienst für Menschen mit Behinderung“, BPUVZ, 2/2014, Seite 58-62	X				[3]		Straßenverkehr, Lärm, Fahrzeug, Klima, Lastenhandhabung, Licht/ Beleuchtung, Gefährdungen für behinderte Menschen durch Rollstuhl beim Transport, psychische Belastungen
15	„Gewalt gegen Rettungsdienstkräfte im Einsatz“, BPUVZ, 9/2013, Seite 476-481				X			An- und Übergriffe auf Rettungskräfte (verbal und körperlich)
16	„Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten“, sicher ist sicher, 12/2013, Seite 604-606				X			Hohes Unfallrisiko bei Einsatzfahrten mit Sondersignal
17	„Gewalt gegen Retter – Ein Praxiskonzept zur Minderung der gewaltbedingten Gefährdung von Beschäftigten in Notfallrettung und Krankentransport“, sicher ist sicher, 9/2013, Seite 417-419				X			An- und Übergriffe auf Rettungskräfte (verbal und körperlich)
18	Iga.Report 25 – Arbeitsbedingte räumliche Mobilität und Gesundheit https://www.bgw-online.de/SharedDocs/Downloads/DE/Medientypen/Arbeitshilfe/IGA-Report-25.pdf?__blob=publicationFile						X	Grundlagenartikel: hier sollten wir das wichtigste rausnehmen (passt aber nicht in die Spalte)
19	„Kurznachrichten am Steuer – Auch Sprachmitteilungen erhöhen die Unfallgefahr“, Gute Arbeit, 1/2014, Seite 4						X	Sinkende Aufmerksamkeit und auf Straße und Fahraufgabe (Spurabweichung) durch fahrfremde Tätigkeiten (SMS schreiben)
20	„Multitasking am Steuer: Motor an, Telefon aus“, Gute Arbeit, 1/2014, Seite						X	Sinkende Aufmerksamkeit auf Straße und Fahraufgabe durch fahrfremde Tätigkeiten (z. B. Telefonieren, Essen) →

	30-32							Erhöhung der Unfallwahrscheinlichkeit
21	„Gewalt im Rettungsdienst – Lebensretter in Bedrängnis“, DGUV faktor arbeitsschutz, 3/2013, Seite 6-9					X		An- und Übergriffe auf Rettungskräfte (verbal und körperlich)
22	„Rückenbelastung im Feuerwehr- und Rettungsdienst“, DGUV faktor arbeitsschutz, 3/2013, Seite 10-12					X		Berufliche körperliche Anstrengung (Heben und Tragen); Stress und körperliche sowie psychische Belastung durch hohe Einsatzzahlen im Rettungsdienst
23	„Anforderungen an Atemschutzträger – Fit für den Einsatz“, DGUV faktor arbeitsschutz 1/2012, Seite 21-23					X		Körperliche Belastung durch Atemschutzgeräte
24	„Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bei Lagerung und Transport“, die BG, 1/2012, Seite 8-17		X					Organisatorische Mängel im Arbeitsschutz, Nichtbeachten ergonomischer Erkenntnisse, mechanische Gefährdungen, elektrische Gefährdung, Gefahrstoffe
25	„Aktion „Hat's geklickt?“ bleibt in der Erfolgspur: Zahl der angegurteten Fahrer im Nutzfahrzeug steigt“, sicher ist sicher – Arbeitsschutz aktuell, 12/2012, Seite 548		X					Unfälle und Verletzungen durch Nichtanlegen des Gurtes im LKW
26	„DVR: Herbst- und Winterzeit ist Unfallzeit“, sicher ist sicher – Arbeitsschutz aktuell, 12/2012, Seite 548						X	Gefährdungen durch Schnee und Glatteis
27	„Ladung sichern bei Kleintransportern“, die BG, 9/2011, Seite 396-399		X	X				Gefahr durch unzureichend gesicherte Ladung
28	„Dienstwegeunfälle von Feuerwehren“, DGUV faktor arbeitsschutz 3/2011, Seite 6-9					X		Unfälle von Einsatzfahrzeugen bei Rettungseinsätzen von Feuerwehr und Rettungsdiensten, Stress
29	„Besetzung von Winterdienstfahrzeugen mit Beifahrer – Allein gegen Schnee und Eis?“, DGUV faktor arbeitsschutz, 1/2011, S. 20-21						[4]	Gefahr durch Straßenverkehr, Lärm, Witterungen, etc.
	„Arbeitsschutz im Rettungsdienst – Neue Herausforderungen meistern“, DGUV faktor arbeitsschutz, 5/2010, S. 12-14					X		Übersicht über Einflussfaktoren die zu Gesundheitsrisiken bei Einsätzen führen
30	Broschüre „Gut ankommen TP-BMW - Betriebliche Mobilität sicher gestalten“ https://www.bgw-online.de/SharedDocs/Downloads/DE/Medientypen/bgw-themen/TP-BMW-Gut-ankommen_Download.pdf?__blob=publicationFile						X	Grundlagenartikel: hier sollten wir das wichtigste rausnehmen (passt aber nicht in die Spalte)
31	Checkliste „Gut ankommen – Betriebliche Mobilität im Überblick“ https://www.bgw-online.de/SharedDocs/Downloads/DE/Medientypen/bgw-themen/TP-CBMW-Gut-ankommen-Checklisten_Download.pdf?__blob=publicationFile						X	Grundlagenartikel: hier sollten wir das wichtigste rausnehmen (passt aber nicht in die Spalte)
	DGUV-Regel 109-009 / GUV-R 157 „Fahrzeug-Instandhaltung“							

32	https://www.bgw-online.de/SharedDocs/Downloads/DE/Medientypen/DGUV_vorschrift-regel/DGUV-Regel109-009_Fahrzeug-Instandhaltung_Download.pdf?__blob=publicationFile						X	Alle Gefährdungen bei Fahrzeuginstandhaltung
33	https://www.bgw-online.de/SharedDocs/Downloads/DE/Medientypen/DGUV-Grundsatz/DGUV-Grundsatz314-002_Pruefung_von_Fahrzeugen_durch_Fahrpersonal_Download.pdf?__blob=publicationFile						X	Nicht relevant
34	https://www.bgw-online.de/SharedDocs/Downloads/DE/Medientypen/DGUV_vorschrift-regel/DGUV-Vorschrift71_Unfallverh%C3%BCtungsvorschrift%20Fahrzeuge_Download.pdf?__blob=publicationFile						X	Alle Gefährdungen bei Fahrzeugbetrieb
35	DGUV Information 214-003 / BGI 649 „Ladungssicherung auf Fahrzeugen“						X	Gefährdungen durch verrutschende, herabfallende Ladung bei ungenügender Sicherung
36	https://www.bgw-online.de/DE/Arbeitssicherheit-Gesundheitsschutz/Gefahrungsbeurteilung/Rehabilitation-und-Werkstaetten-interaktiv/Fahrdienst-Fuhrpark/Personenbefoerderung.html						X	Unfälle durch unzureichende Sicherung bei Personenbeförderung
37	https://www.bgw-online.de/SharedDocs/Downloads/DE/Medientypen/bgw-themen/TP-SHT0_Fahrsicherheitstraining_Download.pdf?__blob=publicationFile						X	Unfälle durch falsches Fahrverhalten
38	M655 – Starker Rücken – Ganzheitlich vorbeugen, gesund im Beruf bleiben“ https://www.bgw-online.de/SharedDocs/Downloads/DE/Medientypen/bgw-themen/M655_Starker%20R%C3%BCcken_Download.pdf?__blob=publicationFile	X						Belastungen des Muskel-Skelettsystems
39	„Gefährliche Rushhour. Am häufigsten kracht's zwischen sieben und acht“ PM der BGW vom 03.12.2015						X	Gefahr durch starken Verkehr und andere Autofahrer

39	https://www.bgw-online.de/DE/Presse/Pressearchiv/2015/Pl-10-2015-Wegeunfaelle-zur-Hauptverkehrszeit.html						X	Geratir durch starken Verkehr und andere Autofahrer
40	„Fahrdienst/ Fuhrpark“, BGW-Artikel, 14.10.2015 https://www.bgw-online.de/DE/Arbeitsicherheit-Gesundheitsschutz/Gefaeahrungsbeurteilung/Rehabilitation-und-Werkstaetten-interaktiv/Fahrdienst-Fuhrpark/Fahrdienst-Fuhrpark_node.html						X	Manuelles Heben von Ladungen, Unfälle im Straßenverkehr
41	„Maßnahmen im Umgang mit Fahrzeugen“, BGW-Artikel, 24.08.2015 https://www.bgw-online.de/DE/Arbeitsicherheit-Gesundheitsschutz/Gefaeahrungsbeurteilung/Rehabilitation-und-Werkstaetten-interaktiv/Fahrdienst-Fuhrpark/TOP-Fahrzeuge.html						X	Gefährdungen durch Fahrzeuge
42	„Toter Winkel: Radfahrer in Gefahr“, BGHM-Artikel https://www.bghm.de/bghm/presseservice/pressemeldungen/detailseite/toter-winkel-radfahrer-in-gefahr/						X	Gefahr, Fahrradfahrer beim Rechtsabbiegen zu übersehen
	„Lichtassistenten für den Durchblick“, BGHM-Artikel https://www.bghm.de/bghm/presseservice/pressemeldungen/detailseite/lichtassistenten-fuer-den-durchblick/						X	Gefährdungen bei unangenehmen Verkehrssituationen
43	(RB) 80km/h für Europa? Sicherheitsprofi 2.11					[5]		Allgemeine Verkehrsgefährdungen
44	Jörg Hanna, Roland Hertlin „Sicher in jeder Lage“ Sicherheitsprofi 1.11				X			Sicherer Personentransport liegender Personen
45	„Aus Glatteis gefallen“, Sicherheitsprofi 8.10						X	Sturzgefährdung bei Glatteis
46	Bau- und Montagearbeiten, Sicherheitsprofi 5.10						X	Unfallgefährdungen allgemein bei Bau- und Montagetätigkeiten
47	Renate Bantz „Sicherheit gewinnt“, Sicherheitsprofi 5.10					5		Unfallgefährdungen allgemein im Verkehr
48	Kilian Blobner „Tagfahrlicht“, Sicherheitsprofi 1.12					[6]		Verwechseln von Tagfahr- und Abblendlicht
49	(rb) „Mehr Sicherheit im Verkehr“, Sicherheitsprofi 1.12						X	Verkehrsunfälle allgemein
50	(dp) „Hals- und Beinbruch“, Sicherheitsprofi 1.12					[7]		Stolper, Stürzen beim Zustelldienst
51	Günter Heider, „Wenn alles steht, ist es zu spät“, Sicherheitsprofi 7.13						X	Verkehrsgefährdung durch Schnee und Eisglätte
51	Constanze Diumann, „Je einfacher, desto besser“, Sicherheitsprofi 7.13						X	Verkehrsgefährdung durch Lernen mit einem mobilen Rechner unterwegs
52	(rb) „Fahr Dich fit“, Sicherheitsprofi 6.13						X	Rückengefährdung
53	Ulrich Schulz, „Professionell auf Pannen reagieren“, mit einem mobilen Rechner unterwegs, Sicherheitsprofi 5.13						X	Verkehrsunfall
54	(dp) „Ein Gurt fürs Leben“, Sicherheitsprofi 4.13						X	Verkehrsunfälle allgemein
55	Klaus Dilcher, „Die Seele braucht Zeit“, Sicherheitsprofi 3.13						X	Traumata nach Verkehrsunfällen
56	Günter Heider, „Es wird schon gut gehen“, Sicherheitsprofi 6.12						X	Verkehrsunfälle allgemein
57	(rb), „Rote Mappe“, Sicherheitsprofi 3.12						X	Verkehrsunfälle allgemein

58	(kr), „Fahr Dich fit – gute Idee mit Potenzial“, SicherheitsProfi, 1.14						[8]		Rückenbelastung
59	Ulrich Schulz, „Immer erreichbar – wozu?“, SicherheitsProfi 1.14							X	Gefährdungen durch Telefonieren mit Mobiltelefon
60	(dp) „Hauptsache Bewegung“, SicherheitsProfi 2.14							X	Rückengefährdung
61	Julia Schilling, „Gutes für den Rücken“, SicherheitsProfi 4.14							X	Rückengefährdung
62	(dp), „Die Rettungsgasse“, SicherheitsProfi 4.14							X	Verkehrsunfälle
63	Birgit Neubauer, „Psychische Belastungen“, SicherheitsProfi 5.14							X	Psychische Gefährdungen
64	Regina Neukranz, „Alles für den Rücken“, SicherheitsProfi 7.14							X	Rückengefährdung
65	(rb) „Sicherheitsgurt wird Pflicht“, SicherheitsProfi 7.14						[9]		Unfallgefährdung allgemein
66	Carsten Jahr, „Neue Kontrollsysteme“, SicherheitsProfi 7.14						[10]		Unfallgefährdung allgemein
67	„Therapie mit LKW“, SicherheitsProfi 7.14						[11]		Verkehrsunfall
68	„Sichtbarkeit schafft mehr Sicherheit“, SicherheitsProfi 8.14							X	Verkehrsunfall, angefahren werden
69	Robert Nowak, „Im Notfall zählen Sekunden“, SicherheitsProfi 1.15							X	Verkehrsunfall
70	Klaus Rulf, „Automatisiertes Fahren“, SicherheitsProfi 1.15							X	Vermeidung von Verkehrsunfällen
71	Horst Schramm, „Ein Moment entscheidet“, SicherheitsProfi 2.15						[12]		Fehlverhalten
72	Jens Becker, „Gesunde Pause“, SicherheitsProfi 2.15						[13]		Gesundheitsförderung
73	(rb) „Sicherheitscheck Personenbeförderung“, SicherheitsProfi 2.15							X	Verkehrsunfälle
74	Helga Homann, „Krafttraining am Flughafen“, SicherheitsProfi 3.15						[14]		Rückenbelastung
75	Thomas Künzer, „Rücken verrissen“, SicherheitsProfi 4.15					X		X	Rückengefährdung
76	(kr) „Traumatisiert“, SicherheitsProfi 4.15							X	Traumatisierte MA nach Unfällen
77	Klaus Rulf, „Schlaf am Steuer“, SicherheitsProfi 4.15							X	Verkehrsunfall durch Einschlafen
78	Unfallkasse Post Telekom, „Radfahren mit Elektroantrieb“, SicherheitsProfi 5.15							X	Verkehrsunfälle, technische Besonderheiten und ungewohntes Fahrverhalten der Pedelecs
79	Uwe Kalkreiber, „Siebzehn Freiwillige (Erstbetreuer)“, SicherheitsProfi 6.15						[15]		Psychisch traumatisierende Ereignisse (Verkehrsunfall, Unfall mit Personenschaden, Anwendung von Gewalt durch Fahrgäste oder Außenstehende, sonstige außergewöhnliche Ereignisse)
80	„Ergonomische Verbesserung bei Transporttätigkeiten – einfach, aber effektiv“, etem 05.2015							X	Rückenbeschwerden durch unzureichende Arbeitsplatzergonomie
81	Echhard-Herbert Arndt, „Technik ist nicht alles“, SicherheitsProfi 7.11						[16]		Herausforderung des Arbeitsalltags
82	Kirk Williams, „Im Nachtexpress“ SicherheitsProfi 8.11						[17]		Herausforderung des Arbeitsalltags
83	Betriebliche Verkehrssicherheit: Für die Praxis lernen; DGUV faktor arbeitsschutz, 6/2014							X	Verkehrssicherheit, GUROM
84	Arbeitswelt, Straßenverkehrs-geschehen und betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit, Michael Geiler in Praxishandbuch psychische Belastungen im Beruf, Universum							X	Zusammenhänge zwischen Arbeitswelt und Verkehrsverhalten; Bedingungen und Belastungen bei der Verkehrsteilnahme, Zeitdruck, Müdigkeit, reduzierte handlungsspielräume, betriebliche Bedingungen/ Unfallrisiko
	Zwischen Wohnung und Arbeitsplatz								

85	Eine Studie zum Arbeitsweg und zum Wegeunfallgeschehen: Michael Geiler (Mannheim) & Hans-Peter Musahl (Duisburg) unter Mitarbeit von Marc Ohlmann (Duisburg)					X		Wegeunfälle, Unfallgeschehen, Beanspruchungserleben	
86	Das Unfallgeschehen im Wirtschaftsverkehr; Michael Geiler, Manfred Pfeiffer, Heinz Hautzinger; Angewandte Systemsicherheit und Arbeitsmedizin Herausgegeben von Siegfried Radandt und Norbert Weis; 2007 Asanger Verlag GmbH Kröning					X		Statistik zum Unfallgeschehen im Wirtschaftsverkehr	Viele verschiedene Faktoren
87	Zwischen Wohnung und Arbeitsplatz Eine Untersuchung zum Arbeitsweg und zum Wegeunfallgeschehen: Michael Geiler (Mannheim) & Hans-Peter Musahl					X		Wegeunfälle, Unfallgeschehen, Beanspruchungserleben	Viele verschiedene Faktoren
88	Unfallgeschehen auf Betriebs- und Dienstwegen bei Versicherten der Unfallkasse Post und Telekom						[18]	Statistik zum Unfallgeschehen bei der Post AG	
89	Das Unfallgeschehen im Wirtschaftsverkehr: Verletzungsrisiken bei beruflich bedingter Verkehrsteilnahme; M, Geiler, M. Pfeiffer in Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1/2007						X	Statistische Auswertung in Verknüpfung von Daten zum Unfallgeschehen mit Expositionsdaten im Verkehr	
91	Verkehrsunfallanalyse bei der Nutzung von Sonder- und Wegerechten gemäß StVO Konzeptionelle Vorschläge zur Verbesserung der Aus- und Fortbildung; Stephan Bocking, BGW Forschung					X	X	Überblick über rechtliche Grundlagen, , einsatztaktische Notwendigkeiten, typische Unfallsituationen, genutzte Präventionsmaßnahmen	
92	Informations- und Kommunikationstechnologie an Fahrerarbeitsplätzen						X	Unfallrisiko durch Bordtechnologie	
93	Stress: Mensch ärgere Dich nicht; Krüger, A.; DGUV Arbeit und Gesundheit Verkehr, 2011, S. 4						[19]	Stress, Zeitvorgaben, hohes Verkehrsaufkommen	
94	Müde am Steuer; Krüger A.; DGUV Arbeit und Gesundheit Verkehr, 2011; S. 8						[20]	Erschöpfung und Ermüdung am Steuer, nachlassende Aufmerksamkeit	
95	Engstelle; Roiederer, F.; DGUV Arbeit und Gesundheit Verkehr, 2011, S. 10						X	Unfälle auf Autobahnbaustellen	
96	Mehr Aufmerksamkeit bitte; Becker , M.; DGUV Arbeit und Gesundheit Verkehr, 2011, S. 12						X	Ablenkung durch andere Tätigkeiten beim Fahren	
97	Warum ist Multitasking so reizvoll, Interview mit D. Windemuth; Becker, M.; ; Becker , M.; DGUV Arbeit und Gesundheit Verkehr, 2011, S. 13						X	Ablenkung durch andere Tätigkeiten beim Fahren	
98	Was soll das denn?; Roiederer, F.; DGUV Arbeit und Gesundheit Verkehr, 2011, S. 14						X	Unverständnis von Pkw-Fahrern für Lkw-Fahrer	
99	Wer reist, kann was erleben; Ducki, A.: DGUV Forum Gesunde und sichere Mobilität, Ausgabe 12/2012 S. 10						X	Belastungen für verschiedene Mobilitätsformen (Stress, psychosoziale Folgen)	
100	Gefährdungsbeurteilung Mobilität – für eine sichere betriebliche Mobilität: GURUM; Gericke, G; Lau, J.; Trimpop, R.; DGUV Forum Gesunde und sichere Mobilität, Ausgabe 12/2012, S. 16						X	Gefährdungen bei mobilen Tätigkeiten	
101	PROFILER – Kompetenzen beim Fahren; Engelke, A.; DGUV Forum Gesunde und sichere Mobilität, Ausgabe 12/2012, S 18						[21]	Risikobereitschaft junger Fahrer	

102	Neue Gefährdungen im Straßenverkehr - mobile IT am Fahrer Arbeitsplatz; Bretschneider- Hagemes; DGUV Forum Gesunde und sichere Mobilität, Ausgabe 12/2012, S. 20							X	Gefährdungen durch IT-Geräte beim Fahren (Ablenkung)
103	Ablenkung im Straßenverkehr; Kerwien, H, DGUV Forum Gesunde und sichere Mobilität, Ausgabe 12/2012, S. 22							X	Gefährdungen durch IT-Geräte beim Fahren (Ablenkung), Beanspruchungsoptimierung
104	Verkehrssicherheitsarbeit und Vision Zero – ein erfolgreiches Paar; Lau, J, Forum Mobilität – heute und in Zukunft, Ausgabe 9/2015,, S. 10							X	Interviews zu Strategien für Vision Zero
105	Neue Dachmarke für Verkehrssicherheit; Bergen, R., DGUV Forum Mobilität – heute und in Zukunft, Ausgabe 9/2015, S. 15							X	Unfallgefährdungen im Verkehr
106	Mobilität der Zukunft – vernetzt und vielfältig; Schramek, M.; DGUV Forum Mobilität – heute und in Zukunft, Ausgabe 9/2015, S. 16							X	keine
107	Betriebliches Mobilitätsmanagement – nachhaltige Mobilität reduziert Kosten; Interview mit M. Schramek; DGUV Forum Mobilität – heute und in Zukunft, Ausgabe 9/2015, S. 18							X	Unfallgefährdungen
108	Fahrerassistenzsysteme – die Vision Zero rückt näher; Interview mit U. Eichhorn; DGUV Forum Mobilität – heute und in Zukunft, Ausgabe 9/2015, 20							X	keine
109	Systematische Verkehrssicherheitsarbeit – GUROM als sinnvoller Start; Gericke, G.; DGUV Forum Mobilität – heute und in Zukunft, Ausgabe 9/2015, S. 21							X	Gefährdungen bei mobilen Tätigkeiten
110	Eco- Safety- Training – wirksame Verkehrssicherheitsarbeit im realverkehr; Nazzal, T.; DGUV Forum Mobilität – heute und in Zukunft, Ausgabe 9/2015, S. 22							X	Sicheres, wirtschaftliche, umweltfreundliches Fahren
111	Psychische Gesundheit in der Arbeitswelt - Mobilität.							X	Zusammenhang zw. mobiler Arbeit (u.a. auch Vor-Ort-Arbeit) und psych. Gesundheit und Wohlbefinden (Scoping Review).
	Ducki, A. & Nguyen, H. T. (2016): DOI: 10.21934/baua:bericht20160713/3d, 1. Auflage. Dortmund: Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin 2016. ISBN: 978-3-88261-1939, 122 Seiten								Multiple Verdichtungs- und Entgrenzungsgefahren. Verkehrsbedingte und psychosoziale Gefährdungen bzw. multiple Gesundheitsrisiken – v.a. hohe Arbeitsintensität und Verdichtung, soziale Belastung/Kunden. Vorsicht: Healthy-Worker-Effekt bei Außendienstmitarb.
112	Aktion: Sicheres Radfahren für Studierende: Kampagne „Risiko raus“ Abschlussbericht S. 48.							[22]	Schutzlosigkeit der Fahrradfahrer im Verkehr

113	Aktion: Anschnallen ist Pflicht; Kampagne „Risiko raus“ Abschlussbericht S. 49					[23]	Interessierte Selbstgefährdung (mangelnde Einhaltung der Sicherheitsvorschriften)
114	Aktion: Mobilität nach dem Verkehrsunfall; Kampagne „Risiko raus“ Abschlussbericht S. 51					[24]	Trauma
115	Seminar: Fahr und spar mit Sicherheit der UK ST; Kampagne „Risiko raus“ Abschlussbericht S. 61					X	(Fuhrparkkosten)
116	Seminar: Schnell und sicher am Einsatzort; Kampagne „Risiko raus“ Abschlussbericht S. 62				X		Zeitdruck, Stress
117	Seminar: Mit Blaulicht und Martinshorn sicher zum Einsatzort; Kampagne „Risiko raus“ S. 63					X/2 51	Zeitdruck, Stress (schnelle Fahrt ohne Sonderrechte der Feuerwehr oder Polizei)
118	Seminar: Gut geladen – volle Sicherheit; Kampagne „Risiko raus“ S. 66					X	Gefährdung durch Ladegut
119	Seminar: Alles festgezurt in Sachen Sicherheit; Kampagne „Risiko raus“ S. 68					[26]	Gefährdung durch Ladegut
120	Seminar: Öko-Drive-Training; Kampagne „Risiko raus“, S. 69					X	
121	Projekte: Mehr Sicherheit für Autobahn-Tagesbaustellen, S. 87					X	
122	Projekt: Clip wirkt – knackiger Kurzfilm für den sicheren Weg zum Einsatzort; Kampagne „Risiko raus“ S. 89				X		
123	Strobel, G. & Lehnig, U. (2003). Arbeitssituation von Beschäftigten im Aussendienst: Defizite und Gestaltungsmöglichkeiten der psychosozialen Arbeitsbedingungen. BAuA			x	x		<p>Gefährdungen/Belastungen:</p> <p>Belastungen durch kooperative Anforderungen</p> <p>Größere Ferne zum betrieblichen Geschehen</p> <p>Termin- und Zeitdruck</p> <p>Häufige Neuorientierung durch neue Arbeits- und Einsatzorte</p> <p>Lange Autofahrten</p> <p>„Sandwich-Position“ zw. Unternehmen und Kunden</p> <p>Bei Selbstständigen: Unsicherheit des Einkommens, lange Abwesenheiten von Zuhause</p> <p>Ressourcen/Zufriedenheitsfaktoren:</p> <p>Wechselnde und vielfältige Aufgaben</p> <p>Interessante Tätigkeitsinhalte</p> <p>Viele Sozialkontakte mit Kunden</p> <p>Mobilität</p> <p>Eigenständiges, selbstständiges Handeln</p> <p>Ein hoher Grad an Freiheit bei Arbeitsgestaltung</p>
124	Bretschneider-Hagemes, M. (2011). Belastungen und Beanspruchungen bei mobiler IT-gestützter Arbeit – Eine empirische Studie im Bereich mobiler, technischer Dienstleistungen. Zeitschrift				x		<p>Arbeitsorganisation (Betriebliche Förderung, wenig Schulung im Umgang mit IT, Kommunikationsbarrieren – schlechter Infolfluss, Nicht-Beteiligung an Entscheidungen),</p>

	technischer Dienstleistungen. Zeitschrift für Arbeitswissenschaft, 65(3), 223-233.										Technik (Technikausfall, Usability der Software, Hardware – z.B. leuchtschwache Displays)
125	Adams-Guppy & Guppy (1995) Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British company car drivers								x		Zeitdruck fördert schnelles und offensives Fahren
126	Albert et al. 2014. Safety of company cars - the Israeli experience								x		Fahren mit Firmenwagen erhöht riskantes Fahren/Unfälle
127	Bhatti et al (2008) Impact of retirement on risky driving behavior and attitudes towards road safety among a large cohort of French drivers (the GAZEL cohort)							x			Ruheständler fahren sicherer
128	Bomel Ltd. 2004. Safety culture and work-related road accidents							x			Viele Faktoren! Z.B. Orga-Kultur/Sicherheitskultur
129	Brandt, C. (Hrsg.)(2010a). Mobile Arbeit – Gute Arbeit? Arbeitsqualität und Gestaltungsansätze bei mobiler Arbeit. http://www.onforma.de/upload/m4c8f58659bed3_verweis1.pdf							x			Diverse Belastungsfaktoren (erste Ergebnisvorschau, noch keine vollständige Analyse)
130	Bretschneider-Hagemes, M. (2011) Belastungen und Beanspruchungen bei mobiler IT-gestützter Arbeit – Eine empirische Studie im Bereich mobiler, technischer Dienstleistungen						x				Ständige Erreichbarkeit; Zeitdruck; Kommunikationsbarrieren, Zwangshaltungen, unpassende Technik, (Isolation), ...
131	Broughton et al. 2003. Work-related road accidents								x		Zahlreiche Faktoren
132	Brown (1994) Driver Fatigue								x		O-Faktoren für Müdigkeit
133	Burt, J.; Shipman, C.; Addington-Hall, H.; White, P. (2008) Nursing the dying within a generalist caseload: A focus group study of district nurses	x									Mobile Palliativpflege im UK: Zeitdruck & Unterbesetzung
134	Caird, J.K., Kline, T.J., 2004. The relationships between organisational and individual variables to on-the-job driver accidents and accident-free kilometres. Ergonomics 47 (15), 1598–1613.								x		SEM von Belastungsfaktoren bei Occupational Drivers; "lack of organizational support" = hauptsächlich Zeitfaktoren
135	Cartwright et al. 1996. The company car driver - Occupational stress as a predictor of motor vehicle accident involvement								x		Beruflicher Stress spielt eine Rolle bei der Vorhersage von Unfallraten bei Fahrern von Dienstwagen
136	Clarke, D.D., Ward, P., Bartle, C., Truman, W., 2005. An In-depth Study of Work-Related Road Traffic Accidents, Road Safety Research Report No. 58, Department of Transport, London.						x	x			-Fahrer von Dienstwagen zeigten überhöhte Geschwindigkeit als kausalen Faktor.

										-Fahrer von Einsatzfahrzeugen zeigten ein geringes Schuldigkeitsverhältnis bei ihrer Unfallbeteiligung (Fahrer von Dienstwagen hingegen ein hohes)
137	Cydulka, Rota K; Lyons, John; Moy, Annie ; Shay, Kathleen; Hammer, J; Mathews, J. (1989) Follow up on paramedic occupational stress in Urban EMT-Paramedics					x				Emergency Medical Technician-Paramedics weisen einen hohen Grad an beruflichem Stress auf
138	Darby, P.; Murray, W.; Raeside, R. (2008) Applying online fleet driver assessment to help identify, target and reduce occupational road safety risks			x			x			Einstellungen, Verhalten, Wissen und korrelieren hoch mit selbst berichteter Unfallanfänger
139	Hupfeld, J.; Brodersen, S.; Herdeggen, R. (2013) iga.Report 25 - Arbeitsbedingte räumliche Mobilität und Gesundheit							x		Grundlagen & Verschiedenste Belastungsfaktoren
140	Kirkcaldy et al. 1997 Working hours, job stress, work satisfaction, and accident rates among medical practitioners and allied personell						x			Diverse Belastungsfaktoren & Unfallrisiko
141	Kirkcaldy 1999 Modelling psychological and work-situation processes that lead to traffic and on-site accidents						x			Geschlecht, Unvorsichtigkeit & Sicherheitsbewusstsein als Prädiktoren für Mobilitätsunfälle
142	Lynn, P., Lockwood, C.R., 1998. The Accident Liability of Company Car Drivers, TRL Report 317. Transport Research Laboratory, Crowthorne.							x		Bericht: Zahlreiche Belastungsfaktoren
143	Newnam, S. & Watson, B. (2011). Work-related driving safety in light vehicle fleets: A review of past research and the development of an intervention framework. Safety Science 49, 369-381.							x		Review von arbeitsbezogener Verkehrssicherheitsforschung
144	Nies, Roller & Vogl 2015 Räumliche Mobilität rund um die Arbeit							x		Überblick: Mobilitätserleben, -kompetenzen, -anforderungen
145	Robb, G; Sultana, S; Ameratunga, S; Jackson, R (2008) A systematic review of epidemiological studies investigating risk factors for work-related road traffic crashes and injuries	x							x	Review zu Risikofaktoren für arbeitsbezogene Verkehrsunfälle
146	Rowden, Matthews, Watson & Biggs 2011 The relative impact of work-related stress, life stress and driving environment stress on driving outcomes								x	Empirisch: Diverse Ursachen für berufsbezogenen Fahrstress
147	Rowland, B., Wishart, D., Davey, J., Freeman, J. 2007 The influence of occupational driver stress on work-related road safety: An exploratory review								x	Review zu berufsbezogenem Fahrstress
148	Rüger & Schulze (2015) Zusammenhang von beruflicher Pendelmobilität mit Stresserleben und Gesundheit								x	Diverse Belastungsfaktoren
149	Salminen, S., 2008. Two interventions for the prevention of work-related road crashes. Accident Analysis and Prevention 46, 545–550.								x	Gruppensitzungen & Fahrtraining für Service-Technik-Montage (hier Elektriker) senkt Unfallzahlen
150	Salminen, S., Lähdeniemi, E., 2002. Risk factors in work-related traffic. Transportation Research Part F 5, 77–86		x						x	Zeitdruck, Müdigkeit, Über-die-Arbeit-nachdenken, Telefonieren als Risikofaktoren bei berufsbezogenen Fahrten

151	Schneider, N. (2007). Berufliche Mobilität, Familie und Wohlbefinden. Verfügbar unter: http://www.vereinbarkeit-leben-mv.de/fileadmin/media/Texte_Infopool/Schneider_Berufliche_Mobilitaet_Familie_und_Wohlbefinden_2007.pdf							x	Knappe Grundlagen
152	Trimpop et al. 2000 Individual differences in working hours work perceptions and accident rates in veterinary surgeries							x	Berufsbezogene Verletzungen/Unfälle zeigen Zusammenhänge mit individuellen Unterschieden in berufsbezogenem Stress und Jobzufriedenheit zusammen
153	Trimpop_2000_Occupational and traffic accidents among veterinary surgeons							x	Unfallrate wird am besten vorausgesagt durch Risikoeinstellung, Stress und Aggression. Zusammenhänge bestehen auch mit Alter, Kinderzahl, berufsbezogenen Fahrdistanz und Sicherheitseinstellung
154	Vartiainen & Hyrkkänen_2010_Changing requirements and mental workload factors in mobile multi-locational work	x	x					x	Grundlagen & Empirie zu breiter Branchenbandbreite, "ganzheitlich"
155	Vogl & Kratzer_2014_Zuhause – unterwegs – beim Kunden - Wenn die Arbeit viele Orte hat		x					x	2 Fallstudien, diverse Belastungsfaktoren
156	Wallington_2014_Work-related road safety - Case study of British Telecommunications			x					Langzeitstudie/Intervention zur Senkung der Verkehrsunfälle bei British Telecom
157	Bretschneider-Hagemes, M. (2014) Stress and strain in mobile IT-supported work: an empirical study in the area of mobile services involving smartphones, notebooks and similar devices							x	Ständige Erreichbarkeit, Zeitdruck, Unterbrechungen, schlechte Technik, improvisierte Arbeitsorte (ob Einsamkeit negativ wirkt, ist personenabhängig)
158	Sitzman, K.L.; Pett, M.A.; Bloswick; D.S. (2002) An exploratory study of motor vehicle use in home visiting nurses	x							Wetterbedingte "driving hazards"; Produktivitätsdruck; Kosten für das Berufsbedingte Fahren; defensives Fahren; Erhöhte Gefahr, in Unfall verwickelt zu sein; Bedrohung von Person/Eigentum; Stress durch Fahren in unbekanntem
159	Szeto, G.P.Y.; Wong, T.K.T.; Law, R.K.Y.; Lee, E.W.C.; Lau, T.; So, B.C.L.; Law, S.W. (2013) The impact of a multifaceted ergonomic intervention program on promoting occupational health in community nurses	x							Muskel-Skelett-Erkrankungen aufgrund der hohen physischen Anforderungen bei der Arbeit
160	Cheung, K.; Gillen, M.; Faucett, J.; Krause, N. (2006) The prevalence of and risk factors for back pain among home care nursing personell in Hong Kong	x							Korrelationen: Hektik <-> Rückenschmerzen; Häufigeres Warten auf Zuarbeiten von Kollegen <-> Rückenschmerzen

161	Newnam, S.A.; Lewis, I.M.; Watson B.C. (2010) Supervisory safety practices in the work-related driving context.	x							Wenn gutes Sicherheitsklima vorherrscht: "Einnorden auf sicheres Fahren" durch die Vorgesetzte -> gesteigerte Motivation zum sicheren Fahren
-----	--	---	--	--	--	--	--	--	--

[1] [Taxi](#)

[2] [LKW Fahrer](#)

[3] [Fahrdienst für Menschen mit Behinderung](#)

[4] [Winterdienst](#)

[5] [LKW](#)

[6] [LKW/ Busse](#)

[7] [Zustelldienst](#)

[8] [Fahrrad](#)

[9] [Taxi](#)

[10] [Pkw](#)

[11] [LKW](#)

[12] [Berufskraftfahrer](#)

[13] [Berufskraftfahrer](#)

[14] [Flugafenmitarbeiter](#)

[15] [Busfahrer](#)

[16] [ÖPNV](#)

[17] [Kurierdienst](#)

[18] [Post und Telekom](#)

[19] [Kurierdienst](#)

[20] [Ford-Transportflotte](#)

[21] [Junge Verkehrsteilnehmer](#)

[22] [Studierende](#)

[23] [Kraft- und Mitfahrer bei Stadtreinigung](#)

[24] [Opfer von Verkehrsunfällen](#)

[25] [Notfallmanager der DB](#)

[26] [Kleintransporter](#)

P Pflegebereich

V Vertrieb

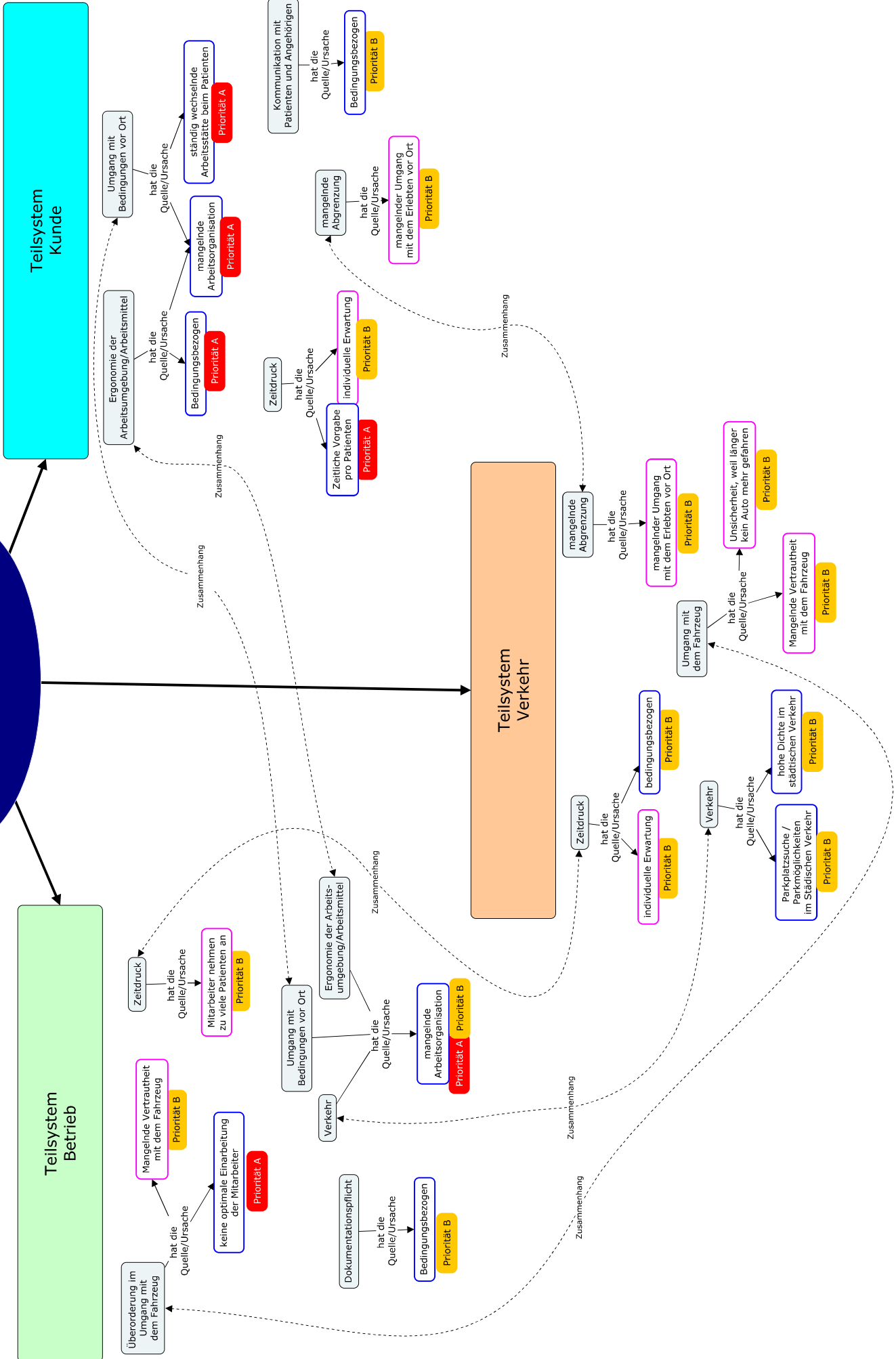
S Service

R Rettungsdienste

A Allgemein

Anhang 11

Belastung und deren Quellen durch berufsbedingte Mobilität in der ambulanten Pflege



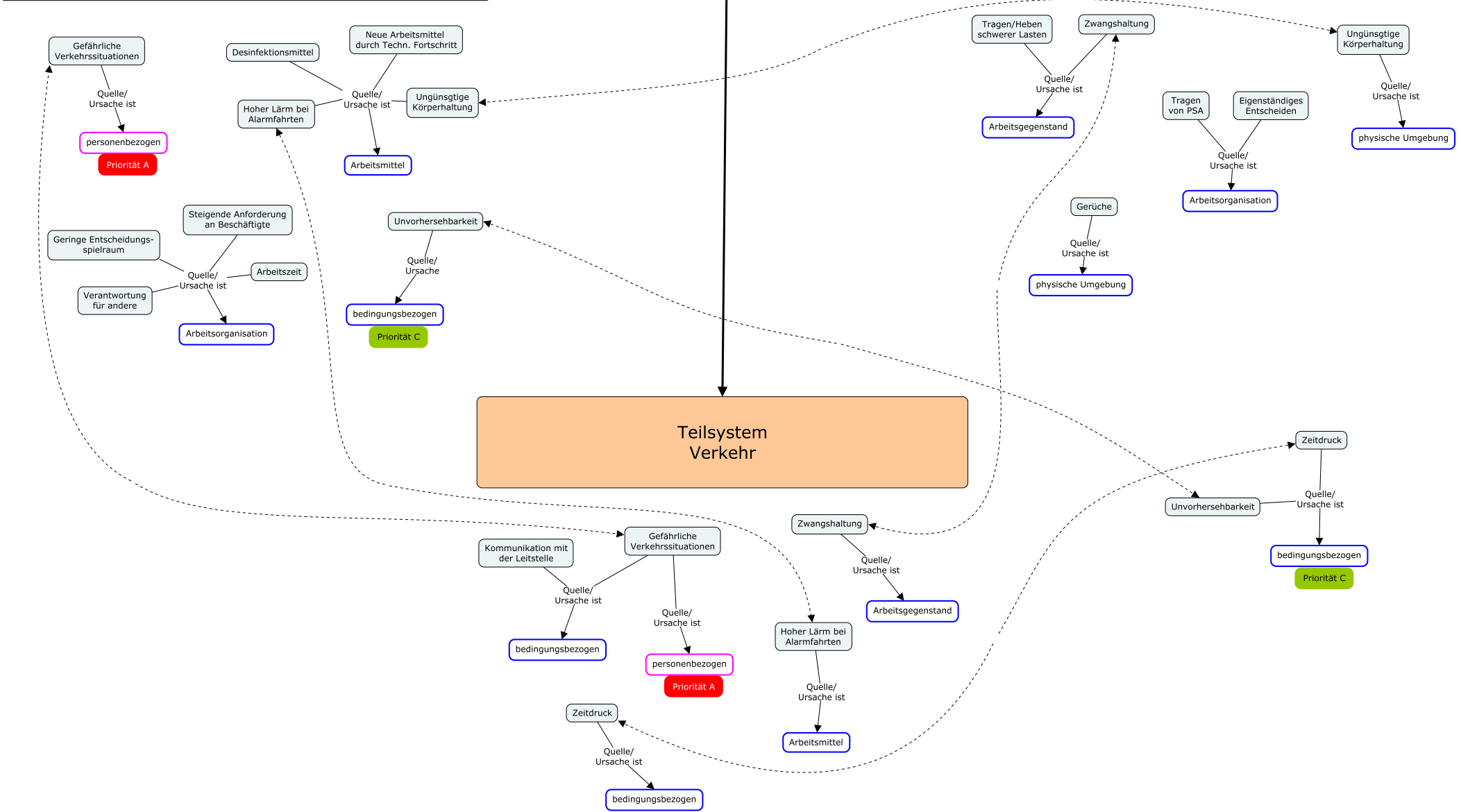
Anhang 12

Belastung und deren Quellen durch berufsbedingte Mobilität im Rettungsdienst

Teilsystem Betrieb

Teilsystem Kunde

Teilsystem Verkehr



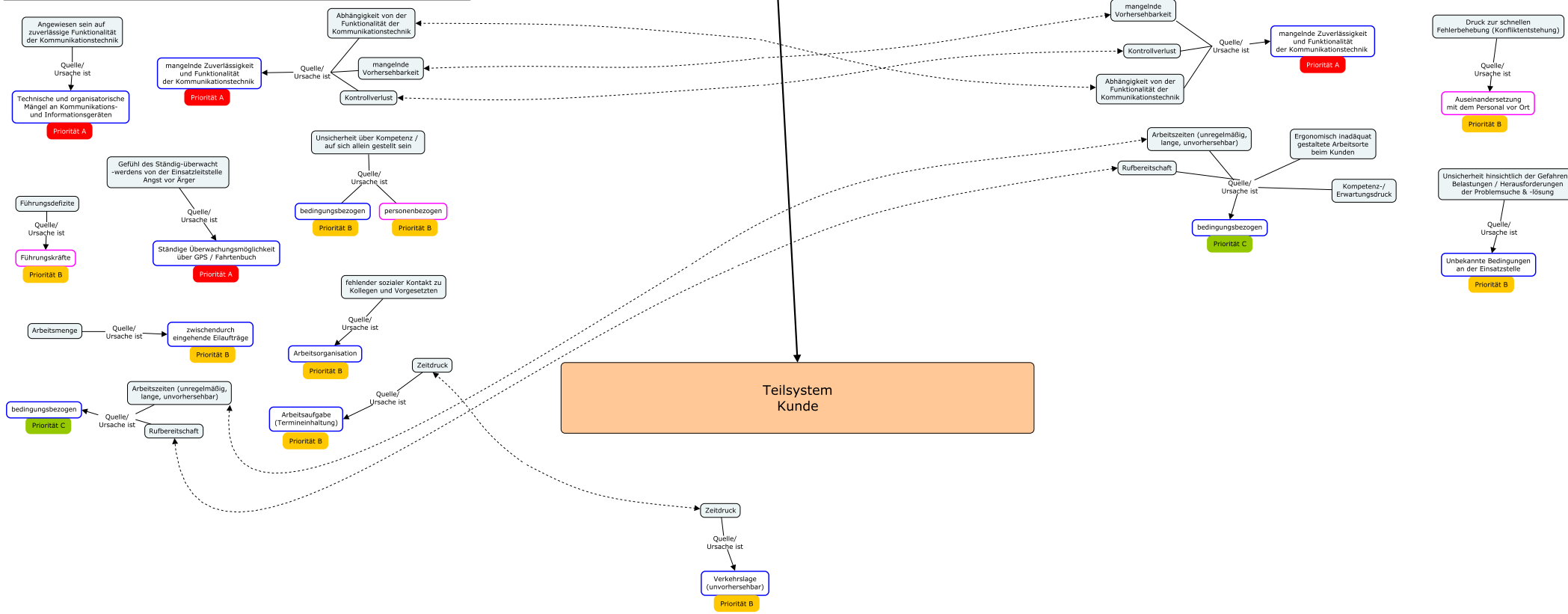
Anhang 13

Belastung und deren Quellen durch berufsbedingte Mobilität bei mobilen Service-Technikern

Teilsystem Betrieb

Teilsystem Kunde

Teilsystem Kunde



Anhang 14

	Best-Practice-Lösungen und Maßnahme aus GUROM	Branche	Technik	Organisation	Person	Situation
BP1	Seminar: „Sicher im Einsatz“	Rettungsdienste			x	
BP2	Unterweisungsfilm Arbeitssicherheit im Rettungsdienst	Rettungsdienste			x	
BP3	Innovations-Krankentransportwagen	Rettungsdienste	x			
BP4	Kurzfilm: „Ankommen! Nicht umkommen.“	Rettungsdienste			x	
BP5	Betreuungsnetzwerk	Rettungsdienste		x	x	
BP6	Kompakter Pflegenachweis in der Altenhilfe	Pflege		x		
BP7	Stress- und Gesundheitsmanagement	Pflege			x	
BP8	Kooperationssystem	Pflege		x	x	
BP9	Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz	Pflege			x	
BP10	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Pflege	x	x	x	
BP11	Umgestaltung eines mobilen Arbeitssystems	Service	x			
BP12	Filmprojekt für Auszubildende	Service			x	
BP13	Firmensport- und Gesundheitsförderung	Service		x	x	
BP14	Umstrukturierung Stressmanagement	Service	x	x	x	
BP15	Gesundheitsmanagement	Service		x	x	
BP16	Mitarbeiterereinbindung	Außendienst	x	x		
BP17	Verbesserte Aufstiegshilfe für LKWs	Außendienst	x			

BP18	Flexibles Gesundheitsprogramm	Außendienst		x	x	
BP19	Ladungssicherungssystem für Zustellfahrzeuge	Außendienst	x			
BP20	Verschlusshilfe für LKW-Planen	Außendienst	x			
BP21	Aktionstage gegen Gurtmuffel	Sonstige			x	
BP22	Workshop Sichere Einsatzfahrt	Sonstige			x	
BP23	Warnposter Mitarbeiterkinder ermahnen ihre Eltern	Sonstige			x	
BP24	Fahrrad-Kampagne Go By Bike	Sonstige		x	x	
BP25	Initiative mit dem Rad zur Arbeit	Sonstige			x	
BP26	Medizinische unterwegsversorgung: DocStop	Sonstige	x			
BP27	Zukunft mit Sicherheit	Sonstige		x	x	
BP28	Seminar Ladungssicherung	Sonstige	x		x	
BP29	Aktionsjahr Rückengesundheit	Sonstige		x	x	
BP30	Konfliktmanagement	Sonstige			x	
BP31	Verkehrssicherheitszirkel	Sonstige		x	x	
BP32	Rückengesundheit	Sonstige			x	
BP33	Rehazentrum	Pflege			x	
BP34	Elektrofahrrad	Pflege	x	x	x	
BP35	Ecosafety Training	Sonstige			x	

G1	Mehr Sicherheit für Fahrer von Einsatzfahrzeugen (DVR)	Rettungsdienste	x			
G2	Sicherheitsprogramm – Einsatzfahrzeuge (DVR)	Rettungsdienste	x			
G3	DGUV Information 211-040: Einsatz mobiler Informations- und Kommunikationstechnologie an Arbeitsplätzen (DGUV)	Sonstige	x			
G4	Sicherheit für den Radverkehr (DVR)	Sonstige	x			
G5	Präventionstraining für Zeitungszusteller/innen (BG ETEM)	Sonstige	x			
G6	Handbuch für Beschäftigte in Paketdiensten (BGHW)	Sonstige	x			
G7	Initiative Reifenqualität – „Ich fahr` auf Nummer sicher!“	Sonstige	x			
G8	Lass dich sehen! Warnkleidung rettet Leben (IFA/DGUV)	Sonstige	x			
G9	Tragen von Sicherheitsschuhen – Arbeitshilfe für die betriebliche Unterweisung (BG ETEM)	Sonstige	x			
G10	DGUV Regel 105-003: Benutzung von persönlichen Schutzausrüstungen im Rettungsdienst	Rettungsdienste	x			
G11	Stolperparcours (BG RCI)	Sonstige	x			
G12	Vorsicht Stufe (BGW)	Sonstige	x			
G13	Sicherheit auf Treppen (BGHW)	Sonstige	x			
G14	Stolpern, Rutschen und Stürzen – Arbeitshilfe für die betriebliche Unterweisung (BG ETEM)	Sonstige	x			
G15	Sicher unterwegs: Instrumente für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit (VBG)	Sonstige	x			
G16	Safety First – Sicherheit geht vor: Fußgänger und Fahrzeuge (BG RCI)	Sonstige	x			

G17	Safety First – Sicherheit geht vor: Stolpern, Rutschen, Stürzen (BG RCI)	Sonstige	x			
G18	Gesprächsleitfaden Ladungssicherung (GDA)	Sonstige	x			
G19	Laden, zurren, sichern, gesund fahren: Ladungssicherung in Kleintransportern und Kombis (VBG)	Sonstige	x			
G20	Laden, zurren, sichern: Ladungssicherung und innerbetrieblicher Transport mit Lkw (VBG)	Sonstige	x			
G21	Sicherer Transport im Betrieb (BG ETEM)	Sonstige	x			
G22	Ladungssicherung (BGN)	Sonstige	x			
G23	Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Kraftfahrzeugen (BHW)	Pflege	x			
G24	Ladungssicherung im PKW-Kombi und Kastenwagen (BG ETEM)	Sonstige	x			
G25	Gesprächsleitfaden Rangieren und Abstellen (GDA)	Sonstige	x			
G26	Gesund arbeiten – gut leben. Ohne lange Arbeitszeiten (ver.di)	Sonstige		x		
G27	Modellprojekt: Neue ArbeitsZeitPraxis (Iso-Institut)	Sonstige		x		
G28	Das BGN-Arbeitszeitportal – Wissen Kompakt: Arbeitszeitgestaltung (BGN)	Sonstige		x		
G29	Älter werden in der Pflege – Ansätze zur Organisationsentwicklung (BGW)	Pflege		x		
G30	Gesund und Fit bei der Schichtarbeit (BG RCI)	Sonstige		x		
G31	Führungskräfte-Workshopreihe zur Umsetzung gesundheitsfördernder Führung (BGW)	Sonstige		x		
G32	Arbeitsschutz für Führungskräfte – Sicherheit und Gesundheit kompetent organisieren (BGW)	Sonstige		x		

G33	Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit – eine gewinnbringende Führungsaufgabe (BGW)	Sonstige		x		
G34	Die Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung kompetent meistern - Rolle und Aufgabe der Führungskraft (BGW)	Sonstige		x		
G35	Gesundheitsfördernde Führung – Möglichkeiten und Grenzen (BGW)	Sonstige		x		
G36	Gesundheitszirkel: Qualifizierung für Beschäftigte	Sonstige		x		
G37	Einführung in das Konfliktmanagement (BG RCI)	Sonstige		x		
G38	Konfliktbewältigung im Arbeitsschutz (BG ETEM)	Sonstige		x		
G39	Gesprächsführung in konfliktbelasteten Arbeitssituationen (TS 42)	Sonstige		x		
G40	Psychische Faktoren in der Gefährdungsbeurteilung (BG HW)	Sonstige		x		
G41	Grundlagen psychischer Gesundheit (BGN)	Sonstige		x		
G42	Stress am Arbeitsplatz (BG ETEM)	Sonstige		x		
G43	Wege aus dem Stress – Stressprävention am Arbeitsplatz erfolgreich umsetzen (GDS und GDSA)	Sonstige		x		
G44	Bewältigung von Extremereignissen (BG Verkehr)	Sonstige		x		
G45	Kein Stress mit dem Stress (INQA)	Sonstige		x		
G46	Betriebsberatung Verkehrssicherheit und Arbeitswelt (DVR)	Sonstige		x		
G47	Moderieren von Lösungsworkshops in der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung (BG ETEM)	Sonstige		x		
G48	DGUV Information 215-530: Klima im Fahrzeug - Antworten auf die häufigsten Fragen (DGUV)	Sonstige		x		

G49	Sicherheitskultur in Gruppen und Systemen (BG ETEM)	Sonstige		x		
G50	Arbeitsschutz in Unternehmen für Notfallrettung und Krankentransport (BG Verkehr)	Rettungsdienste		x		
G51	Unternehmenserfolg durch gesunde und motivierte Mitarbeiter (BG ETEM)	Sonstige		x		
G52	Information und Kommunikation im Rahmen des Arbeitsschutzmanagements (VBG)	Sonstige		x		
G53	PET-Fortbildung: Kommunikation - Arbeitssicherheit professionell verkaufen (VBG)	Sonstige		x		
G54	Gut ankommen: Betriebliche Mobilität sicher gestalten	Sonstige		x		
G55	Sicher unterwegs: Instrumente für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit (VBG)	Sonstige		x		
G56	DGUV Information 211-037: Schutz der Gesundheit bei Mehrfachbelastungen durch Beruf, Ehrenamt und Familie (DGUV)	Sonstige			x	
G57	Work-Life-Balance: Leistungskraft, Gesundheit und Lebensqualität zwischen Arbeit und Privatleben (BGN)	Sonstige			x	
G58	Prävention von Rückenbeschwerden in der Pflege und Betreuung - Grundlagen (BGW)	Pflege			x	
G59	Prävention von Rückenbeschwerden in der Pflege und Betreuung – betriebliche Umsetzung (BGW)	Pflege			x	
G60	Sicher und gesund am Arbeitsplatz Pkw (BGW)	Sonstige			x	
G61	Resilienz – persönliche und betriebliche Ressourcen stärken (BG ETEM)	Sonstige			x	
G62	Workshop: Projekt Gesundheitstag (VBG)	Sonstige			x	
G63	Risiko-Check (DVR)	Sonstige			x	
G64	Apropos Verkehrssicherheit (DVR)	Sonstige			x	

G65	Verhalten im Straßenverkehr (interAKTIV – Lernmodule – Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz) (BG ETEM)	Sonstige				x	
G66	Wie zuverlässig ist der Mensch? (AUVA)	Sonstige				x	
G67	Sicherheitstraining – Pkw (DVR)	Sonstige					x
G68	Eco Safety – Defensive Driving Training (DVR)	Sonstige					x
G69	Fahrertraining – Wach am Steuer! (BG Verkehr)	Sonstige					x
G70	Vorsicht Sekundenschlaf (DVR)	Sonstige					x
G71	Risiko-Check – Schwerpunktaktion Emotionen im Straßenverkehr (DVR)	Sonstige					x
G72	Abgelenkt?...bleib auf Kurs! (DVR)	Sonstige					x
G73	Sicher fahren und transportieren - Modul 2: Ablenkung (BG RCI)	Sonstige					x
G74	BMVI/DVR-Kampagne „Runter vom Gas“	Sonstige					x
G75	Risiko-Check „Wind und Wetter“ (DVR)	Sonstige					x
G76	Unterwegs bei Wind und Wetter – Faktenblatt (BG Verkehr)	Sonstige					x
G77	Mit Blau- oder Gelblicht unterwegs: Sicher zu einem Notfalleinsatz fahren (VBG)	Rettungsdienste					x
G78	DGUV Information 205-027: Prävention von und Umgang mit Übergriffen auf Einsatzkräfte der Rettungsdienste und der Feuerwehr	Rettungsdienste					x
G79	DGUV Information 211-031: Einsatz von bordeigenen Kommunikations- und Informationssystemen mit Bildschirmen an Fahrerarbeitsplätzen	Sonstige					x
G80	DGUV Information 211-036: Belastungen und Gefährdungen mobiler IKT-gestützter Arbeit im Außendienst moderner Servicetechnik	Service					x

Anhang 15

	<i>Gefährdungs- und Belastungskategorien aus GUROM</i>	<i>Nennungen GUROM in den Pflegebetrie- be (N=3)</i>	<i>Literaturauswertung</i>	<i>vermutete/bekannte Gefährdungen und Belastungen aus dem Antrag</i>	<i>Gefährdungen und Belastungen Experteninterviews</i>
Technische und verkehrsumfeldbezogene Faktoren	Lange Fahrten und Wege				
	Exposition				
	Dienstfahrten ins Ausland				
	Routenorganisation				
	Fahrzeugsicherheit				
	Technischer Zustand				
	Ausstattung				
	Fahrzeugeigner				
	Gefährdende Strecken und Zielorte	2	Klassische Unfallgefährdung durch Bewegen von Fahrzeugen		Hauseinfahrten bei Patienten unzureichend abgesichert (Beleuchtung,
	Verkehrsbereiche				
	Gefährdende Abschnitte				
	Zielorte mit besonderen Gefahren				Infektionsmöglichkeit beim Patienten (z.B. Krankheitserreger)
	Fremdes Firmengelände				
	Transport und Ladungssicherung				
	Schützende Kleidung und Schutzverhalten	3			
	Innerbetrieblicher Verkehr				

Organisatorische Faktoren	Arbeitsvolumen	2	Arbeitsvolumen, Arbeitszeitmodelle/ Schichtarbeit		
	Lange Arbeitszeiten		Überstunden		
	Zusätzliche Arbeit durch Ehrenamt/ Nebentätigkeit				
	Bereitschaftsdienste				
	GDA Merkmalsbereich 2 Arbeitsorganisation (Arbeitszeit, Überstunden, Pausen, Abruf, Zeitdruck, Störungen Arbeitsablauf, Kommunikation, Kooperation, Einzelarbeit, Unterstützung Vorgesetzte)		Zeitdruck	Psychische Arbeitsanforderungen (starker Termin- und Leistungsdruck, Störungen und Unterbrechungen, gleichzeitiges Betreuen verschiedener Arbeiten, schnelles Arbeiten, Arbeiten an der Leistungs- fähigkeitsgrenze)	Zeitdruck durch zeitliche Vorgabe pro Patienten (Taktung durch Pflegekassen)
	Lage und Verteilung der Arbeitszeit			Zeitliche Belastungsfaktoren (Schichtarbeit)	
	Schichtarbeit		Arbeitsmodell/ Schichtarbeit		
	Wochenendschicht				
	Arbeitspausen und Erholung	2	fehlende Pausen, fehlender Freizeitausgleich durch chronische Unterbesetzung	Zeitliche Belastungsfaktoren (Erholungsmöglichkeiten, Pausenausfall)	
	Pausengestaltung				
	Pausenort				

	Auswärtige Übernachtung				
	GDA Merkmalsbereich 2 Arbeitsorganisation (Überstunden,		Reaktion auf spontane Planänderungen		
	Körperlich belastende Arbeitsbedingungen	2			
	bei Tätigkeit im Unternehmen (am Arbeitsplatz)		mangelnde ergonomische Arbeitsplatzgestaltung		
	auf Fahrten		physische Belastung beim Transport von Patienten, Bewegen des Rollstuhls, Bewegen von Patienten) hohe Anforderungen an die Sehaufgabe beim Bewegen des fahrzeuges im Straßenverkehr unter Zeitdruck		lange Fahrzeiten im Auto
	bei Kunden/ am Einsatzort		Tragen von schweren Lasten/ Zwangshaltung (Verlagern von Personen, Unterstützung beim Gehen und bei Grundpflege, Komapatiententransfer)	Körperliche Belastungen (Arbeiten im Stehen, Heben und Tragen, Arbeiten in Zwangshaltungen)	Ergonomie der Arbeitsumgebung beim Patienten zu Hause Je nach Patient sind für Mobilisierung schwere Hebetätigkeiten vorzunehmen Aber: viele Arbeitsmittel (Hebehilfen,...) können beim Kunden nicht verwendet werden, wegen baulicher Gegebenheiten (niedrige Wohnungen) bzw. weil Kunden nicht

	GDA Merkmalsbereich 4 Arbeitsumgebung (physikalisch, chemisch, physische, Informationsgestaltung, Arbeitsplatz, Arbeitsmittel		Verletzungsgefahr beim Bewegen des Rollstuhl (Quetschungen, Schnittwunden) Fehlen ergonomischer Hilfsmittel, Ausstattung der Haushalte Mechanische Gefährdung durch Ausstattung der Bäder (Sturzgefahr)	Belastungen aus der Arbeitsumgebung (Klima, Stoffe) Belastungen durch benutzte Arbeitsmittel (z. B. Fahrzeug, Computer, ...)	
	Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben, -inhalten (GDA Merkmalsbereich 1- Arbeitsinhalt und Arbeitsaufgabe (Vollständigkeit, Spielräume, Variabilität, Information, Verantwortung, Qualifikation, Emotionale Beanspruchung)	1	zunehmende Verwaltungsarbeit, Dokumentationstätigkeiten Hohe Verantwortung beim Transport von Patienten Umgang mit Tod/ Erkrankungen Emotionsarbeit/ psychischer Druck beim Kundenkontakt Kommunikations- und Informationsmangel unterwegs	Emotionale Belastungen durch Klienten	Umgang mit dem, was mich beim Kunden erwartet (z.B. Pflegebedürftigkeit, Krankheit, Tod) und Schwierigkeiten der Abgrenzung Emotionale Belastung aus Kommunikation mit Patienten und Angehörigen
	Führung und soziales Klima	1	Aggressives Verhalten der Patienten	Zeitliche Belastungsfaktoren (Einschränkungen des Soziallebens)	
	wahrgenommenes Führungsverhalten				
	Kollegialität				
	Verhältnis zu Kunden und Geschäftspartner				wenig Wertschätzung für die Arbeit durch Patienten oder Angehörige
	GDA Merkmalsbereich 3 Soziale Beziehungen (Kollegen, Vorgesetzte)				

	Arbeitsorganisation und Rahmenbedingungen		teilweise geringe gesellschaftliche Anerkennung		
	Arbeitsstress	3	hohe Konzentration beim Bewegen des Fahrzeuges im Straßenverkehr unter Zeitdruck psychische Belastung durch Zeitdruck (Schuldgefühle gegenüber Patienten)		
	Mitgestaltungsmöglichkeiten				
	Sicherheitskultur	1			
	Organisation berufl. Fahrten	2			
	Routenmanagement				
	Zeitmanagement				Zeitdruck durch individuelle Erwartung, möglichst pünktlich beim nächsten Patienten zu sein Zeitdruck daddurch, dass Beschäftigte zu viele
	Vorbereitung				
Personen-bezogene Angaben	Vereinbarkeit von Privatleben und Arbeit	3	Vereinbarkeit von Arbeit und Familienverpflichtungen		
	Gesundheit	1			
	Wochenendpendeln				
	Einstellung zur Verkehrsteilnahme	3			
Situative Faktoren	besonders anspruchsvolle Verkehrssituation	1	Witterungsbedingungen	Belastungen aus dem Verkehrsbereich (gefährliche Verkehrssituationen, gefährliche Routen, ungünstige Verkehrsergebnisse)	Glätte im Winter

	Staus, Nachtfahrten		Verkehrssituation (Fahrten zu Stoßzeit, Umleitungen, Stau)		Hohe Verkehrsdichte in Städten
	Parksituation				Parkplatzsuche bzw. Parkmöglichkeiten besonders im städtischen
	Unangenehme Situationen (z.B. Störungen, Ausfälle) - Lärm, Ergonomie, Ausfälle, unangemessenes Verhalten	1	erhöhter Lärmpegel im Fahrzeug bei beförderung von geistig Behinderten oder verhaltensauffälligen Patienten		
	Beanspruchung durch Verkehrsteilnahme	3			keine optimale Einarbeitung der Mitarbeiter im Umgang mit dem Fahrzeug Mangelnde Vertrautheit mit Fahrzeug (z.B. länger
	Ablenkungen durch die Verkehrsteilnahme	2			

	<i>Gefährdungs- und Belastungskategorien aus GUROM</i>	<i>Nennungen GUROM in den Rettungsbetrieben (N=0)</i>	<i>Literaturauswertung</i>	<i>vermutete/bekannte Gefährdungen und Belastungen aus dem Antrag</i>	<i>Gefährdungen und Belastungen Experteninterviews</i>
Technische und verkehrsumfeldbezogene Faktoren	Lange Fahrten und Wege				
	Exposition				
	Dienstfahrten ins Ausland				
	Routenorganisation				
	Fahrzeugsicherheit				
	Technischer Zustand				
	Ausstattung				
	Fahrzeugeigner				
	Gefährdende Strecken und Zielorte		Unfälle im Verkehr und beim Transport sowohl		
	Verkehrsbereiche				
	Gefährdende Abschnitte				
	Zielorte mit besonderen Gefahren				
	Fremdes Firmengelände				
	Transport und Ladungssicherung				
	Verschiedene Ladungsarten				
	Besonderheiten (gefahrgut, sperriges Gut...)				
	Kompetenz bei Ladungssicherung				

	Personenbeförderung				
	Schützende Kleidung und Schutzverhalten				
	retroflektierende Kleidung				
	Schuhwerk				
	Angurten				
	Innerbetrieblicher Verkehr				
Organisatorische Faktoren	Arbeitsvolumen				
	Lange Arbeitszeiten		teilweise lange wöchentliche Arbeitszeiten Keine oder nur geringe Beeinflussung der Arbeitszeiten		
	Zusätzliche Arbeit durch Ehrenamt/ Nebentätigkeit				
	Bereitschaftsdienste				
	GDA Merkmalsbereich 2 Arbeitsorganisation (Arbeitszeit, Überstunden, Pausen, Abruf, Zeitdruck, Störungen Arbeitsablauf, Kommunikation, Kooperation, Einzelarbeit, Unterstützung Vorgesetzte)		Schlechte Planung der Einsätze Fehlende Informationen zum Einsatzort Hoher Zeitdruck		Unvorhersehbarkeit (es werden Einsätze z.T. immer noch auf mündlichen Zuruf erteilt)
	Lage und Verteilung der Arbeitszeit				
	Schichtarbeit		Wechselschichten	Zeitliche Belastungsfaktoren (Schichtarbeit)	Zunehmend 12-Stunden Schichten (dadurch geringere Vereinbarkeit von Familie und Beruf)

	Wochenendschicht				Wochenendarbeit
	Arbeitspausen und Erholung				
	Pausengestaltung			Zeitliche Belastungsfaktoren (Erholungsmöglichkeiten, Pausenausfall)	
	Pausenort				
	Auswärtige Übernachtung				
	GDA Merkmalsbereich 2 Arbeitsorganisation (Überstunden, Pausen, Abruf, Zeitdruck, Störungen Arbeitsablauf)				
	Körperlich belastende Arbeitsbedingungen				
	bei Tätigkeit im Unternehmen (am Arbeitsplatz)				
	auf Fahrten				
	bei Kunden/ am Einsatzort		kurzfristige körperliche Höchstleistungen körperliche Schädigungen durch Gewaltsituationen Arbeitsausfälle und Arbeitsunfälle durch Angriffe	Körperliche Belastungen (Arbeiten in Zwangshaltungen)	Ungünstige Körperhaltung durch Arbeitsmittel und Bedingungen vor Ort Tragen/Heben schwerer Lasten (Patient; Arbeitsmittel)

	GDA Merkmalsbereich 4 Arbeitsumgebung (physikalisch, chemisch, physische, Informationsgestaltung, Arbeitsplatz, Arbeitsmittel		Beschädigung der Geräte der Rettungskräfte Extreme Umgebungseinflüsse Infektionsgefahr		Hoher Lärm bei Alarmfahrt (vor allem für Fahrer belastend) neue Arbeitsmitteln werden nicht immer dem Arbeitssystem zugeschnitten (z.B. Navis enthalten keine Baustellen -> bei Notfahrten sehr wichtig) Gerüche vor Ort
--	---	--	--	--	---

	Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben, -inhalten (GDA Merkmalsbereich 1- Arbeitsinhalt und Arbeitsaufgabe (Vollständigkeit, Spielräume, Variabilität, Information, Verantwortung, Qualifikation, Emotionale Beanspruchung)	hohe Flexibilität der MA gefordert allgemein hohe Anforderungen im Rettungsdienst, insbesondere hohe kognitive und sensorische Anforderungen teilweise geringe Vorhersehbarkeit der Arbeit geringe Arbeitsplatzsicherheit Evtl. unzureichende Ausbildung/Vorbereitung Schnelle Entscheidungsfindung Motive, Emotionen, Einstellungen Große Eigenverantwortung/ Überforderung am Einsatzort Starke Emotionen der Aggressoren (Angst, Wut, Hass, Panik oder Verzweiflung)	Psychische Arbeitsanforderungen (Zeit- Erfolgs und Leistungsdruck)	hohe Arbeitsanforderung (kognitiv, sensorisch) Technischer Fortschritt bedingt neue Kompetenzen im Umgang mit neuen Arbeitsmitteln Verantwortungübernahme für andere und deren Gesundheit Geringe Weiterbildungsmöglichkeiten zu Sicherheit & Gesundheit
	Führung und soziales Klima			
	wahrgenommenes Führungsverhalten	schlechter Führungsstil der Vorgesetzten		
	Kollegialität			

	Verhältnis zu Kunden und Geschäftspartner				
	GDA Merkmalsbereich 3 Soziale Beziehungen (Kollegen, Vorgesetzte)				
	Arbeitsorganisation und Rahmenbedingungen		Informationsverarbeitung		
	Arbeitsstress		Stress, psychischer Druck Stressbewältigung Schnelle Entscheidungsfindung Psychisches Trauma durch einen Unfall psychische Schädigungen durch Gewaltsituationen Angst und erlebte Hilfslosigkeit in Gewaltsituation langfristige Belastungen der Mitarbeiter (Verunsicherung, Schlaflosigkeit, Schweißausbrüche, und wiederholte Erinnerungen)	Traumatische Ereignisse	
	Mitgestaltungsmöglichkeiten				Geringe Einflussmöglichkeiten auf Dienstplangestaltung
	Sicherheitskultur				

	Organisation berufl. Fahrten				Kommunikation mit der Leitstelle (zu wenig Informationen; falsche Informationen)
	Routenmanagement				
	Zeitmanagement				
	Vorbereitung				
Personen-bezogene Angaben	Vereinbarkeit von Privatleben und Arbeit		geringe Vereinbarkeit von Beruf und Familie	Zeitliche Belastungsfaktoren (Einschränkungen des Soziallebens)	
	Gesundheit		Müdigkeit und Überarbeitung		
	Wochenendpendeln				
	Einstellung zur Verkehrsteilnahme				
	Verkehrsmittel, Zeiten				
	Verhalten bei Anlenkung				
	Risikobereitschaft		Interessenskonflikt zwischen zügiger und sicherer Fahrweise Höhere Risikobereitschaft bei Extremeinsätzen		
	Risikokompetenz		Gefahrenwahrnehmung und Risikobewertung		
Situative Faktoren	besonders anspruchsvolle Verkehrssituation			Belastungen aus dem Verkehrsbereich (Sonderposition im Verkehrsbereich (Martinshorn), gefährliche Verkehrssituationen)	
	Staus, Nachtfahrten				

	Parksituation				
	Unangenehme Situationen (z.B. Störungen, Ausfälle) - Lärm, Ergonomie, Ausfälle, unangemessenes Verhalten anderer)		Stress durch Zeitdruck (Hilfsfristen von 10-15 Min zwischen Benachrichtigung der Rettungskräfte und deren Ankunft am Einsatzort) => Unfälle meistens auf der Fahrt zum Einsatzort Sondersignalanlage (Lärmbelastung)		
	Beanspruchung durch Verkehrsteilnahme		Abhängigkeit vom aktuellen Verkehrsgeschehen		
	Müdigkeit				
	Stressempfinden				
	Zeitdruck				
	Bedrohung				
	Ablenkungen durch die Verkehrsteilnahme		Situationsbedingte Belastungen (Stress, Aufregung, Ängste, Ärger, persönliche Sorgen, etc.)		
	Parallellhandlungen und Gedanken		Gedankliche Beschäftigung mit dem Einsatz während der Anfahrt		
	Mitreisende		Ablenkung durch Kommunikation mit Beifahrer		

	Zusatzaktivitäten		Ablenkung durch Funkverkehr Sondersignalanlage (Ablenkung durch Handhabung)		
--	-------------------	--	---	--	--

	<i>Gefährdungs- und Belastungskategorien aus GUROM</i>	<i>Nennungen GUROM in den Servicebetriebe (N=3)</i>	<i>Literaturauswertung</i>	<i>vermutete/bekannte Gefährdungen und Belastungen aus dem Antrag</i>	<i>Gefährdungen und Belastungen Experteninterviews</i>
Technische und verkehrsumfeldbezogene Faktoren	Lange Fahrten und Wege				
	Exposition				
	Dienstfahrten ins Ausland				
	Routenorganisation				
	Fahrzeugsicherheit				
	Technischer Zustand				
	Ausstattung				Keine standardmäßige Bestückung der Autos mit Navis (z.T. Nutzung privater Smartphones)
	Fahrzeugeigner				
	Gefährdende Strecken und Zielorte	2	Klassische Unfallgefährdung durch Bewegen von Fahrzeugen		
	Verkehrsbereiche				
	Gefährdende Abschnitte				
	Zielorte mit besonderen Gefahren				Unsicherheit, welche Gefahren, Belastungen und Herausforderungen der Problemsuche und -lösung auf einen warten

	Fremdes Firmengelände		häufige Neuorientierung durch neue Arbeits- und Einsatzorte		
	Transport und Ladungssicherung	1	Gefahr durch unzureichende Ladungssicherung		
	Verschiedene Ladungsarten				
	Besonderheiten (Gefahrgut, sperriges Gut...)				
	Kompetenz bei Ladungssicherung				
	Personenbeförderung				
	Schützende Kleidung und Schutzverhalten	3			
	retroreflektierende Kleidung				
	Schuhwerk				
	Angurten				
	Innerbetrieblicher Verkehr	1			
Organisatorische Faktoren	Arbeitsvolumen	3			
	Lange Arbeitszeiten		Überstunden		
	Zusätzliche Arbeit durch Ehrenamt/ Nebentätigkeit				
	Bereitschaftsdienste				Rufbereitschaft in Verbindung mit Wochendarbeit und Nacharbeit (schlechte Vereinbarkeit von Beruf und Familie)

	GDA Merkmalsbereich 2 Arbeitsorganisation (Arbeitszeit, Überstunden, Pausen, Abruf, Zeitdruck, Störungen Arbeitsablauf, Kommunikation, Kooperation, Einzelarbeit, Unterstützung Vorgesetzte)		Zeitdruck		Zwischendurch eingehende Eilaufträge
	Lage und Verteilung der Arbeitszeit	3			Unregelmäßige Arbeitszeiten (bedingt durch Kunde; z.T. Übernachtungen notwendig)
	Schichtarbeit				
	Wochenendschicht				
	Arbeitspausen und Erholung	1			
	Pausengestaltung				
	Pausenort				
	Auswärtige Übernachtung				
	GDA Merkmalsbereich 2 Arbeitsorganisation (Überstunden, Pausen, Abruf, Zeitdruck, Störungen Arbeitsablauf)		Reaktion auf spontane Planänderungen ständige Erreichbarkeit		
	Körperlich belastende Arbeitsbedingungen				
	bei Tätigkeit im Unternehmen (am Arbeitsplatz)				
	auf Fahrten		hohe Anforderungen an die Sehaufgabe beim Bewegen des Fahrzeuges im Straßenverkehr		

	bei Kunden/ am Einsatzort		Tragen von schweren Lasten/ Zwangshaltung (Transport von Material und Werkzeugen, Lastenhandhabung, Zwangshaltungen bei Montage) Ungünstige Bedingungen für Dokumentation (im Stehen, im Auto)	Ergonomische Bedingungen vor Ort/ Körperliche Belastungen (Arbeiten im Stehen, Heben und Tragen, Arbeiten in Zwangshaltungen)	
	GDA Merkmalsbereich 4 Arbeitsumgebung (physikalisch, chemisch, physische, Informationsgestaltung, Arbeitsplatz, Arbeitsmittel		Ungünstige Umgebungsbedingungen (Beleuchtung, Lärm, Staub, Schmutz, Wetter, Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum)	Belastungen durch benutzte Arbeitsmittel (z. B. Fahrzeug, Computer, ...)	mangelnde Zuverlässigkeit und Funktionalität der Kommunikationstechnik (keine Netzverbindung zur Disposition, zum Kunden, zum Server; Dokumente, Schaltpläne)
	Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben, -inhalten (GDA Merkmalsbereich 1- Arbeitsinhalt und Arbeitsaufgabe (Vollständigkeit, Spielräume, Variabilität, Information, Verantwortung, Qualifikation, Emotionale Beanspruchung)	1	zunehmende Verwaltungsarbeit, Dokumentationstätigkeiten Kommunikations- und Informationsmangel unterwegs schlechte Informationsfluss Konzentrationschwäche durch körperliche Belastungen	Wenig bis kein Dispositionsspielraum (Abschätzung über Auftragsdauer im Vorfeld nicht/schwer möglich)	Kontrollverlust, Abhängigkeit von der Funktionalität der Kommunikationstechnik. Angewiesen sein auf zuverlässige Funktionalität der Kommunikationstechnik
	Führung und soziales Klima	1	Soziale Isolation, wenig Austausch mit Kollegen mangelnde soziale Kontakte fehlende betriebliche Kompetenzförderung		Fehlender sozialer Kontakt zu Kollegen und Vorgesetzten (Austausch, Ansprechbarkeit der Führung)

	wahrgenommenes Führungsverhalten				Gefühl des Ständig-überwacht-werdens von der Einsatzleitstelle.
	Kollegialität				
	Verhältnis zu Kunden und Geschäftspartner		Konflikte mit Kunden	Belastende Situationen im Kundenkontakt	Konflikte durch Druck zur schnellen Fehlerbehebung (Auseinandersetzung mit dem Personal vor Ort, die auch unter Druck stehen) Erwartungsdruck durch den Kunden an Kompetenz
	GDA Merkmalsbereich 3 Soziale Beziehungen (Kollegen, Vorgesetzte)				
	Arbeitsorganisation und Rahmenbedingungen				Zeitdruck durch Termineinhaltung bzw. enge Terminvorgabe durch Disposition
	Arbeitsstress	2	hohe Konzentration beim Bewegen des Fahrzeuges im Straßenverkehr unter Zeitdruck psychische Belastung durch Zeitdruck		
	Mitgestaltungsmöglichkeiten	2	Mangelnde Interessensvertretung im Betrieb Soziale Isolation, wenig Austausch mit Kollegen mangelnde Einbindung in Entscheidungen, geringe Karrierechancen		
	Sicherheitskultur	2			

	Organisation berufl. Fahrten	1	Koordinierung und Planung der Termine vor Ort Reaktion auf spontane Planänderungen		
	Routenmanagement				
	Zeitmanagement			Hoher Termin- und Kostendruck Notwendigkeit zur kurzfristigen Verfügbarkeit	
	Vorbereitung				
Personen- bezogene Angaben	Vereinbarkeit von Privatleben und Arbeit	2	Vereinbarkeit von Arbeit und Familienverpflichtungen Wahrnehmung von privaten Terminen (Arzt...)	Längere Dienstreisen (längere Abwesenheit von der Familie; z.T. Dauer nicht abschätzbar und kurzer Vorlauf) - Schwierigkeiten bei Life-Domain-Balance (z.B. Abwesenheiten bei Familienveranstaltungen; keine Vereinstätigkeit) 10-Stunden-Belastung (nach 10 Stunden Arbeitszeit ist Fahrzeit nicht mehr zumutbar - erhöht Abwesenheiten von zu Hause)	schwierige Vereinbarkeit mit Privatleben (Eilaufträge; spontane Übernachtungen)
	Gesundheit	1			
	Wochenendpendeln				
	Einstellung zur Verkehrsteilnahme	3			
	Verkehrsmittel, Zeiten				

	Verhalten bei Anlenkung				
	Risikobereitschaft				
	Risikokompetenz				
	Kompetenzempfinden				Zweifeln an der eigenen Kompetenz: "Was ist, wenn ich das Problem nicht lösen kann"? (viele Probleme sind neu oder unerwartet; Probleme treten spontan auf; mangelnde Problemspezifikation durch zentrale Servicestelle, die im Kundenkontakt ist)
Situative Faktoren	besonders anspruchsvolle Verkehrssituation	3	Witterungsbedingungen		
	Staus, Nachtfahrten		Verkehrssituation (Fahrten zu Stoßzeit, Umleitungen, Stau)		Staus, stockender Verkehr in Ballungsräumen
	Parksituation				
	Unangenehme Situationen (z.B. Störungen, Ausfälle) - Lärm, Ergonomie, Ausfälle, unangemessenes Verhalten anderer)	1	Zwangskörperhaltungen bei längeren Autofahrten		
	Beanspruchung durch Verkehrsteilnahme	1			
	Müdigkeit		Müdigkeit		
	Stressempfinden				
	Zeitdruck				Zeitdruck durch Unvorhersehbarkeit der Verkehrslage
	Bedrohung				

	Ablenkungen durch die				
	Paralellhandlungen und Gedanken		Ablenkung durch Telefonate oder Gedanken		
	Mitreisende				
	Zusatzaktivitäten				

	<i>Gefährdungs- und Belastungskategorien aus GUROM</i>	<i>Nennungen GUROM in den Vertriebsbetriebe (N=5)</i>	<i>Literaturlauswertung</i>	<i>vermutete/bekannte Gefährdungen und Belastungen aus dem Antrag</i>	<i>Gefährdungen und Belastungen Experteninterviews</i>
Technische und verkehrsumfeldbezogene Faktoren	Lange Fahrten und Wege				
	Exposition				
	Dienstfahrten ins Ausland				
	Routenorganisation				
	Fahrzeugsicherheit				
	Technischer Zustand				
	Ausstattung				
	Fahrzeugeigner				
	Gefährdende Strecken und Zielorte	5	Klassische Unfallgefährdung durch Bewegen von Fahrzeugen		
	Verkehrsbereiche				
	Gefährdende Abschnitte				
	Zielorte mit besonderen Gefahren				
	Fremdes Firmengelände		häufige Neuorientierung durch neue Arbeits- und Einsatzorte		
	Transport und Ladungssicherung	3	Gefahr durch unzureichende Ladungssicherung		
	Verschiedene Ladungsarten				

	Besonderheiten (gefahr gut, sperriges Gut...)				
	Kompetenz bei Ladungssicherung				
	Personenbeförderung				
	Schützende Kleidung und Schutzverhalten	4			
	retroreflektierende Kleidung				
	Schuhwerk				
	Angurten				
	Innerbetrieblicher Verkehr				
Organisatorische Faktoren	Arbeitsvolumen	5			
	Lange Arbeitszeiten		Überstunden	Lange Arbeitszeiten (Nacharbeiten/Dokumentationen werden an Tagesränder geschoben → lange Arbeitstage und Arbeit am Wochenende)	
	Zusätzliche Arbeit durch Ehrenamt/ Nebentätigkeit				
	Bereitschaftsdienste				
	GDA Merkmalsbereich 2 Arbeitsorganisation (Arbeitszeit, Überstunden, Pausen, Abruf, Zeitdruck, Störungen Arbeitsablauf, Kommunikation, Kooperation, Einzelarbeit, Unterstützung Vorgesetzte)		Zeitdruck		

	Lage und Verteilung der Arbeitszeit	5			
	Schichtarbeit				
	Wochenendschicht				
	Arbeitspausen und Erholung	5			
	Pausengestaltung				
	Pausenort				
	Auswärtige Übernachtung				
	GDA Merkmalsbereich 2 Arbeitsorganisation (Überstunden, Pausen, Abruf, Zeitdruck, Störungen Arbeitsablauf)		Reaktion auf spontane Planänderungen ständige Erreichbarkeit		
	Körperlich belastende Arbeitsbedingungen				
	bei Tätigkeit im Unternehmen (am Arbeitsplatz)				
	auf Fahrten		hohe Anforderungen an die Sehaufgabe beim Bewegen des Fahrzeuges im Straßenverkehr unter Zeitdruck	Lange Fahrzeiten (Ergonomie im Fahrzeug)	
	bei Kunden/ am Einsatzort				
	GDA Merkmalsbereich 4 Arbeitsumgebung (physikalisch, chemisch, physische, Informationsgestaltung, Arbeitsplatz, Arbeitsmittel				geringe Vorhersehbarkeit der Bedingungen vor Ort Arbeiten von unterwegs erschwert, besonders bei schlechter Netzabdeckung

	Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben, -inhalten (GDA Merkmalsbereich 1- Arbeitsinhalt und Arbeitsaufgabe (Vollständigkeit, Spielräume, Variabilität, Information, Verantwortung, Qualifikation, Emotionale Beanspruchung)	1	zunehmende Verwaltungsarbeit, Dokumentationstätigkeiten Kommunikations- und Informationsmangel unterwegs schlechte Informationsfluss Konzentrationschwäche durch körperliche Belastungen Emotionsarbeit/ psychischer Druck beim Kunden	Lange Fahrzeiten (hohe Anforderung an Konzentrationsfähigkeit) Psychische Arbeitsanforderungen (hohe Leistungserwartungen; Arbeit überwiegend alleine)	Geringer Handlungsspielraum wegen fehlender oder defekter Arbeitsmittel geringe Vorhersehbarkeit des Aufwands vor Ort
	Führung und soziales Klima	1	Soziale Isolation, wenig Austausch mit Kollegen mangelnde soziale Kontakte		hohe Zielvorgaben (Kennzahlensteuerung)
	wahrgenommenes Führungsverhalten				unklar umrissene und schlecht kommunizierte Regelungen, die von der FK im Einzelfall nicht eingehalten werden (fehlende Rückendeckung); Fehlende/immer losere Beziehung/Kontakt zu den Führungskräften (wenig Feedback)
	Kollegialität				
	Verhältnis zu Kunden und Geschäftspartner				Hohe Kundenorientierung wird erwartet
	GDA Merkmalsbereich 3 Soziale Beziehungen (Kollegen, Vorgesetzte)				

	Arbeitsorganisation und Rahmenbedingungen				
	Arbeitsstress	5	hohe Konzentration beim Bewegen des Fahrzeuges im Straßenverkehr unter Zeitdruck psychische Belastung durch Zeitdruck	Psychische Arbeitsanforderungen (Planungsschwierigkeiten (durch kurz-fristig ausfallende Kundentermine))	
	Mitgestaltungsmöglichkeiten	2	Mangelnde Interessensvertretung im Betrieb Soziale Isolation, wenig Austausch mit Kollegen mangelnde Einbindung in Entscheidungen, geringe Karrierechancen		
	Sicherheitskultur	3			
	Organisation berufl. Fahrten	2	Koordinierung und Planung der Termine vor Ort Reaktion auf spontane Planänderungen		
	Routenmanagement				
	Zeitmanagement				
	Vorbereitung				
Personen-bezogene Angaben	Vereinbarkeit von Privatleben und Arbeit	5	Vereinbarkeit von Arbeit und Familienverpflichtungen Wahrnehmung von privaten Terminen (Arzt...)		
	Gesundheit	1		Lange Fahrzeiten (gesunde Ernährung nicht möglich)	
	Wochenendpendeln				

	Einstellung zur Verkehrsteilnahme	5			
	Verkehrsmittel, Zeiten				
	Verhalten bei Anlenkung				
	Risikobereitschaft				
	Risikokompetenz				
Situative Faktoren	besonders anspruchsvolle Verkehrssituation	2	Witterungsbedingungen	Verkehr als Belastung (erhöhte Anforderungen an Konzentration, Unfallrisiko, schlechte Parkmöglichkeiten, Staus verursachen Terminprobleme)	
	Staus, Nachtfahrten		Verkehrssituation (Fahrten zu Stoßzeit, Umleitungen, Stau)		
	Parksituation				
	Unangenehme Situationen (z.B. Störungen, Ausfälle) - Lärm, Ergonomie, Ausfälle, unangemessenes Verhalten anderer)	3	Zwangskörperhaltungen bei längeren Autofahrten		
	Beanspruchung durch Verkehrsteilnahme	4			
	Müdigkeit		Müdigkeit		
	Stressempfinden				
	Zeitdruck				
	Bedrohung				
	Ablenkungen durch die Verkehrsteilnahme	4			

	Paralellhandlungen und Gedanken		Ablenkung durch Telefonate oder Gedanken	Lange Fahrzeiten (Multitasking durch Fahren und Telefonieren zugleich: soll lange Fahrzeit „produktiv“ machen, erhöht die Unfallgefahr)	Nebentätigkeiten beim Fahren (z.T. bedingt durch persönliche Risikoeinschätzung)
	Mitreisende				
	Zusatzaktivitäten				

Anhang 16

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma_S3_technischer_Außendienst

Bearbeiter: Martin Templer
Philip Ashton
Tel.: (0221) 56 908-27
Fax: (0221) 56 908-10
Mail: martin.templer@systemkonzept.de
philip.ashton@systemkonzept.de

Köln, 21.01.2020



Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena

seit 1558

Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimppop
(Projektleiter)



systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

Gliederung

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“	1
Danksagung	1
Management Summary	2
1 Untersuchungsmethoden	6
2 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsanalysen	6
2.1 Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse	6
2.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie	15
2.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung	19
3 Maßnahmenempfehlung	23
4 Maßnahmenumsetzung und -auswertung	23

Danksagung

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden entwickelt und im Unternehmen umgesetzt. Eine Wirksamkeitsüberprüfung erfolgte durch eine entsprechende Evaluation der Maßnahmen.

Die betrieblichen Untersuchungen haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Servicebereich zu ermitteln und Empfehlungen für andere Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Wir bedanken uns recht herzlich bei allen Beteiligten, die die Teilnahme am Projekt ermöglicht und die eigentliche Projektdurchführung unterstützt haben.

Management Summary

Unternehmensprofil:

Unternehmen: S3_technischer_Außendienst

Branche: Energie

Geschäftsfeld: Strom-, Gas-, Wasser- und Wärmeversorgung

Anzahl der Beschäftigten: 3116

Mobil Beschäftigte: 448

Zielgruppe: Mobil Beschäftigte vom mobilen
Entstörungsdienst (Z1) und vom technischen
Dienst für Netze/Anschlüsse Gas und Wasser
(Z2)

Projektziel:

Ziele des Projekts BestMobil sind wissenschaftlich fundierte und überprüfte

- zielgenaue Präventionsmaßnahmen bei Personen mit berufsbedingter Mobilität im Servicebereich zu ermitteln und auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen
- Empfehlungen für Unternehmen zur Bewältigung der hohen Anforderungen durch die Mobilität abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen in einer Eingangsanalyse untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung in Form von Abschlussanalysen.

Projektverlauf Firma S3:



Ergebnisse der Eingangs- und Abschlussanalysen

GUROM-Onlinebefragung und Arbeitssystemanalyse:

Zur Analyse der Gefährdungen und der Belastungen bei der Arbeit wurde die Online-Gefährdungsbeurteilung GUROM¹ auf Beschäftigtenebene und die Arbeitssystemanalyse auf Führungsebene durchgeführt. Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse aus der Eingangsanalyse nach T-O-P-S sowie im Projekt beobachtete Veränderungen für die Zielgruppen Z1 und Z2 der Firma S3 aus dem Bereich technischer Außendienst dargestellt:

Belastungen aus der Arbeitstätigkeit	Relevante Veränderungen
Technik/Verkehrsumfeld	
<ul style="list-style-type: none"> • Gefährdungen durch enge Straßen, Brücken, beim Parken • Blendung durch tiefstehende Sonne • Gefährdung durch andere Verkehrsteilnehmer 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anschaffung neuer Fahrzeuge in den nächsten 3 Jahren mit modernsten Fahrsicherheitsassistenzsystemen. Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Wertschätzung der Beschäftigten • Sicherheitsgefühl der Beschäftigten stärken 2. Es ist vorgesehen, so genannte Überziehbrillen (Sonnenschutz) für Brillenträger zu beschaffen (z.B. von Infield oder Fit Over) Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Schutz der Beschäftigten vor Blendung durch tiefstehende Sonne
Organisation	
<ul style="list-style-type: none"> • z.T. fehlende Informationen von der Zentrale (Disposition) • Zeitdruck durch enge Termintaktung und Blaulichteinsätze • Arbeiten in Wechselschicht und am Wochenende • Arbeiten unter Rufbereitschaft und Wochenenddienste sind möglich • Konflikte mit Kunden • Belastung durch nicht ergonomische Einsatzorte und einseitige dynamische Arbeit (schwere Arbeitsgegenstände tragen) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Durchführung von Austauschtreffen zwischen der Disposition und Z1. Entwicklung eines Fragekatalogs und Durchführung einer Schulung hinsichtlich Blaulichteinsätze Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Weniger Blaulichteinsätze • Psychische Belastung durch Zeitdruck reduzieren • Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Z1 und der Disposition 2. Einführung von Stopp vor Start Karten Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Förderung sicherheitsgerechten Verhaltens 3. Teilnahme am Schulungsangebot zur Konfliktbewältigung

¹ <https://www.gurom.de/>

	Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Bewältigungsstrategien im Umgang mit schwierigen Kunden
Person	
<ul style="list-style-type: none"> • Chancen und Gefahren bei der Verkehrsteilnahme können schlecht abgeschätzt werden • Physische Belastung durch Arbeiten in engen Kellern, Industrieanlagen • Unvorhersehbarkeit des Einsatzes und Zeitdruck • Probleme von Vereinbarkeit und Beruf 	1. Fortführung der Fahrsicherheitstrainings alle 2 Jahre mit den eigenen Dienstfahrzeuge Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Beschäftigte tauschen sich mehr zu Fahrweisen im Straßenverkehr aus und geben mehr Acht aufeinander • Förderung der Risikokompetenz
Situation	
<ul style="list-style-type: none"> • Nachtarbeiten und die Gefahr umzuknicken, da Hindernisse nicht gesehen werden • Fahrten unter Blaulichteinsatz 	1. Beschäftigte werden von den Referenten regelmäßig darauf hingewiesen den Handlauf zu nutzen. Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Stolper- und Sturzunfälle

Tagebuchstudie:

Positive Erkenntnisse
<ul style="list-style-type: none"> • Schlafqualität: die teilnehmenden Beschäftigten wiesen über die gesamte Arbeitswoche zu beiden Erhebungszeitpunkten einen erholsamen Schlaf von einer durchschnittlichen Schlafdauer von 6 Stunden auf • Momentanes Befinden: das momentane Befinden wird zu beiden Erhebungszeitpunkten sowohl morgens als auch abends durchgehend positiv eingeschätzt • Körperliche Belastung: die körperliche Belastung wird sowohl bei der Erst- als auch Zweiterhebung als mittelmäßig eingeschätzt • Zeitdruck: der Zeitdruck wird bei der Ersterhebung als „mittelmäßig“ und bei der Zweiterhebung als „gering“ empfunden • Konflikte: Nachdem in der Ersterhebung 3 Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern genannt wurden, wurden in der Zweiterhebung keine Konflikte mehr genannt • Ressourcen: die Unterstützung durch Kollegen, eine gute Arbeitsorganisation und Kommunikation/Zusammenarbeit mit anderen Kunden haben den Arbeitsalltag der Beschäftigten erleichtert
Handlungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> • Körperliche Belastung: Verspannungen werden zu beiden Erhebungszeitpunkten als belastend empfunden • Arbeitszeit: zu beiden Erhebungszeitpunkten liegt die durchschnittliche Arbeitszeit über 8h und die durchschnittliche Pausendauer liegt zwischen 21 min. und 26 min. • Störungen: in der Zweiterhebung → Erhöhung der Anzahl von Störungen während der Arbeitsfahrt von 15 auf 20 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche • Private Probleme: in der Zweiterhebung → es wurde an private Probleme gedacht (4 Nennungen), die als belastend empfunden wurden

Fahrbegleitung:
Positive Erkenntnisse

- **Fahrverhalten:** beim Fahrverhalten gab es zu beiden Erhebungszeitpunkten keine Auffälligkeiten
- **Parallelhandlungen:** bei der Erst- und Zweiterhebung wurden während der Fahrt Parallelhandlung ausgeführt, die allerdings keine Veränderungen des Fahrverhaltens zur Folge hatten
- **Stressempfinden:** es wurde zu beiden Erhebungszeitpunkten während der Fahrbegleitung kein Stress bis geringer Stress wahrgenommen.

Handlungsbedarf

- **Fahrzeugzustand:** bei Z1 wird der allgemeine äußere und innere Pflegezustand des Fahrzeuges sowie die Motorisierung des Fahrzeuges als schlecht eingeschätzt und das Fahrzeug allgemein als ausreichend eingestuft
- **Wünsche:** für die Ausstattung zukünftiger Fahrzeuge wünschen sich die Beschäftigten mehr...
 - Fahrkomfort
 - sicherheitsrelevante Technik
 - Sonderausstattungen wie Sitzheizung oder Automatik
- **Pausenverhalten:** während der Fahrbegleitung wurden zu beiden Erhebungszeitpunkten lediglich Tankpausen gemacht und kürzere Ess- und Trinkpausen. Größeren Pausen von 15 min. oder 30 min. wurden nicht gemacht.

Durchgeführte Maßnahmen:

1. Maßnahme: BG ETEM-Fahrsicherheitstraining

Teilnehmende: insgesamt 29 TN von Z1 und Z2

Ziel: Mobil Beschäftigte erhalten die Gelegenheit Ihr Wissen über das Entstehen gefährlicher Verkehrssituationen, über Fahrphysik und Fahrzeugtechnik zu erweitern und Ihre Fahrzeugbeherrschung zu verbessern, umso die Risikobereitschaft und Risikokompetenz zu stärken.

Durchgeführt von BG ETEM (extern)

2. Maßnahme: Workshop mit den Sicherheitsbeauftragten (SiBe) und Führungskräften (FK)

Teilnehmende: SiBe und FK aus den Bereichen Z1, Z2 und anderen Unternehmensbereichen

Ziel:

- Herausarbeitung von Belastungen und Gefährdungen von mobil Beschäftigten mit den SiBe
- gemeinsame Ausarbeitung von Lösungsansätzen mit den SiBe
- mit FK Lösungen ergänzen
- FK planen erste Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen

Durchgeführt von: Projektteam (intern)

1 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Die Online-Gefährdungsbeurteilung (GUROM)² dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen im Arbeitsschutz eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden in diesem Projekt für die drei Bereiche Betrieb, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort durchgeführt. Hierbei werden Elemente wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Arbeitsgegenstände oder Arbeitsplätze detailliert erfasst.

Tagebuch:

Die Teilnehmenden der Tagebuchstudie füllen an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen aus. Die gestellten Fragen beziehen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastungen und deren negativen Folgen.

Fahrbegleitung:

Als weitere Methode kommt eine Fahrbegleitung im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Beschäftigten aufgrund von Belastungen aus dem Verkehr während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

2 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsanalysen

2.1 Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse

Die Ersterhebung mit der GUROM-Onlinebefragung fand im Zeitraum vom 13.03.2017 – 19.04.2017 statt. Insgesamt haben 163 Personen an der Befragung teilgenommen, davon sind 20 Personen von Z1 und 20 Personen von Z2 auswertbar, die als Untersuchungsgruppe für das Projekt BestMobil ausgewählt wurden. Die Zweiterhebung mit der GUROM-Onlinebefragung erfolgte nach der Maßnahmendurchführung im Zeitraum vom 29.01.2019 – 28.02.2019. Im Vergleich zur Eingangsanalyse ist die Teilnahmezahl von insgesamt 163 Personen auf 41 Personen und bei Z1 von 20 Personen auf 3 Personen gesunken. An der Zweiterhebung hat von Z2 keine Person teilgenommen. Eine Übersicht zeigt die Tabelle 1. Aufgrund der geringen Teilnahmezahl in der Zweiterhebung der GUROM-Onlinebefragung

² <https://www.gurom.de/>

ist ein Vorher-Nachher-Vergleich nicht möglich. Demzufolge werden die Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung mit den Ergebnissen der Arbeitssystemanalyse gegenübergestellt.

Tabelle 1: Übersicht zur Gurom-Onlinebefragung

	Ersterhebung in GUROM	Zweiterhebung in GUROM
Erhebungszeitraum	13.03.2017 – 19.04.2017	29.01.2019 – 28.02.2019
Teilnahmezahl insgesamt	163 Pers.	41 Pers.
Teilnahmezahl Z1	20 Pers.	3 Pers.
Teilnahmezahl Z2	20 Pers.	0 Pers.

Im April 2017 wurde die Arbeitssystemanalyse mit den Referenten und mit den Führungskräften von Z1 und Z2 vor Ort bei der Firma S3 durchgeführt, um die Belastungen der mobil Beschäftigten aus den Abteilungen Z1 und Z2 anhand der Arbeitssystemelemente sowie den drei Bereichen Betrieb, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort zu erfassen. Als interner Ansprechpartner für das Projekt BestMobil hat die zuständige Fachkraft für Arbeitssicherheit aus der Abteilung für Umweltschutz und Arbeitssicherheit an beiden Terminen teilgenommen. An der Zweiterhebung im März 2019 haben die Referenten und Führungskräfte von Z1 und Z2 sowie die Fachkraft für Arbeitssicherheit teilgenommen, um die projekt- und betriebsbezogenen Veränderungen nach der Maßnahmenumsetzung zu erfassen.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes wurden Belastungen aus den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situative Faktoren erfasst (s. Abbildung 1).

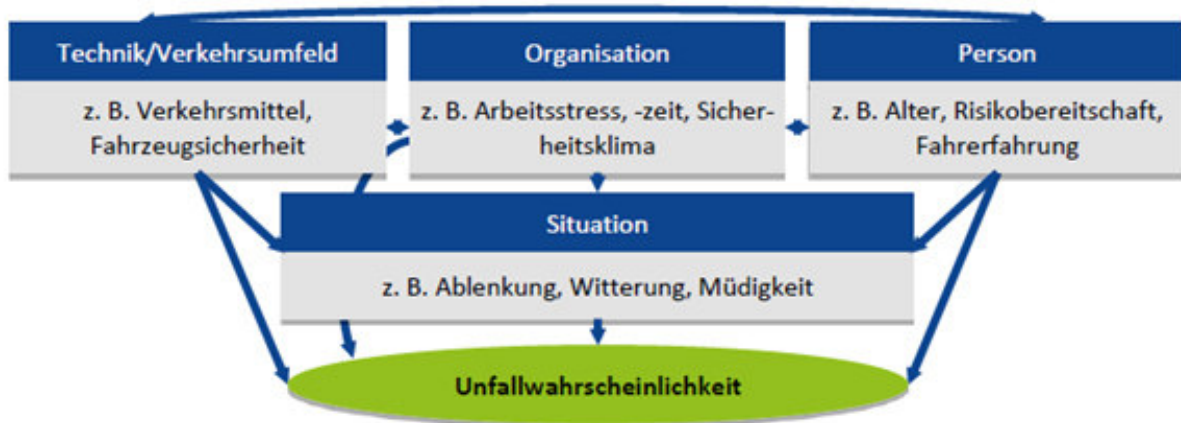


Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Gurom-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse (ASA) aus der Eingangsanalyse nach T-O-P-S sowie die erfassten projekt- und betriebsbezogenen Veränderungen aus der Zweiterhebung der Arbeitssystemanalyse dargestellt:

Gemeinsamkeiten		Unterschiede		Relevante Veränderungen
ASA	Gurom	ASA	Gurom	
Technik und Verkehrsumfeld				
Bei Z1 gibt es Gefährdungen im Verkehr aufgrund von engen Straßen, Brücken, beim Parken und bei Fahrten unter Blaulicht (keine Rettungsgasse wird gebildet).	10 von 14 Befragten von Z2 und 10 von 10 Befragten von Z1 geben an, dass es teilweise bis sehr häufig gefährliche Streckenabschnitte auf beruflichen Fahrten und Wegen gibt.	Bei Z2 sind die Arbeitsschuhe zu schwer zum laufen und z.T. unbequem; flammfeste PSA muss getragen werden.	5 von 14 Befragten von Z2 sowie 4 von 14 Befragten von Z1 geben teilweise bis häufig das Fehlen sicherheitsgerechter Kleidung auf beruflichen Fahrten und Wegen an.	3. In den nächsten 3 Jahren sollen neue Fahrzeuge angeschafft werden, die mit den modernsten Fahrsicherheitsassistenzsystemen ausgestattet werden wie z.B. Spurhalteassistent, Abstandswarner. Zusätzlich werden die Fahrzeuge mit neuen Navis, Einparksensoren und ergonomischen Sitzen ausgestattet, die auf alle Körpergrößen individuell einstellbar sind und das Fahrzeuggewicht wird von 7,5t auf 5,5t reduziert. Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Beteiligung der Beschäftigten bei Beschaffungsprozessen. Beschäftigte wurden von Anfang bei der Beschaffung beteiligt • Wertschätzung der Beschäftigten • Sicherheitsgefühl der Beschäftigten stärken • Erhöhung des Fahrkomforts
Bei Z1 wurde Treppensteigen als physische Belastung angegeben.	Sowohl bei Z2 und Z1 kommen auf beruflichen Fußwegen häufig Treppen vor. Auf beruflichen Fahrten sind Sie häufig besonderen Stauabschnitten ausgesetzt.	Bei Z2 ist nicht bei allen Fahrzeugen eine Freisprecheinrichtung vorhanden, soll aber standardisiert werden		
		Bei Z2 liegen häufig Updateprobleme bei den Rechnern vor.		

Gemeinsamkeiten		Unterschiede		Relevante Veränderungen
ASA	Gurom	ASA	Gurom	
		Bei Z2 und Z1 gibt es Belastungen durch klimatische Bedingungen und Blendung durch tiefstehende Sonne.		<p>4. Es ist vorgesehen, so genannte Überziehbrillen (Sonnenschutz) für Brillenträger zu beschaffen (z.B. von Infield oder Fit Over)</p> <p>Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schutz der Beschäftigten vor Blendung durch tiefstehende Sonne

Gemeinsamkeiten		Unterschiede		Relevante Veränderungen
ASA	Gurom	ASA	Gurom	
Organisation				
Beschäftigte von Z1 arbeiten in Wechselschicht und am Wochenende. Beschäftigte von Z2 arbeiten unter Rufbereitschaft und Wochenenddienste sind möglich.	15 von 17 Befragten von Z1 arbeiten teilweise bis sehr häufig unter unüblichen Arbeitszeiten (Wechsel- oder Nachtschicht). Bei Z2 sind es 12 von 18 Befragten die teilweise bis häufig unter unüblichen Zeiten arbeiten.	Z2 haben keinen festen Arbeitsplatz im Betrieb, dafür aber einen Sozialraum.	13 von 18 Befragten von Z1 geben teilweise bis sehr häufig an, mehr als 40 Stunden/Woche zu arbeiten z. B. durch Überstunden. Bei Z2 sind es 7 von 19 Befragten, die teilweise bis häufig mehr als 40 Stunden/Woche arbeiten.	<p>1. Ausgehend von den Ergebnissen des Workshops mit den SiBe und FK soll ein regelmäßiger Austausch zwischen der Disposition und den Beschäftigten von Z1 erfolgen, damit die Blaulichteinsätze kritischer hinterfragt werden, da in der Vergangenheit der Bereich Z1 mit Blaulicht rausgefahren ist, obwohl es nicht nötig war. Zusätzlich soll ein Fragekatalog für die Disposition erstellt werden, um besser prüfen zu können, ob ein Blaulichteinsatz sinnvoll ist. Eine Schulung soll regelmäßig stattfinden, um auch die Disposition für die Thematik zu sensibilisieren.</p> <p>Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weniger Blaulichteinsätze und Reduzierung der Unfallwahrscheinlichkeit im Verkehr • Psychische Belastung durch Unvorhersehbarkeit und Zeitdruck reduzieren • Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Z1 und der Disposition
Bei Z2 ist aufgrund einer Entlassung die Stimmung im Betrieb schlecht.	8 von 19 Befragten von Z2 und 4 von 18 Befragten von Z1 geben teilweise bis sehr häufig ein gestörtes soziales Klima bei der Arbeit an.	Bei Z1 bekommen die Beschäftigten z.T. fehlende Informationen von der Zentrale.	4 von 10 Befragten von Z1 geben an keine gesetzlichen Rast- und Ruhezeiten einhalten zu können.	
Bei Z2 und Z1 gibt es Probleme mit dem Fuhrparkmanagement (z. B. schlechte Organisation der	5 von 18 Befragten von Z1 und 7 von 19 Befragten von Z2 geben teilweise bis sehr häufig Schwierigkeiten in	Bei Z1 erfolgt die Datenpflege und Datenweitergabe über die Monteure in Papierform oder im	7 von 18 Befragten von Z1 und 11 von 19 Befragten von Z2 sind teilweise bis sehr häufig unzufrieden mit den	

Gemeinsamkeiten		Unterschiede		Relevante Veränderungen
ASA	Gurom	ASA	Gurom	
<p>Prüfung und Reparatur von Fahrzeugen) sowie Systemmängel im Dispositionstool (Bsp. fehlende Historie zu Kunden). Bei Z2 erfolgt die Synchronisation der Daten mit der Zentrale nicht Online, sondern erst im Betrieb.</p>	<p>organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen an.</p> <p>8 von 14 Befragten von Z1 und 5 von 16 Befragten von Z2 geben teilweise bis sehr häufig Schwierigkeiten bei der Organisation der beruflichen Fahrten an. Beschäftigte von Z1 geben teilweise bis häufig an, mit der Organisation der Fahrzeugwartung hoch zufrieden zu sein (n=9).</p>	<p>System (nicht vereinheitlicht).</p>	<p>Mitgestaltungsmöglichkeiten im Betrieb.</p>	<p>2. Einführung von Stopp vor Start Karten, damit die Beschäftigten in Form einer kurzen Checkliste prüfen können, ob die Arbeit sicher ausgeführt werden kann. Bei Zweifel soll die Führungskraft kontaktiert werden und besprochen werden, inwieweit die Tätigkeit fortgeführt werden kann.</p> <p>Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung sicherheitsgerechten Verhaltens <p>3. Ausgehend von den Ergebnissen des Workshops mit den SiBe und FK gab bereits einen ersten Kontakt mit der Präventionsabteilung für ein Schulungsangebot zur Konfliktbewältigung, damit die Beschäftigten besser mit Kundenkonflikten umgehen können.</p> <p>Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unsichere Mitarbeit erhalten Bewältigungsstrategien an die Hand, um mit schwierigen Kunden umgehen und Konflikte abschließen zu können
<p>Konflikte mit Kunden werden bei Z1 und Z2 als Belastung angesehen. Bei Z1 stellt die Unvorhersehbarkeit des Einsatzes und Zeitdruck (in einer halben Stunde am</p>	<p>6 von 18 Befragten von Z2 und 10 von 18 Befragten von Z1 empfinden Stress bei der Arbeit.</p>	<p>Bei Z2 gibt es nicht ergonomische Einsatzorte und einseitige dynamische Arbeit (schwere Arbeitsgegenstände tragen, Armaturen drehen)</p>		

Gemeinsamkeiten		Unterschiede		Relevante Veränderungen
ASA	Gurom	ASA	Gurom	
Einsatzort sein) eine Gefährdung dar.				
		Beschäftigte von Z1 arbeiten in engen Kellern, Industrieanlagen		
		Bei Z2 und Z1 gibt es Konflikte mit Kunden		
		Beschäftigte von Z2 und Z1 sind Gefahrstoffen wie Erdgas, Propangas, CO + CO2, PE Reiniger ausgesetzt.		

Gemeinsamkeiten		Unterschiede		Relevante Veränderungen
ASA	Gurom	ASA	Gurom	
Person				
Bei Z2 liegt ein hoher Krankenstand vor. Bei Z1 gibt es Beschäftigte mit körperlichen Einschränkungen (orthopädische und Herz-Kreislauf-Erkrankungen).	4 von 18 Befragten aus Z1 und 7 von 19 Befragten von Z2 geben an, teilweise bis sehr häufig gesundheitliche Beeinträchtigungen zu haben bzw. auf Medikamente angewiesen zu sein.		8 von 18 Befragten von Z2 und 5 von 19 Befragten von Z1 geben an, teilweise bis häufig Probleme mit der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu haben.	1. Durchweg positive Rückmeldung zu den Fahrsicherheitstrainings von den Beschäftigten und Führungskräften, die alle 2 Jahre wiederholt werden sollen. Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Beschäftigte tauschen sich mehr zu Fahrweisen im Straßenverkehr aus und geben mehr Acht aufeinander • Förderung der Risikokompetenz, Erkennen der Grenzen des eigenen Dienstfahrzeuges und Wissen wie das Fahrzeug in bestimmten Situationen reagiert • Wertschätzung der mobil Beschäftigten
			9 von 16 Befragten von Z1 und 10 von 18 Befragten von Z1 fühlen sich eher nicht bis gar nicht risikokompetent. Beschäftigte von Z2 (n=6) neigen dazu, ihr Risikokompetenz (leicht) zu überschätzen.	

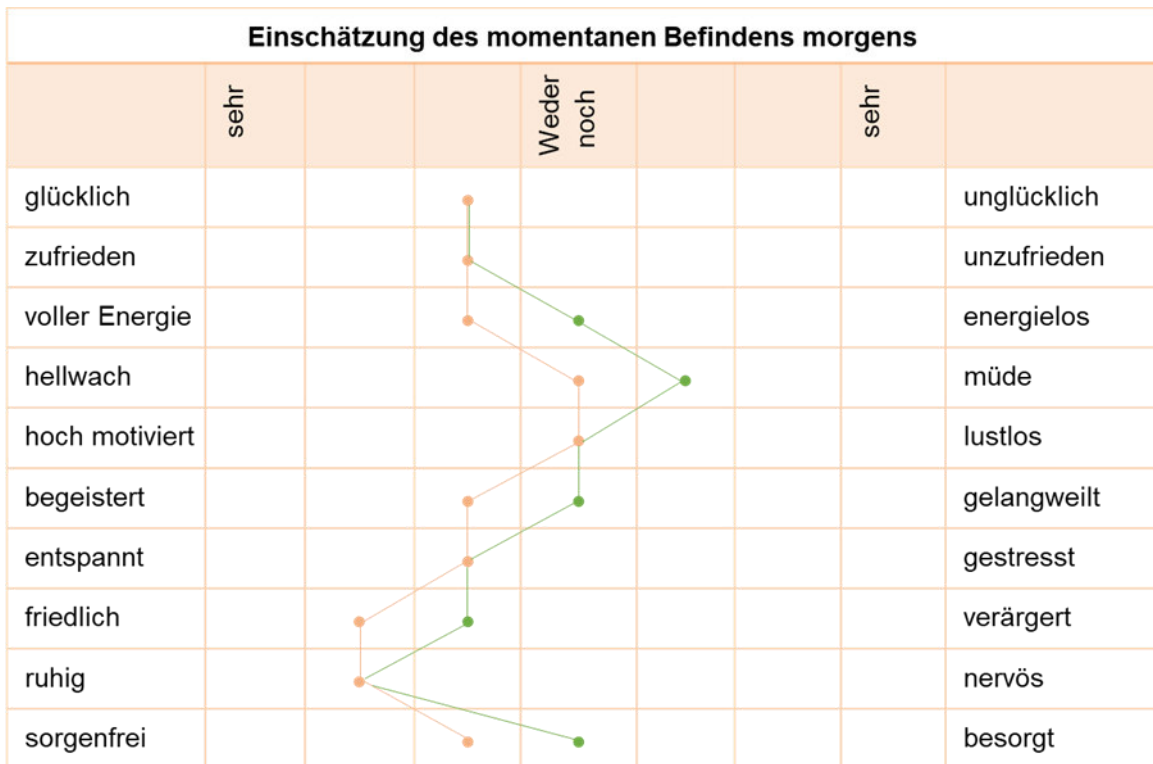
Gemeinsamkeiten		Unterschiede		Relevante Veränderungen
ASA	Gurom	ASA	Gurom	
Situation				
Beschäftigte von Z1 fahren häufiger unter Blaulicht zum Einsatzort und sollen innerhalb einer halben Stunde am Einsatzort sein.	Bei 4 von 10 Befragten von Z1 werden berufliche Fahrten und Wege als belastend empfunden.			1. Beschäftigte werden von den Referenten regelmäßig darauf hingewiesen den Handlauf zu nutzen. Referenten gehen als Vorbild voran und die Beschäftigten sollen den Referenten ebenfalls darauf hinweisen, wenn der Handlauf nicht genutzt wird. Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Stolper- und Sturzunfälle • Förderung sicherheitsgerechten Verhaltens
Beschäftigte von Z1 und Z2 arbeiten zum Teil nachts. Es besteht eine höhere Gefahr umzuknicken, da Hindernisse nicht gesehen werden.	Bei 9 von 9 Befragten von Z1 liegen bei beruflichen Fahrten und Wegen häufig bis sehr häufig besondere Verkehrssituationen, z. B. Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte, vor. Bei Z2 liegen bei 10 von 14 Befragten teilweise bis häufig besondere Verkehrssituationen vor.			

2.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie

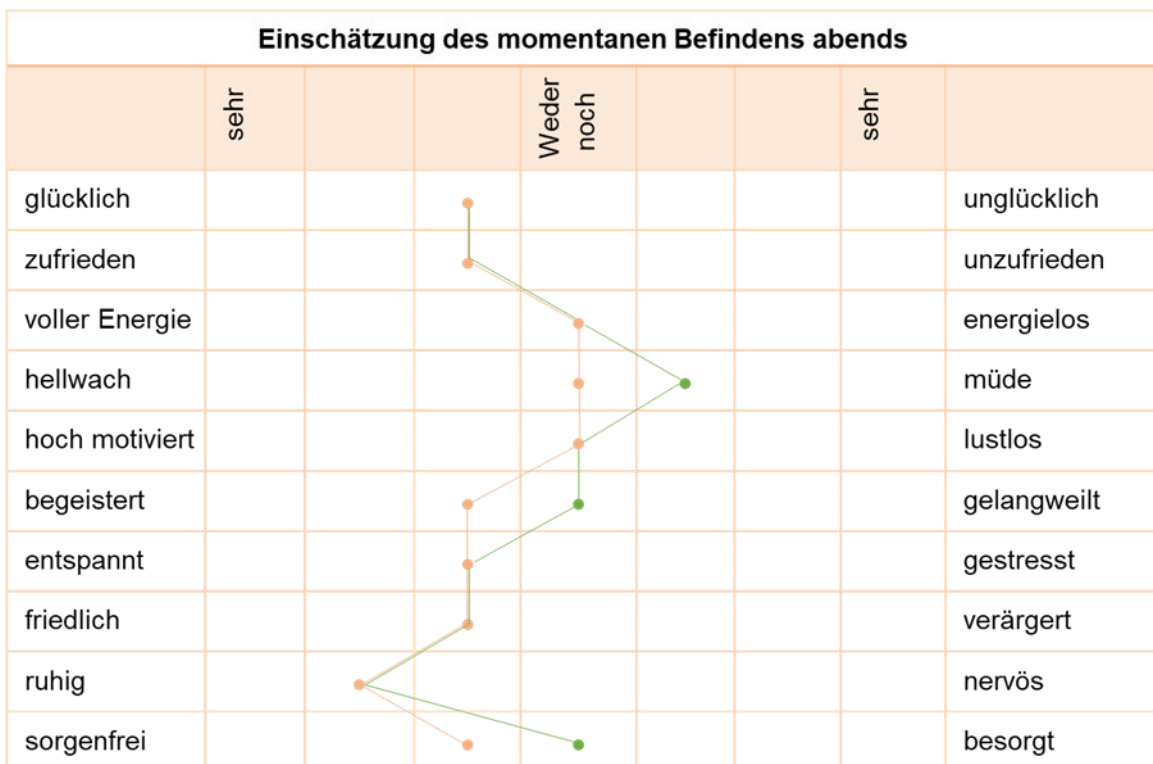
Über einen Zeitraum von einer Arbeitswoche wurde Mitte Januar bis Ende Februar 2018 bei der Firma S3 mittels einer Tagebuchstudie der tagesaktuelle Zustand von 5 Beschäftigten (2 Beschäftigte Z2 und 3 Beschäftigte Z1) hinsichtlich physiologischer und psychologischer Merkmale erfasst, um Auskunft über die alltäglichen Arbeitsbedingungen zu erhalten. Der Fragebogen hatte einen Umfang von 3 Seiten und die Ausfülldauer betrug zwischen 5-10 min. Nach einem festen Ablaufschema wurde 2-mal täglich ein Fragebogen ausgefüllt; d. h. morgens vor Arbeitsbeginn des jeweiligen Tages und abends nach Abschluss des Arbeitstages. Morgens erfolgte eine Abfrage hinsichtlich der Schlafqualität und des momentanen Befindens. Am Abend wurden der Arbeitstag sowie der körperliche und psychische Zustand von den teilnehmenden Beschäftigten eingeschätzt. Nach Umsetzung der Maßnahmen bei der Firma S3 erfolgte die Zweiterhebung Mitte März bis Anfang April 2019. Die Ergebnisse der Tagebuchstudie wurden über die gesamte Arbeitswoche für alle teilnehmenden Beschäftigten zusammengefasst und mit der Untersuchung aus der Eingangsanalyse gegenübergestellt. Die Ergebnisse für die 5 Beschäftigten sehen wie folgt aus:

Fragen zur Schlafqualität morgens	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen?	6,3 Stunden	6,2 Stunden
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	Trifft eher zu	Trifft eher zu
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	Trifft eher zu	Trifft zu
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	Trifft zu	Trifft eher zu
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	Über die Arbeitswoche insgesamt 5 Nennungen	Über die Arbeitswoche insgesamt 2 Nennungen
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	Über die Arbeitswoche insgesamt 1 Nennung	Über die Arbeitswoche insgesamt 4 Nennungen

Skala: Trifft zu – Trifft eher zu – Weder noch – Trifft eher nicht zu – Trifft nicht zu



- = Mittelwert der Eingangsanalyse zum Befinden morgens
- = Mittelwert der Abschlussanalyse zum Befinden morgens



- = Mittelwert der Eingangsanalyse zum Befinden abends
- = Mittelwert der Abschlussanalyse zum Befinden abends

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie schätzen Sie den Zeit-/Termindruck am heutigen Tag ein?	mittelmäßig	gering
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z. B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	Mittelmäßig	Mittelmäßig
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	gut	gut
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten, der Sie belastet?	Keine Nennung	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kunden, der Sie belastet?	Keine Nennung	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, der Sie belastet?	Insgesamt 3 Konflikte über die gesamte Arbeitswoche	Keine Nennung
Hatten sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	Keine Nennung	Keine Nennung
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	Keine Nennung	4 Nennung über die gesamte Arbeitswoche
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? Wenn ja, welche Veränderungen?	2 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche Nachtarbeit	Keine Nennung
Hat heute etwas Ihren Arbeitsalltag leichter gemacht?	Unterstützung/Hilfe durch Kollegen/Vorgesetzten: 6 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche <ul style="list-style-type: none"> • Hilfe durch Kollegen • Ausfall Rufbereitschaft 	Arbeitsorganisation: 1 Nennung über die gesamte Arbeitswoche Kommunikation oder Zusammenarbeit mit Kunden: 6 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche
Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet?	8,4 Stunden	8,3 Stunden
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs?	3,58 Std.	4,02 Std.
Wie lang war insgesamt Ihre Pause?	26 min	21 min

Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilungen gestört?	Durchschnittlich 3 Störungen bei 15 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche	Durchschnittlich 2 Störung bei 20 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche
---	---	---

Skala: sehr groß – groß – mittelmäßig – gering – sehr gering
 sehr gut – gut – mittelmäßig – schlecht – sehr schlecht

Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends		
Ich hatte heute...	Ersterhebung Belastungswert	Zweiterhebung Belastungswert
Kopfschmerzen	1	9
Rückenschmerzen	7	19
Bauchschmerzen	1	5
Magen-/Darmprobleme	1	6
Durchblutungsstörungen	1	5
Schmerz im Herzbereich	1	5
Herzrasen	1	5
Verspannungen	26	39
Gelenkschmerzen	1	14
Augenbeschwerden	1	11
Angstzustände	1	5
Nervosität	1	5
Überforderung	2	5
Niedergeschlagenheit	13	9
Antriebslosigkeit	5	13
Erschöpfung	14	10
Konzentrationsmangel	1	7
Stress im Straßenverkehr	16	18

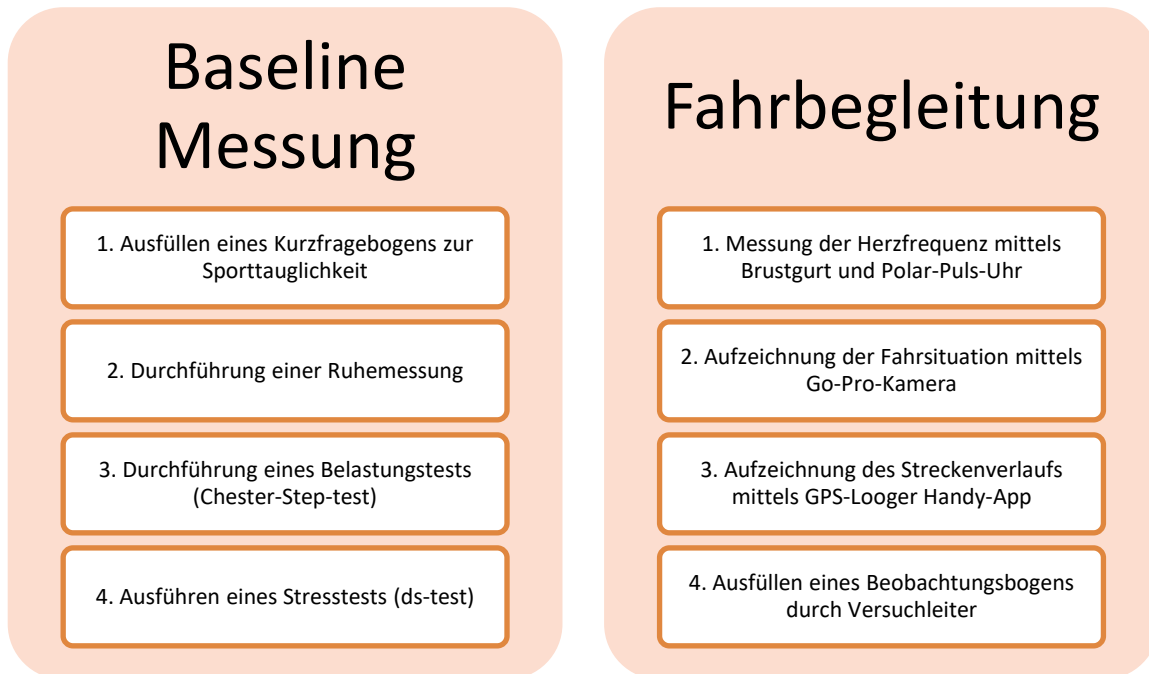
 = grüner Bereich, etwas belastend (0 bis 25 Punkte)

 = oranger Bereich, belastend (26 bis 50 Punkte)

 = roter Bereich, äußerst belastend (>51 Punkte)

2.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung

Ziel der Fahrbegleitung war die Erfassung physiologischer und psychologischer Stressparameter während der Fahrtätigkeit von ausgewählten Beschäftigten der Firma S3. Der genaue Ablauf der Baseline Messung und der Fahrbegleitung sieht wie folgt aus:



Baseline-Messung:

Am Vortag der Fahrbegleitung wurde mit den teilnehmenden Beschäftigten zunächst eine Baseline Messung durchgeführt, um Vergleichswerte für die Fahrbegleitung zu haben und nähere Informationen zu erhalten, wie sich die Herzfrequenz in Ruhe, unter Belastung und während einer Stresssituation verhält. Zu Beginn der Voruntersuchung wurde ein Kurzfragebogen zur Sporttauglichkeit ausgefüllt. Anschließend wurde nach einer 5-minütigen Ruhemessung der Chester-Step-test zur Erfassung der Herzfrequenz unter körperlicher Belastung durchgeführt. Hierzu mussten die Teilnehmenden in einer festgelegten Geschwindigkeit eine 20 cm hohe Treppenstufe auf und ab gehen. Folgende Belastungsstufen wurden durchlaufen:

- 2 Minuten: Stufe 1 = 15 Steps pro Minute = 60 BPM
- 2 Minuten: Stufe 2 = 20 Steps pro Minute = 80 BPM
- 2 Minuten: Stufe 3 = 25 Steps pro Minute = 100 BPM
- 2 Minuten: Stufe 4 = 30 Steps pro Minute = 120 BPM

Zum Schluss der Vortestmessung erfolgte der psychologische Stresstest "d2-test" zur Erfassung der Herzfrequenz während einer Stresssituation. Beim "d2-test" haben die Teilnehmenden die Aufgabe, in 14 Zeilen den Buchstaben "d" mit jeweils zwei Strichen anzukreuzen. Pro Zeile stehen einem 20 Sekunden zur Verfügung und man sollte so schnell wie möglich jede Zeile mit möglichst keinen Fehlern bearbeiten.

Fahrbegleitung:

Am nächsten Tag erfolgte die Fahrbegleitung während eines typischen Arbeitstages. Hierzu musste die teilnehmende Person zunächst einen Brustgurt anziehen, um die Herzfrequenz mittels einer Polar-Pulsuhr während der Fahrtätigkeit aufzuzeichnen. Die Fahrsituation wurde mit einer Go-Pro Videokamera aufgezeichnet. Der Streckenverlauf der Touren sowie die Geschwindigkeit und die Beschleunigung wurden mit der GPS-Logger Handy-App erfasst. Zusätzlich füllte der Versuchsleiter während der Fahrbegleitung die Beobachtungsbögen zum Fahrverhalten aus.

Bei der Firma S3 wurde die Fahrbegleitung mit einem Beschäftigten von Z1 und Z2 durchgeführt, die auch an der Tagebuchstudie teilgenommen haben. In der Tabelle 2 sind die Fahrbegleitungen der Erst- und Zweiterhebung gegenübergestellt.

Tabelle 2: Übersicht der Fahrbegleitungen bei der Firma S3

Fahrbegleitung	Z2		Z1	
	Ersterhebung	Zweiterhebung	Ersterhebung	Zweiterhebung
Messzeitpunkt	Februar 2018 07 - 15:30 Uhr	März 2019 07 - 15 Uhr	Februar 2018 06 - 15 Uhr	März 2019 07 - 15 Uhr
Arbeitszeit	8,5 Std.	8 Std.	9 Std.	8 Std.
Anzahl Teiltouren	6	7	10	7
Fahrtstrecke	45 km	95 km	104 km	49,1 km
Fahrdauer	1,6 Std.	3 Std.	4 Std.	2,4 Std.

Die Ergebnisse der Fahrbeobachtung sehen wie folgt aus:

Z1	Z2
Fahrzeugzustand	
<ul style="list-style-type: none"> • Der allgemeine äußere Pflegezustand des Fahrzeugs wird aufgrund von Roststellen als schlecht eingeschätzt. • Der allgemeine innere Pflegezustand wird als schlecht eingestuft, da die Sitze kaputt sind und die Zentralverriegelung, die Klimaanlage sowie das Navigationssystem nicht richtig funktionieren. • Der technische Zustand wird als gut und die Ladungssicherung als sehr gut eingeschätzt. • Das Fahrzeug allgemein wird als ausreichend eingestuft. • Die Motorisierung des Fahrzeugs wurde als ungenügend (Note 5) eingestuft, da die PS-Leistung gering ist. • Der Pflege- und Wartungszustand wird als gut empfunden, da nach der Werkstattinspektion des Fahrzeuges nicht immer alle Mängel behoben wurden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der allgemeine äußere sowie innere Pflegezustand, der technische Zustand und die Ladungssicherung werden als gut empfunden. • Das Fahrzeug allgemein, die Motorisierung, die Sicherheitsausstattung, die Eignung für dienstliche Zwecke sowie der Pflege und Wartungszustand werden als gut empfunden. • Lediglich die Fahrerkomfortausstattung wird als befriedigend eingestuft.
<p>Wünsche von den Beschäftigten für die Ausstattung zukünftiger Fahrzeuge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrer- und Beifahrerkabine sollten mehr Platz sowie Komfort bieten. • Die Fahrzeuge sollten mit sicherheitsrelevanterer Technik wie Airbags für die Beifahrer, ESP, ASR ausgestattet werden. • Die Beleuchtungsstärke der Außenbeleuchtung sollte erhöht werden. 	<p>Wünsche von den Beschäftigten für die Ausstattung zukünftiger Fahrzeuge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Automatik • Sitzheizung • Klimaanlage
Fahrverhalten im Straßenverkehr	
<p>Beim Fahrverhalten im Straßenverkehr gab es zu beiden Erhebungszeitpunkten keine Auffälligkeiten. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts und außerorts sowie die Straßenverkehrsregeln (Straßenschilder, Sicherheitsabstände, Richtungsanzeige etc.) wurden stets eingehalten.</p>	

Parallelhandlungen während der Fahrt

Bei der Erst- und Zweiterhebung wurden während der Fahrt Parallelhandlungen wie Bedienen des Navigationssystems und der Klimaanlage sowie Essen und Trinken ausgeführt. Allerdings erfolgten die Parallelhandlungen während einer übersichtlichen Verkehrssituation, die auch keine Veränderungen des Fahrverhaltens zur Folge hatten.

Pausenverhalten

Sowohl bei der Erst- als auch bei der Zweiterhebung wurden lediglich Tankpausen gemacht und kürzere Ess- und Trinkpausen. Größere Pausen von 15 min. oder 30 min. wurden nicht gemacht.

Einschätzung des Fahrverhaltens nach Tourende

Die Fahrzeugbedienung war gekennzeichnet durch:

- Häufiges Orientieren im Verkehr
- Weiches Anfahren
- Sanfte Beschleunigung
- Ruhiges Gas geben
- Weiches Bremsverhalten

Die Benutzung der Fahrbahn war gekennzeichnet durch:

- Konstante Spurhaltung
- Angepasstes Einordnen
- Wenig Kurvenschneiden
- Seltenes Spurenwechseln

Die Verkehrsanpassung war gekennzeichnet durch:

- Ausreichend Abstandhalten
- Weite Voraussicht
- Defensive Fahrweise

Stresserleben während der Fahrt

Das Stresserleben wurde während der Fahrtbegleitung stündlich erfasst. Insgesamt wurde zu beiden Erhebungszeitpunkten gar kein Stress bis geringer Stress von den Beschäftigten während der Fahrtbegleitung erlebt.

3 Maßnahmenempfehlung

Ausgehend von den Ergebnissen der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse zu den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situativen Faktoren wurden im Rahmen des Projektes folgende Maßnahmen empfohlen:

- **Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings**
Mobil Beschäftigte erhalten die Gelegenheit Ihr Wissen über das Entstehen gefährlicher Verkehrssituationen, über Fahrphysik und Fahrzeugtechnik zu erweitern und Ihre Fahrzeugbeherrschung zu verbessern, umso die Risikobereitschaft und Risikokompetenz zu stärken.
- **Durchführung eines Workshops zur sicheren und gesunden Gestaltung der Arbeit von mobil Beschäftigten**
Ziel ist die Herausarbeitung von Belastungen und Gefährdungen von mobil Beschäftigten mit den Sicherheitsbeauftragten und die gemeinsame Ausarbeitung von Lösungsansätzen nach dem TOP-Prinzip, um mit den Führungskräften Lösungen zu ergänzen und die ersten Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen zu planen

Darüber hinaus wurden über das Projekt hinaus folgende Maßnahmen empfohlen:

- Durchführung eines Stolperparcours, um den Blick für gefährliche Situationen zu schärfen
- Durchführung eines Eco Safety Trainings zur Stärkung der Risikobereitschaft und der Risikokompetenz
- Durchführung von Zirkeln zu den Themenbereichen „gesunde Führung“ und „gesunde Einsätze“
- Durchführung eines Workshops zur Verbesserung der Kommunikationskultur

4 Maßnahmenumsetzung und -auswertung

Maßnahme 1: Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings

Im September 2018 wurde an drei Terminen ein Fahrsicherheitstraining mit insgesamt 29 Teilnehmern von Z1 und Z2 durchgeführt. Das Fahrsicherheitstraining der BG ETEM ermöglicht, das Wissen über das Entstehen gefährlicher Verkehrssituationen, über Fahrphysik und Fahrzeugtechnik zu erweitern und die Fahrzeugbeherrschung zu verbessern. Die eigenen Erfahrungen im Straßenverkehr und die der anderen Teilnehmenden werden gemeinsam diskutiert, um Vermeidungsstrategien zu entwickeln und Gefahren zu verhindern. Es setzt die richtige Bedienung des Fahrzeuges und eigene Erfahrungen im Straßenverkehr voraus. In dem Fahrsicherheitstraining der BG ETEM gibt Anregungen dazu, wie man

- die Sensibilität für entstehende Gefahrensituationen erhöhen kann,
- eigene Grenzen und die des Fahrzeuges rascher erfassen, somit respektieren und meiden kann,
- im Laufe der Zeit falsch eingeschlifene Fahrgewohnheiten durch angepasste und richtige Fahrweise ersetzen kann und
- grundsätzliche Handlungsabläufe, vor allem unter Einsatz der heutigen modernen Fahrzeugtechnik, trainieren kann, um sich oder andere aus einer gefährlichen Situation zu befreien.

Auswertung der Maßnahme

Nach Beendigung der Maßnahme haben die Beschäftigten sowie die zuständigen Führungskräfte einen Evaluationsbogen ausgefüllt. Insgesamt haben 11 Beschäftigte und 2 Führungskräfte an der Befragung teilgenommen. Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

Ergebnisse der Beschäftigten	
Fragen	Mittelwert (n=11)
Haben Sie alle relevanten Informationen vor Beginn der Maßnahme erhalten?	Ja
Fand die Organisation der Maßnahme reibungslos statt?	Ja
Entsprachen die Themen / Inhalte Ihren Erwartungen?	Ja
Konnten Sie Ihre Meinung und Erfahrung im Rahmen der Maßnahme einbringen?	Ja
Wiesen die vermittelten Inhalte einen guten Bezug zur Praxis auf?	Ja
Wurden konkrete Ergebnisse erarbeitet bzw. konnten Sie Neues dazulernen?	Eher Ja
Wenn ja: Was sind konkrete Ergebnisse bzw. was konnten Sie Neues dazulernen?	<ul style="list-style-type: none"> • Grenzbereich des Fahrzeugs, Fahrverhalten bei Extremsituationen • Das Einsatzfahrzeug hat einen sehr langen Bremsweg bei Nässe
Nutzen Ihnen die heute erarbeiteten Ergebnisse bzw. das neu Gelernte bei Ihrer täglichen Arbeit?	Eher Ja
Werden Sie die erarbeiteten Ergebnisse bzw. das neu Gelernte bei Ihrer täglichen Arbeit umsetzen?	Ja
Glauben Sie, dass die Maßnahme langfristig Ihre Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erhöht?	Eher Ja
Gibt es Themen, die zu kurz kamen oder die Sie sich noch gewünscht hätten?	Eher Nein
Wenn ja: Welche Themen kamen zu kurz bzw. hätten Sie sich noch gewünscht?	<ul style="list-style-type: none"> • Winterverhältnisse auf der Straße. Dienstfahrzeuge mit Allwetterreifen • Verhältnisse auf der Straße. Dienstfahrzeuge mit Allwetterreifen

Hat Ihnen die heutige Maßnahme Spaß gemacht (Schulnoten 1 = sehr gut)?	1,5
Welche Gesamtnote geben Sie der heutigen Maßnahme (Schulnoten 1= sehr gut)?	1,5
Sonstige Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Ich wünsche mir für die Zukunft weitere, derartig gestaltete Schulungen. Die in der Vergangenheit durchgeführte Schulung am Simulator ist in keinster Weise praxisingerecht.

Skala: 1= Ja, 2= eher Ja, 3= teils-teils, 4= eher Nein, 5 = Nein

Ergebnisse der Führungskräfte	
Fragen	Mittelwert
Fand die Organisation der Maßnahme reibungslos statt?	Eher Ja
Konnte die Maßnahme stattfinden, ohne den laufenden Betrieb zu stören?	Teils-teils
Halten Sie den Aufwand (zeitlich, personell) insgesamt für die Maßnahme für angemessen?	Ja
Haben Ihre Beschäftigten positiv von der Maßnahme berichtet?	Ja
Haben Sie den Eindruck, dass Ihre Beschäftigten Neues dazu lernen konnten?	Eher Ja
Hat sich das Verhalten oder die Einstellung Ihrer Beschäftigten verändert?	Teils-teils
Wenn ja: Wie äußert sich das im Alltag?	<ul style="list-style-type: none"> Die Beschäftigte haben sich über das Training positiv geäußert. Ob sich tatsächlich eine nachhaltige Verhaltensänderung im Tagesgeschäft zeigt wird man sehen. Die Beschäftigten berichten mir mit Erstaunen von den gemachten Grenzerfahrungen der Physik. Die Erkenntnisse sind nicht gänzlich neu, es ist aber gut sie wieder in Erinnerung gebracht zu haben. Eine vorsichtige Fahrweise wird seit jeher bei uns gepredigt

	(jährliche Polizeiunterweisung), die Physik zu spüren ist aber noch mal etwas gänzlich anderes.
Wird aufgrund der Maßnahme mehr über das Thema Verkehrssicherheit gesprochen?	Eher Ja
Hat die Maßnahme bereits Auswirkungen auf den laufenden Betrieb?	Teils-teils
Wenn ja: Welche Auswirkungen sind zu erkennen?	<ul style="list-style-type: none"> • Bewusstere Nutzung von Z1 Fahrzeugs durch die Nutzer aufgrund der im Fahrsicherheitstraining gemachten Erfahrungen. • Das Thema ist in den Köpfen, es wird über Fahrsituationen diskutiert. Zzt. Sind die Teilnehmenden sensibilisiert.
Glauben Sie, dass die Maßnahme langfristig die Sicherheit und Gesundheit Ihrer Beschäftigten bei der Arbeit erhöht?	Eher Ja
Welche Gesamtnote geben Sie der Maßnahme (Schulnoten 1= sehr gut)?	1,0
Sonstige Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Danke an alle die sich dafür eingesetzt haben, dass das "Fahrsicherheitstraining" umgesetzt wurde. • Es geht bei der Maßnahme nicht allein um die Gesundheit der eigenen Beschäftigten! Es geht auch um den Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer, durch den Einsatz geschulter, besonnener und erfahrener Fahrzeugführer. Die Möglichkeit der Verpflegung vor Ort muss geklärt und bekannt gegeben werden. Weiterhin sollten alle Fahrzeugführer von Z1 geschult werden.

Skala: 1= Ja, 2= eher Ja, 3= teils-teils, 4= eher Nein, 5 = Nein

Maßnahme 2: Durchführung eines Workshops zur sicheren und gesunden Gestaltung der Arbeit von mobil Beschäftigten

Am 22.11.2018 wurde mit den Sicherheitsbeauftragten der Firma S3 ein Workshop durchgeführt, um Gefährdungen und Belastungen für Sicherheit und Gesundheit von mobil Beschäftigten zu identifizieren und Lösungsansätze auszuarbeiten. Hierzu haben die Sicherheitsbeauftragten 2 Wochen vor dem Workshop eine Checkliste zur Erfassung der Gefährdungen und Belastungen von mobil Beschäftigten aus Ihrer Abteilung erhalten. In einem 2. Workshop am 12.12.2019 wurden den Führungskräften und Referenten die Lösungen vorgestellt. Die Führungskräfte haben die Möglichkeit erhalten, eigene Lösungen zu ergänzen und die ersten Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen zu planen.

Auswertung der Maßnahme

Nach Beendigung der Maßnahme haben die Beschäftigten sowie die zuständigen Führungskräfte einen Evaluationsbogen ausgefüllt. Insgesamt haben 4 Personen an der Befragung teilgenommen. Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

Fragen	Mittelwert (n=4)
Haben Sie alle relevanten Informationen vor Beginn der Maßnahme erhalten?	Teils-teils
Fand die Organisation der Maßnahme reibungslos statt?	Eher Ja
Entsprachen die Themen / Inhalte Ihren Erwartungen?	Eher Ja
Konnten Sie Ihre Meinung und Erfahrung im Rahmen der Maßnahme einbringen?	Ja
Wiesen die vermittelten Inhalte einen guten Bezug zur Praxis auf?	Eher Ja
Wurden konkrete Ergebnisse erarbeitet bzw. konnten Sie Neues dazulernen?	Teils - teils
Wenn ja: Was sind konkrete Ergebnisse bzw. was konnten Sie Neues dazulernen?	<ul style="list-style-type: none"> Die konkreten Ergebnisse der Gefährdungs-, Belastungsermittlung und die Dokumentation der SiBe Workshops muss (weiter) ausgewertet werden, um sinnvolle/machbare/zielgerichtete Ableitungen vorzunehmen
Nutzen Ihnen die heute erarbeiteten Ergebnisse bzw. das neu Gelernte bei Ihrer täglichen Arbeit?	Teils – teils
Werden Sie die erarbeiteten Ergebnisse bzw. das neu Gelernte bei Ihrer täglichen Arbeit umsetzen?	Eher Ja

Glauben Sie, dass die Maßnahme langfristig Ihre Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erhöht?	Eher Ja
Gibt es Themen, die zu kurz kamen oder die Sie sich noch gewünscht hätten?	Teils-teils
Wenn ja: Welche Themen kamen zu kurz bzw. hätten Sie sich noch gewünscht?	<ul style="list-style-type: none"> dass die damals aufgenommenen Themen weiterbearbeitet werden und kostengünstige Lösungen entwickelt werden
Hat Ihnen die heutige Maßnahme Spaß gemacht (Schulnoten 1 = sehr gut)?	2,0
Welche Gesamtnote geben Sie der heutigen Maßnahme (Schulnoten 1= sehr gut)?	2,3
Sonstige Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> Ich wünsche mir, dass das Ziel des Projekts BestMobil nicht aus den Augen verloren wird und die Ergebnisse an der Zielsetzung gespiegelt werden. dass kostengünstige Lösungen gefunden werden und kurz in Sitzungen besprochen werden

Skala: 1= Ja, 2= eher Ja, 3= teils-teils, 4= eher Nein, 5 = Nein

Anhang 17

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma_V2_nicht-technischer_Außendeinst

Bearbeiter: Martin Templer
Philip Ashton
Tel.: (0221) 56 908-27
Fax: (0221) 56 908-10
Mail: martin.templer@systemkonzept.de
philip.ashton@systemkonzept.de

Köln, 21.01.2020



Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena

Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimppop
(Projektleiter)



systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

Gliederung

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“	1
Danksagung	1
Management Summary	2
1 Untersuchungsmethoden	6
2 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsanalysen	7
2.1 Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse	7
2.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie	13
2.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung	18
3 Maßnahmenempfehlung	21
4 Maßnahmenumsetzung und -auswertung	21

Danksagung

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden entwickelt und im Unternehmen umgesetzt. Eine Wirksamkeitsüberprüfung erfolgte durch eine entsprechende Evaluation der Maßnahmen.

Die betrieblichen Untersuchungen haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Servicebereich zu ermitteln und Empfehlungen für andere Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Wir bedanken uns recht herzlich bei allen Beteiligten, die die Teilnahme am Projekt ermöglicht und die eigentliche Projektdurchführung unterstützt haben.

Management Summary

Unternehmensprofil:

Unternehmen: Firma V2

Branche: Energie und Kommunikation

Geschäftsfeld: Service- und Systemlieferant für Strom-, Gas- und Wassernetze sowie für Anlagen rund um die Erzeugung, Bereitstellung und Anwendung von Energien und Medien

Anzahl der Beschäftigten: 4000

Zielgruppe: 10 – 12 Fachkräfte für Arbeitssicherheit bzw. aus dem Bereich Health, Safety, Environment, Quality (HSEQ)

Projektziel:

Ziele des Projekts BestMobil sind wissenschaftlich fundierte und überprüfte

- zielgenaue Präventionsmaßnahmen bei Personen mit berufsbedingter Mobilität im Servicebereich zu ermitteln und auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen
- Empfehlungen für Unternehmen zur Bewältigung der hohen Anforderungen durch die Mobilität abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen in einer Eingangsanalyse untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung in Form von Abschlussanalysen.

Projektverlauf Firma V2:



Ergebnisse der Eingangs- und Abschlussanalysen

GUROM-Onlinebefragung und Arbeitssystemanalyse:

Zur Analyse der Gefährdungen und der Belastungen bei der Arbeit wurde die Online-Gefährdungsbeurteilung GUROM¹ auf Beschäftigtenebene und die Arbeitssystemanalyse auf Führungsebene durchgeführt. Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse aus der Eingangsanalyse nach T-O-P-S sowie im Projekt beobachtete Veränderungen dargestellt:

Belastungen aus der Arbeitstätigkeit	Relevante Veränderungen
Technik/Verkehrsumfeld	
<ul style="list-style-type: none"> ↑ Auf beruflichen Fahrten gibt es teilweise bis sehr häufig gefährliche Streckenabschnitte ↑ es gibt teilweise bis sehr häufig besondere Verkehrssituationen, z.B. Wege in Dunkelheit oder besondere Unfallschwerpunkte ↑ berufliche Fahrten werden teilweise bis häufig als belastend empfunden 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausstattung der Transporter mit Reifendrucksensoren und Navis <p>Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wertschätzung der Beschäftigten • Sicherheitsgefühl der Beschäftigten stärken
Organisation	
<ul style="list-style-type: none"> ↑ Ablenkung auf Wegen, z. B. durch Telefonate, ablenkende Gedanken kommt teilweise bis häufig vor = Es gibt teilweise Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten z. B. aufgrund von Informationsmangel, fehlende Entscheidungsmöglichkeiten = Es werden teilweise bis sehr häufig mehr als 40 Std. durch Überstunden gemacht ↓ Es kommt teilweise bis häufig zu fehlenden Pausen und Erholung 	
Person	
<ul style="list-style-type: none"> = Stress wird teilweise bis sehr häufig bei der Arbeit empfunden ↑ Wenn die Teilnehmenden unter Zeitdruck stehen oder abgelenkt sind, dann verhalten sie sich im Straßenverkehr weniger vorsichtig 	<ol style="list-style-type: none"> 1. In Zukunft sollen Fahrsicherheitstrainings in Zusammenarbeit mit der BG ETEM für die mobil Beschäftigten geplant werden <p>Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschäftigte tauschen sich mehr zu Fahrweisen im Straßenverkehr aus • Förderung der Risikokompetenz • Wertschätzung der mobil Beschäftigten
Situation	
Keine Auffälligkeiten	

↑ = Ausprägung in der Zweiterhebung erhöht

= = Ausprägung in der Zweiterhebung gleichgeblieben

↓ = Ausprägung in der Zweiterhebung verringert

¹ <https://www.gurom.de/>

Tagebuchstudie:

Positive Erkenntnisse

- **Schlafqualität:** die teilnehmenden Beschäftigten wiesen über die gesamte Arbeitswoche zu beiden Erhebungszeitpunkten eine durchschnittliche Schlafdauer von 6 Stunden auf
→ in der Zweiterhebung: der Schlaf wurde erholsamer wahrgenommen
- **Arbeitstag:** die teilnehmenden Beschäftigten sahen über die gesamte Arbeitswoche zu beiden Erhebungszeitpunkten dem Arbeitstag entspannt entgegen und fühlten sich gut vorbereitet
- **Private Probleme:** Nachdem es in der Ersterhebung morgens 3 Nennungen zu privaten Problemen gab, wurden in der Zweiterhebung keine privaten Probleme mehr genannt
- **Momentanes Befinden:** das momentane Befinden wird zu beiden Erhebungszeitpunkten sowohl morgens als auch abends durchgehend positiv eingeschätzt, in der Zweiterhebung sogar besser.
- **Konflikte:** In der Zweiterhebung→ Rückgang der Anzahl an Nennungen zu Konflikten mit Kollegen/Vorgesetzten von 11 auf 4 über die gesamte Arbeitswoche. Die Anzahl an Nennungen zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern sind in der Zweiterhebung von 6 auf einen 1 Konflikt gesunken.
- **Unerwartete Veränderungen:** In der Zweiterhebung→ die Anzahl an Nennungen zu unerwarteten Veränderungen sind von 8 auf 2 gesunken
- **Zeitdruck:** der Zeitdruck wird zu beiden Erhebungszeitpunkten als mittelmäßig eingeschätzt
- **Ressourcen:** die Unterstützung durch Kollegen, eine gute Arbeitsorganisation und Kommunikation/Zusammenarbeit mit anderen Kunden haben den Arbeitsalltag der Beschäftigten erleichtert
- **Arbeitszeit:** Die durchschnittliche Pausenlänge lag zu beiden Erhebungszeiten zwischen 29 min. und 34 min.

Handlungsbedarf

- **Schwierige Aufgaben:** In der Zweiterhebung→ Zunahme der Nennungen zu schwierigen Aufgaben/schwierigem Gespräch von 3 auf 8 über die gesamte Arbeitswoche
- **Unfälle:** in der Zweiterhebung→ es wurde 1 Unfall über die gesamte Arbeitswoche genannt
- **Arbeitszeit:** zu beiden Erhebungszeitpunkten liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 10 Std.
- **Störungen:** In der Zweiterhebung→ Verringerung der Anzahl an Nennungen zu Störungen während der Arbeitsfahrt von 15 auf 12 über die gesamte Arbeitswoche
- **Körperliche Belastung:** Verspannungen werden zu beiden Erhebungszeitpunkten als belastend empfunden
In der Zweiterhebung→ Gelenkschmerzen und Erschöpfungen wurden nicht mehr als belastend empfunden

Fahrbegleitung:

Positive Erkenntnisse

- **Fahrzeugzustand:** das Fahrzeug allgemein, der allgemeine äußere und innere Pflegezustand, der technische Zustand, die Ladungssicherung, die Motorisierung, die Sicherheitsausstattung, die Fahrerkomfortausstattung, die Eignung für dienstliche Zwecke sowie der Pflege- und Wartungszustand werden als gut bis sehr gut eingeschätzt (Beschäftigte konfigurieren Ihr Fahrzeug selber)
- **Fahrverhalten:** beim Fahrverhalten gab es zu beiden Erhebungszeitpunkten keine Auffälligkeiten
- **Parallelhandlungen:** bei der Erst- und Zweiterhebung wurden während der Fahrt Parallelhandlung, wie z.B. die Bedienung des Radios oder des Navigationsgerätes, ausgeführt, die allerdings keine Veränderungen des Fahrverhaltens zur Folge hatten
- **Stressempfinden:** es wurde zu beiden Erhebungszeitpunkten während der Fahrbegleitung kein Stress bis geringer Stress wahrgenommen

Durchgeführte Maßnahmen:

1. Maßnahme: Durchführung eines flexiblen Eco Safety Trainings (DVR)

Teilnehmende: 12 mobil Beschäftigte aus dem Bereich HSEQ

Ziel: die Risiken der Arbeits- bzw. Fahraufgabe thematisieren und Lösungen erarbeiten. Im realistischen Umfeld sollen neue Fahrstrategien angewendet und erprobt werden.

Durchgeführt von Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

2. Maßnahme: Workshop zur Sensibilisierung der Beschäftigten aus dem Bereich HSEQ zum Thema „berufsbedingte Mobilität sicherer gestalten“

Teilnehmende: 20 mobil Beschäftigte aus dem Bereich HSEQ

Ziel:

- Weiterbildung zu neuen Themenfeldern und neuen Erkenntnissen aus der Forschung
- Im Rahmen der Beurteilung der Arbeitsbedingungen soll das Thema „berufsbedingte Mobilität“ bei der alltäglichen Arbeit berücksichtigt werden (Gefährdungen ermitteln und Lösungen entwickeln)

Durchgeführt von: Projektteam (intern)

1 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Die Online-Gefährdungsbeurteilung (GUROM)² dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen im Arbeitsschutz eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden in diesem Projekt für die drei Bereiche Betrieb, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort durchgeführt. Hierbei werden Elemente wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Arbeitsgegenstände oder Arbeitsplätze detailliert erfasst.

Tagebuch:

Die Teilnehmenden der Tagebuchstudie füllen an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen aus. Die gestellten Fragen beziehen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastungen und deren negativen Folgen.

Fahrbegleitung:

Als weitere Methode kommt eine Fahrbegleitung im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Beschäftigten aufgrund von Belastungen aus dem Verkehr während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

² <https://www.gurom.de/>

2 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsanalysen

2.1 Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse

Die Ersterhebung mit der GUROM-Onlinebefragung fand im Zeitraum vom 13.03.2017 – 31.03.2017 statt. Insgesamt haben 15 Personen an der Befragung teilgenommen, davon sind 11 Personen auswertbar, die als Untersuchungsgruppe für das Projekt BestMobil ausgewählt wurden. Die Zweiterhebung mit der GUROM-Onlinebefragung erfolgte nach der Maßnahmendurchführung im Zeitraum vom 04.02.2019 – 28.02.2019. Im Vergleich zur Eingangsanalyse sind in der Zweiterhebung 12 Personen auswertbar.

Im Mai 2017 wurde die Arbeitssystemanalyse mit zwei leitenden Fachkräften für Arbeitssicherheit aus dem Bereich HSEQ vor Ort bei der Firma V2 durchgeführt, um die Belastungen der mobil Beschäftigten aus dem Bereich HSEQ anhand der Arbeitssystemelemente sowie den drei Bereichen Betrieb, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort zu erfassen. An der Zweiterhebung im Dezember 2019 haben ebenfalls die beiden leitenden Fachkräfte für Arbeitssicherheit teilgenommen, um die projekt- und betriebsbezogenen Veränderungen nach der Maßnahmenumsetzung zu erfassen.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes wurden Belastungen aus den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situative Faktoren erfasst (s. Abbildung 1).

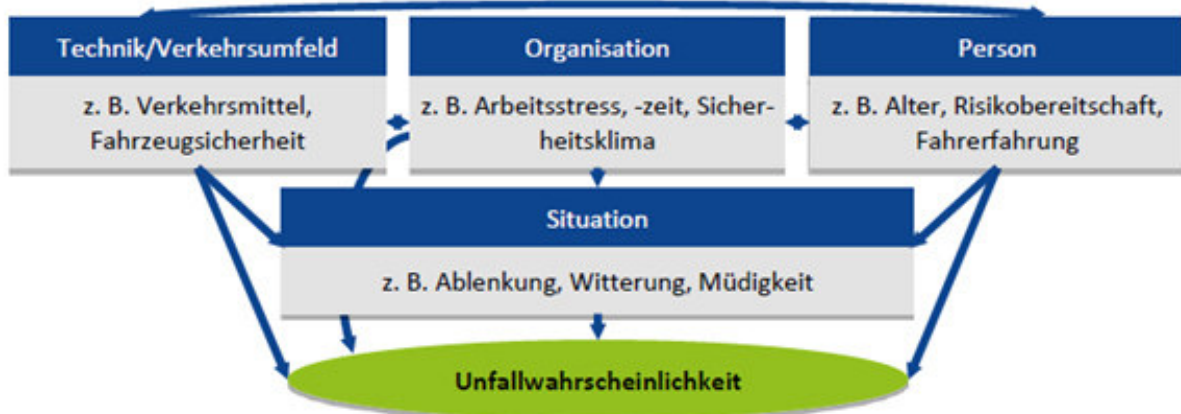



Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Gurom-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse (ASA) aus der Eingangsanalyse nach T-O-P-S sowie die erfassten projekt- und betriebsbezogenen Veränderungen aus der Zweiterhebung der Arbeitssystemanalyse dargestellt:

Ersterhebung		Zweiterhebung	Relevante Veränderungen
Arbeitssystemanalyse	GUROM (n= 11)	GUROM (n= 12)	
Technik und Verkehrsumfeld			
Standorte sind überall im Bundesgebiet verteilt (jeder MA hat regionale Zuständigkeit) -> auch Außenstellen sind vorhanden (z. B. Baustellen) = Klima, Witterung und Lärm als häufige Gefährdung.	Viele Teilnehmende geben an, dass es gefährliche Streckenabschnitte vor allem auf beruflichen Fahrten und Wegen teilweise (n= 6/11), häufig (n=3/11) und sehr häufig (2/11) gibt. Besondere Verkehrssituation, z. B. Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte gibt es teilweise (n=6/11), häufig (n=3/11) und sehr häufig (n=1/11)	Viele Teilnehmende geben an, dass es gefährliche Streckenabschnitte vor allem auf beruflichen Fahrten und Wegen teilweise (n= 1/11), häufig (n=6/11) und sehr häufig (1/11) gibt. ↑ Besondere Verkehrssituation, z. B. Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte gibt es teilweise (n=3/10) und sehr häufig (n=5/10) ↑	1. Die Transporter sollen alle mit einheitlichen Reifendrucksensoren und Navis ausgestattet werden und der Beschaffungsprozess soll über die gesetzlichen Vorschriften hinaus optimiert werden Effekte: <ul style="list-style-type: none"> • Wertschätzung der Beschäftigten • Sicherheitsgefühl der Beschäftigten stärken
„Ungünstige Licht- und Sichtbedingungen“, „Lärm“ und „Klima“ werden besonders bei „beruflichen Fahrten“ und „beim Kunden“ erwähnt			
Verkehrsaufkommen / Verkehrssituation wird immer schlimmer (gefühl!) -> wird aber sehr individuell unter den MA wahrgenommen („sehr stressig“ bis „nicht wirklich stressig“).	Berufliche Fahrten werden teilweise (n=4/11) und häufig (n=1/11) als belastend empfunden	Berufliche Fahrten werden teilweise (n=5/10), häufig (n=3/10) und sehr häufig (n= 2/10) als belastend empfunden ↑	
Teilweise hohe Abhängigkeit von Navigation (Sinn und Qualität der			

Ersterhebung		Zweiterhebung	Relevante Veränderungen
Arbeitssystemanalyse	GUROM (n= 11)	GUROM (n= 12)	
schnellen Zielführung??), wenn kein regionales Wissen vorhanden ist			
Teilweise sehr lange Fahrtstrecken (bis zu 650 km)			
Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer zunehmend belastend (v. a. durch Handynutzung am Steuer)			

Organisation			
Selten (bzw. auf das Nötigste reduziert): Telefonate während der Fahrt	Ablenkung auf Wegen, z. B. durch Telefonate, ablenkende Gedanken kommt selten (n=7/11) und teilweise (n=2/11) vor	Ablenkung auf Wegen, z. B. durch Telefonate, ablenkende Gedanken kommt selten (n=5/10), teilweise (n=3/10) und häufig (n=2/10) vor 	
Selten: spontane Anrufe von Ansprechpartner, um Termin zu verschieben oder ganz abzusagen (Unvorhersehbarkeit)	Es gibt Hinweise auf Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten z. B. aufgrund von Informationsmangel, fehlende Entscheidungsmöglichkeiten und zwar teilweise (3/10).	Es gibt Hinweise auf Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten z. B. aufgrund von Informationsmangel, fehlende Entscheidungsmöglichkeiten und zwar teilweise (3/10). =	
Zunehmend mehr Aufgaben; teilweise auch durch erhöhten Betreuungsbedarf der Standorte (aufgrund der Qualitätsbestimmungen)	Besondere Nennungen sind „unterdrücken von Gefühlen“,	Besondere Nennungen sind „Reizüberflutungen“, „Unterforderung“	

Ersterhebung		Zweiterhebung	Relevante Veränderungen
Arbeitssystemanalyse	GUROM (n= 11)	GUROM (n= 12)	
	<p>„Unterforderung durch Fahrtätigkeit“, „Überforderung durch Fahrtätigkeit“, „Störungen während der Fahrt“</p>	<p>durch Fahrtätigkeit“, „Überforderung durch Fahrtätigkeit“</p>	
	<p>die Teilnehmenden geben an, dass mehr als 40 Stunden/Woche z. B. durch Überstunden teilweise (n=3/11), häufig (n=2/11) und sehr häufig (n=4/11) gearbeitet werden (Mittelwert: 7 Std./ Woche)</p>	<p>die Teilnehmenden geben an, dass mehr als 40 Stunden/Woche z. B. durch Überstunden teilweise (n=4/12), häufig (n=2/12) und sehr häufig (n=3/12) gearbeitet werden (Mittelwert: 6,5 Std./ Woche) =</p>	
	<p>Zu fehlenden Pausen und Erholung kommt es teilweise (n=5/11) und häufig (n=4/11).</p>	<p>Zu fehlenden Pausen und Erholung kommt es teilweise (n=1/10) und häufig (n=2/11). ↓</p>	

Ersterhebung		Zweiterhebung	Relevante Veränderungen
Arbeitssystemanalyse	GUROM (n= 11)	GUROM (n= 12)	
Person			
Hohe Verantwortung für die fachlich richtige Beratung (z. T. auch Durchführung von Audits)			<ul style="list-style-type: none"> In Zukunft sollen Fahrsicherheitstrainings in Zusammenarbeit mit der BG ETEM für die mobil Beschäftigten geplant werden.
	Stress wird selten (n=4/11), teilweise (n=5/11) und häufig (n=1/11) bei der Arbeit empfunden.	Stress wird selten (n=3/10), teilweise (n=5/10), häufig (n=1/10) und sehr häufig (n=1/10) bei der Arbeit empfunden. =	Effekte:
	Wenn die Teilnehmenden unter Zeitdruck stehen oder abgelenkt sind, dann verhalten sie sich im Straßenverkehr weniger vorsichtig, und zwar teils-teils (n=4/11), stimmt eher (1/11) und stimmt völlig (1/11).	Wenn die Teilnehmenden unter Zeitdruck stehen oder abgelenkt sind, dann verhalten sie sich im Straßenverkehr weniger vorsichtig, und zwar teils-teils (n=4/10), stimmt eher (3/10) und stimmt völlig (1/10). ↑	<ul style="list-style-type: none"> Beschäftigte tauschen sich mehr zu Fahrweisen im Straßenverkehr aus Förderung der Risikokompetenz, Erkennen der Grenzen des eigenen Dienstfahrzeuges und Wissen wie das Fahrzeug in bestimmten Situationen reagiert Wertschätzung der mobil Beschäftigten

Ersterhebung		Zweiterhebung	Relevante Veränderungen
Arbeitssystemanalyse	GUROM (n= 11)	GUROM (n= 12)	
Situation			
Keine Auffälligkeiten			

↑ = Ausprägung in der Zweiterhebung erhöht

= = Ausprägung in der Zweiterhebung gleichgeblieben

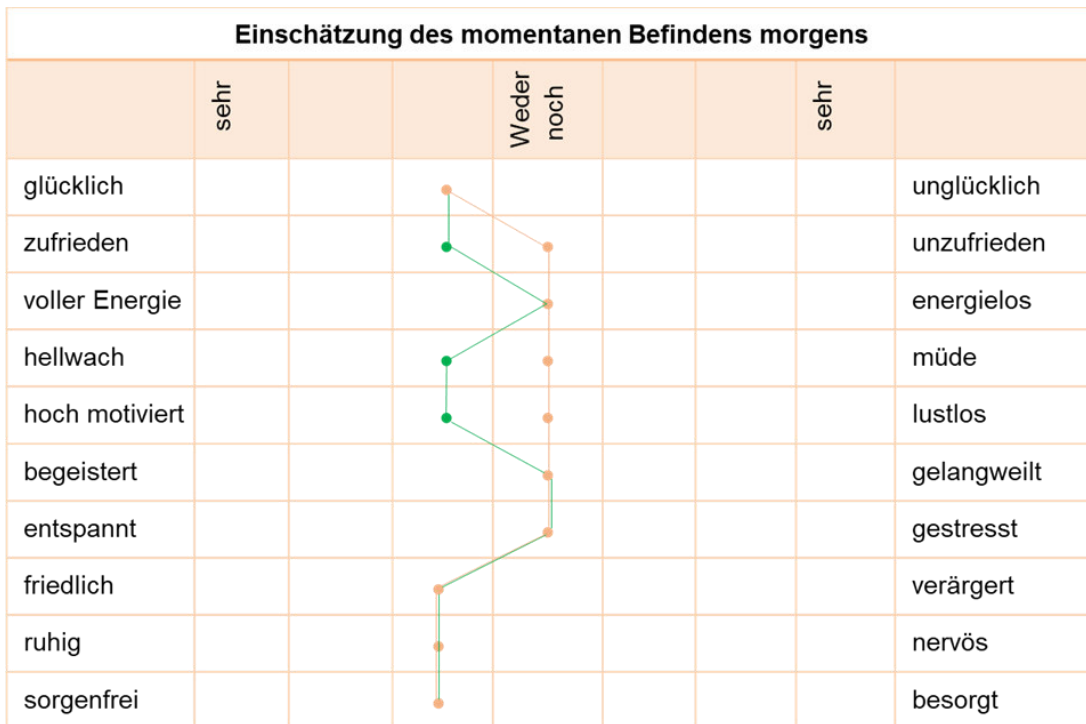
↓ = Ausprägung in der Zweiterhebung verringert

2.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie

Über einen Zeitraum von einer Arbeitswoche wurde Mitte März bis April 2018 bei der Firma V2 mittels einer Tagebuchstudie der tagesaktuelle Zustand von 5 Beschäftigten aus dem Bereich HSEQ hinsichtlich physiologischer und psychologischer Merkmale erfasst, um Auskunft über die alltäglichen Arbeitsbedingungen zu erhalten. Der Fragebogen hatte einen Umfang von 3 Seiten und die Ausfülldauer betrug zwischen 5-10 min. Nach einem festen Ablaufschema wurde 2-mal täglich ein Fragebogen ausgefüllt; d. h. morgens vor Arbeitsbeginn des jeweiligen Tages und abends nach Abschluss des Arbeitstages. Morgens erfolgte eine Abfrage hinsichtlich der Schlafqualität und des momentanen Befindens. Am Abend wurden der Arbeitstag sowie der körperliche und psychische Zustand von den teilnehmenden Beschäftigten eingeschätzt. Nach Umsetzung der Maßnahmen bei der Firma V2 erfolgte die Zweiterhebung Mitte März bis Mitte April 2019, an der 4 von 5 Beschäftigte teilgenommen haben. Die Ergebnisse der Tagebuchstudie wurden über die gesamte Arbeitswoche für alle teilnehmenden Beschäftigten zusammengefasst und mit der Untersuchung aus der Eingangsanalyse gegenübergestellt. Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

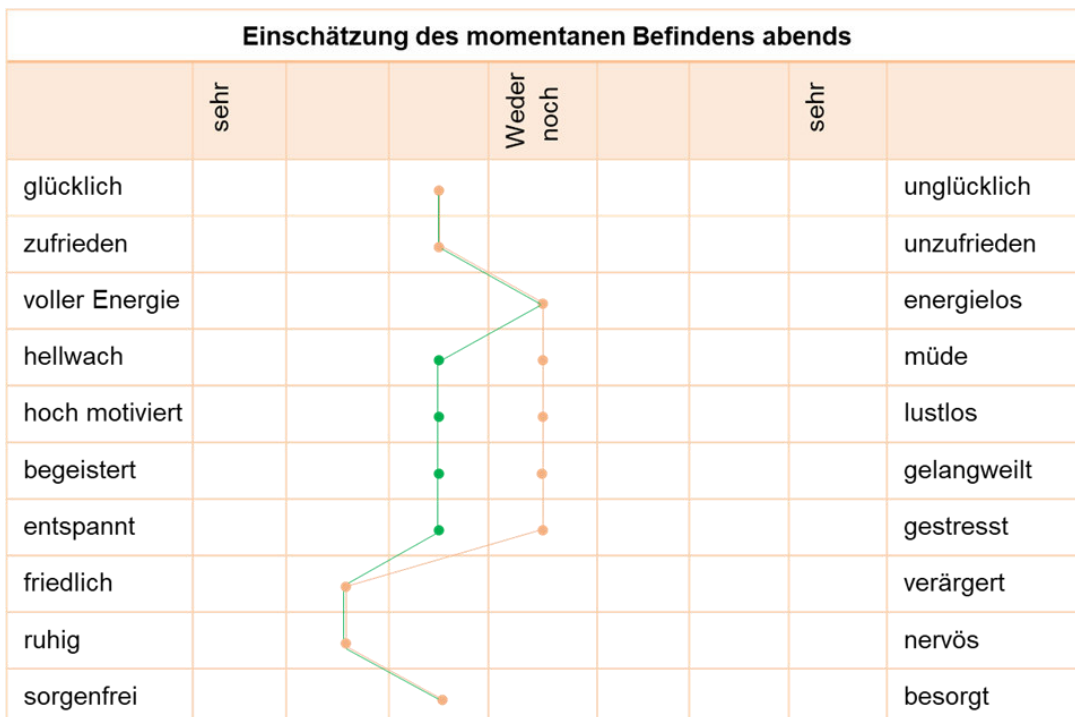
Fragen zur Schlafqualität morgens	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen?	6,4 Stunden	6,4 Stunden
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	Weder noch	Trifft eher zu
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	Trifft eher zu	Trifft eher zu
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	Trifft eher zu	Trifft eher zu
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	Über die Arbeitswoche insgesamt 3 Nennungen	Über die Arbeitswoche insgesamt 8 Nennungen
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	Über die Arbeitswoche insgesamt 2 Nennungen	Über die Arbeitswoche keine Nennung

Skala: Trifft zu – Trifft eher zu – Weder noch – Trifft eher nicht zu – Trifft nicht zu



● = Mittelwert der Eingangsanalyse zum Befinden morgens

● = Mittelwert der Abschlussanalyse zum Befinden morgens



● = Mittelwert der Eingangsanalyse zum Befinden abends

● = Mittelwert der Abschlussanalyse zum Befinden abends

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert (n=5)	Zweiterhebung Mittelwert (n=4)
Wie schätzen Sie den Zeit-/Termindruck am heutigen Tag ein?	mittelmäßig	mittelmäßig
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z. B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	Sehr gering	Sehr gering
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	gut	gut
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten, der Sie belastet?	Insgesamt 11 Konflikte über die gesamte Arbeitswoche	Insgesamt 4 Konflikte über die gesamte Arbeitswoche
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kunden, der Sie belastet?	Keine Nennung	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, der Sie belastet?	Insgesamt 6 Konflikte über die gesamte Arbeitswoche	Insgesamt 1 Konflikt über die gesamte Arbeitswoche
Hatten sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	Keine Nennung	Insgesamt 1 Unfall über die gesamte Arbeitswoche
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	3 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche	2 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? Wenn ja, welche Veränderungen?	8 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche Terminumstellung, zusätzliche Aufgaben, zu spät weggefahren, Auto in der Werkstatt nicht rechtzeitig fertiggestellt, Aufgabenänderung, unerwartete Telefonate, Mails absetzen, deshalb Zeitverlust von 1h + 1h Stau, immer reagieren auf Ereignisse	2 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche kurzfristige Aufgabenänderung konnte meine geplante Aufgabe durch neue Aufgabe nicht umsetzen
Hat heute etwas Ihren Arbeitsalltag leichter gemacht?	9 Nennungen zur Arbeitsorganisation: Zeit, um E-Mails abzuarbeiten, Terminplanung (5	4 Nennungen zur Arbeitsorganisation: Teamwork mit einer Kollegin, Vorbereitung


	<p>Nennungen), gut vorbereitete Beratungsunterlagen, Tagesplan aufgestellt, 50km mehr aber entspannt gefahren</p> <p>4 Nennungen zur Unterstützung/Hilfe durch Kollegen/Vorgesetzten:</p> <p>Organisation, Unterstützung durch Kollegen, problemlösend handelnd, Ausarbeitung gemeinsam mit einer Kollegin</p> <p>keine Nennungen zur Kommunikation</p> <p>2 Nennungen zu Sonstiges: Relative Ruhe, da Urlaubszeit</p>	<p>(2 Nennungen), gute Terminplanung</p> <p>7 Nennungen zur Unterstützung/Hilfe durch Kollegen/Vorgesetzten: Workshop, Suche nach Dokumenten</p> <p>2 Nennungen zur Kommunikation: Unterstützung bei Prod</p> <p>1 Nennung zu Sonstiges: Gute Gespräche</p>
Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet?	10 Std.	10 Std.
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs?	3 Std.	2,3 Std.
Wie lang war insgesamt Ihre Pause?	34 min.	29 min.
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilungen gestört?	Durchschnittlich 4 Störungen bei 15 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche	Durchschnittlich 3 Störungen bei 12 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche

Skala: sehr groß – groß – mittelmäßig – gering – sehr gering
sehr gut – gut – mittelmäßig – schlecht – sehr schlecht

Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends		
Ich hatte heute...	Ersterhebung Belastungswert	Zweiterhebung Belastungswert
Kopfschmerzen	7	9
Rückenschmerzen	13	19
Bauchschmerzen	0	5
Magen-/Darmprobleme	11	6
Durchblutungsstörungen	0	5
Schmerz im Herzbereich	4	5
Herzrasen	11	5
Verspannungen	25	39
Gelenkschmerzen	32	14
Augenbeschwerden	9	11
Angstzustände	4	5
Nervosität	20	5
Überforderung	7	5
Niedergeschlagenheit	14	9
Antriebslosigkeit	16	13
Erschöpfung	26	10
Konzentrationsmangel	20	7
Stress im Straßenverkehr	16	18

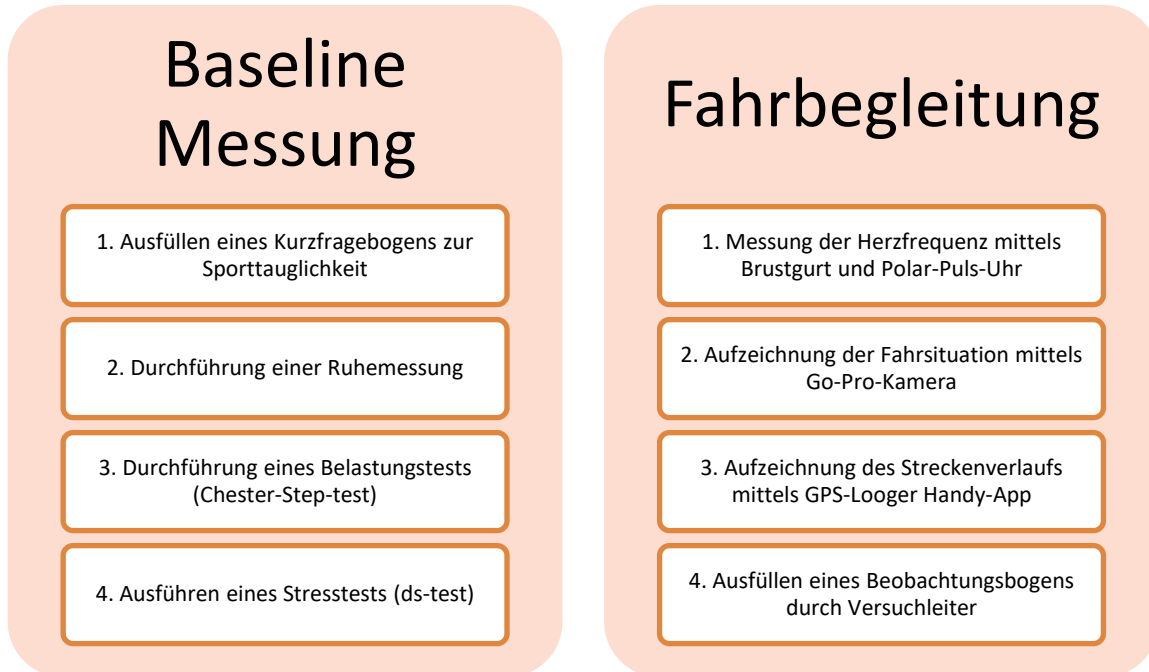
 = grüner Bereich, etwas belastend (0 bis 25 Punkte)

 = oranger Bereich, belastend (26 bis 50 Punkte)

 = roter Bereich, äußerst belastend (>51 Punkte)

2.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung

Ziel der Fahrbegleitung war die Erfassung physiologischer und psychologischer Stressparameter während der Fahrtätigkeit von einem Beschäftigten der Firma V2 aus dem Bereich HSEQ. Der genaue Ablauf der Baseline Messung und der Fahrbegleitung sieht wie folgt aus:



Baseline-Messung:

Am Untersuchungstag der Fahrbegleitung wurde mit dem teilnehmenden Beschäftigten zunächst eine Baseline Messung durchgeführt, um Vergleichswerte für die Fahrbegleitung zu haben und nähere Informationen zu erhalten, wie sich die Herzfrequenz in Ruhe, unter Belastung und während einer Stresssituation verhält. Zu Beginn der Voruntersuchung wurde ein Kurzfragebogen zur Sporttauglichkeit ausgefüllt. Anschließend wurde nach einer 5-minütigen Ruhemessung der Chester-Step-test zur Erfassung der Herzfrequenz unter körperlicher Belastung durchgeführt. Hierzu mussten die Teilnehmenden in einer festgelegten Geschwindigkeit eine 20 cm hohe Treppenstufe auf und ab gehen. Folgende Belastungsstufen wurden durchlaufen:

- 2 Minuten: Stufe 1 = 15 Steps pro Minute = 60 BPM
- 2 Minuten: Stufe 2 = 20 Steps pro Minute = 80 BPM
- 2 Minuten: Stufe 3 = 25 Steps pro Minute = 100 BPM
- 2 Minuten: Stufe 4 = 30 Steps pro Minute = 120 BPM

Zum Schluss der Vortestmessung erfolgte der psychologische Stresstest "d2-test" zur Erfassung der Herzfrequenz während einer Stresssituation. Beim "d2-test" haben die Teilnehmenden die Aufgabe, in 14 Zeilen den Buchstaben "d" mit jeweils zwei Strichen anzukreuzen. Pro Zeile stehen einem 20 Sekunden zur Verfügung und man sollte so schnell wie möglich jede Zeile mit möglichst keinen Fehlern bearbeiten.

Fahrbegleitung:

Nach der Baseline-Messung erfolgte die Fahrbegleitung während eines typischen Arbeitstages. Hierzu musste die teilnehmende Person zunächst einen Brustgurt anziehen, um die Herzfrequenz mittels einer Polar-Pulsuhr während der Fahrttätigkeit aufzuzeichnen. Die Fahrsituation wurde mit einer Go-Pro Videokamera aufgezeichnet. Der Streckenverlauf der Touren sowie die Geschwindigkeit und die Beschleunigung wurden mit der GPS-Logger Handy-App erfasst. Zusätzlich füllte der Versuchsleiter während der Fahrbegleitung die Beobachtungsbögen zum Fahrverhalten aus.

Bei der Firma V2 wurde die Fahrbegleitung mit einem Beschäftigten aus dem Bereich HSEQ durchgeführt, die auch an der Tagebuchstudie teilgenommen hat. In der Tabelle 1 ist die Fahrbegleitung der Erst- und Zweiterhebung gegenübergestellt.

Tabelle 1: Übersicht der Fahrbegleitung bei der Firma V2

Fahrbegleitung	Ersterhebung	Zweiterhebung
Messzeitpunkt	Mai 2018 10:25 – 14:35 Uhr	April 2019 09:28 – 13:01 Uhr
Arbeitszeit	9 Std.	9 Std.
Anzahl Teiltouren	3	2
Fahrtstrecke	254,4 km	199 km
Fahrdauer	3,5 Std.	2 Std.

Die Ergebnisse der Fahrbeobachtung sehen wie folgt aus:

Fahrzeugzustand

- Der allgemeine äußere und innere Pflegezustand des Fahrzeugs werden als gut eingeschätzt.
- Der technische Zustand sowie die Ladungssicherung werden als sehr gut eingeschätzt.
- Das Fahrzeug allgemein, die Motorisierung, Sicherheitsausstattung, Fahrerkomfortausstattung und die Eignung für dienstliche Zwecke werden als sehr gut eingestuft
- Der Pflege- und Wartungszustand wird als gut empfunden, da die Windschutzscheibe und das Fahrzeug von außen leicht verdreckt sind

Wünsche der Beschäftigten für die Ausstattung zukünftiger Fahrzeuge wurden nicht geäußert, da der Beschäftigte bei der Beschaffung des Fahrzeuges aktiv beteiligt wird.

Fahrverhalten im Straßenverkehr

Beim Fahrverhalten im Straßenverkehr gab es zu beiden Erhebungszeitpunkten keine Auffälligkeiten. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts und außerorts sowie die Straßenverkehrsregeln (Straßenschilder, Sicherheitsabstände, Richtungsanzeige etc.) wurden stets eingehalten.

Parallelhandlungen während der Fahrt

Bei der Erst- und Zweiterhebung wurden während der Fahrt Parallelhandlungen wie das Bedienen der Freisprecheinrichtung und des Radios ausgeführt. Allerdings erfolgten die Parallelhandlungen während einer übersichtlichen Verkehrssituation, die auch keine Veränderungen des Fahrverhaltens zur Folge hatten.

Pausenverhalten

Bei der Ersterhebung wurde eine längere Essenspause von 20min in einer Gastronomie gemacht. Bei der Zweiterhebung wurde aufgrund der geringen Anzahl an Touren keine Pause zwischen den Fahrten gemacht.

Einschätzung des Fahrverhaltens nach Tourende

Die Fahrzeugbedienung war gekennzeichnet durch:

- Häufiges Orientieren im Verkehr
- Weiches Anfahren
- Sanfte Beschleunigung
- Ruhiges Gas geben
- Weiches Bremsverhalten

Die Benutzung der Fahrbahn war gekennzeichnet durch:

- Konstante Spurhaltung

Stresserleben während der Fahrt

Das Stresserleben wurde während der Fahrbegleitung stündlich erfasst. Insgesamt wurde bei der 1. Fahrbegleitung gar kein Stress während der Fahrbegleitung vom Beschäftigten erlebt. Lediglich bei der 2. Fahrbegleitung wurden gegen Ende der letzten Tour aufgrund eines wichtigen Termins Stress empfunden.

3 Maßnahmenempfehlung

Ausgehend von den Ergebnissen der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse zu den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situativen Faktoren wurden im Rahmen des Projektes folgende Maßnahmen empfohlen:

- **Durchführung eines flexiblen Eco Safety-Trainings (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.)**
Das flexible Eco Safety Training ist ein Angebot vom DVR, bei dem die Risiken der Arbeits- bzw. Fahraufgabe thematisiert und Lösungen erarbeitet werden. Das Training erfolgt im öffentlichen Straßenverkehr, um im realistischen Umfeld neue Fahrstrategien anzuwenden und zu erproben
- **Durchführung eines Workshops zur Sensibilisierung der Beschäftigten aus dem Bereich HSEQ zum Thema „berufsbedingte Mobilität sicherer gestalten“**
Im Workshop wird das Ziel verfolgt, die Beschäftigten aus dem Bereich HSEQ zu neuen Themenfeldern und neuen Erkenntnissen aus der Forschung weiterzubilden. Sie sollen das Thema „berufsbedingte Mobilität“ im Rahmen der Beurteilung der Arbeitsbedingungen bei Ihrer alltäglichen Arbeit mitdenken und das Arbeitssystem am Beispiel eines mobilen Beschäftigten abgrenzen, Gefährdungen erkennen und Lösungsansätze aufzeigen. **Hinweis:** Eine Evaluation dieser Maßnahme ist nicht erfolgt.

Darüber hinaus wurden über das Projekt hinaus folgende Maßnahmen empfohlen:

- Training zur Optimierung der internen Kommunikation und zur Förderung der Zusammenarbeit mit anderen Standorten
- Training zum Umgang mit Stress und belastenden Situationen

4 Maßnahmenumsetzung und -auswertung

Maßnahme 1: Durchführung eines flexiblen Eco Safety Trainings (DVR)

Zwischen März und April 2018 erfolgte an 2 Terminen das flexible Eco Safety Training mit insgesamt 12 Beschäftigten aus dem Bereich HSEQ. Bei dem Training bilden 6 Beschäftigte und 2 Trainer das Lernteam, das sich einen Tag lang mit unterschiedlichen Aspekten des beruflichen Fahralltags auseinandersetzt und Lösungsstrategien für noch sichereres Fahren erarbeitet. Insgesamt werden sechs Module durchlaufen, mal als Gruppe, mal in Kleingruppen und mal allein. Zu den Standardmodulen gehören „Der Fahralltag im Situationstrichter“, „Das Fahrzeug im WOLKEN-Check“, das „Short-Duration-Training (Kurzzeit-Intensivtraining)“ und „Spannendes aus der StVO“.

Nach Beendigung der Maßnahme haben die Beschäftigten sowie die zuständigen Führungskräfte einen Evaluationsbogen ausgefüllt. Insgesamt haben 11 Beschäftigte und 1 Führungskraft an der Befragung teilgenommen. Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

Ergebnisse der Beschäftigten	
Fragen	Mittelwert
Haben Sie alle relevanten Informationen vor Beginn der Maßnahme erhalten?	Ja
Fand die Organisation der Maßnahme reibungslos statt?	Ja
Entsprachen die Themen / Inhalte Ihren Erwartungen?	Ja
Konnten Sie Ihre Meinung und Erfahrung im Rahmen der Maßnahme einbringen?	Ja
Wiesen die vermittelten Inhalte einen guten Bezug zur Praxis auf?	Ja
Wurden konkrete Ergebnisse erarbeitet bzw. konnten Sie Neues dazulernen?	Eher Ja
Wenn ja: Was sind konkrete Ergebnisse bzw. was konnten Sie Neues dazulernen?	<ul style="list-style-type: none"> • Eigentlich waren die Inhalte bekannt. Vor allem das Bewusstsein wurde sehr überzeugend auf Vordermann gebracht. • richtige Einstellung des Lenkrades • bessere Sitzposition und größeren Sicherheitsabstand halten
Nutzen Ihnen die heute erarbeiteten Ergebnisse bzw. das neu Gelernte bei Ihrer täglichen Arbeit?	Eher Ja
Werden Sie die erarbeiteten Ergebnisse bzw. das neu Gelernte bei Ihrer täglichen Arbeit umsetzen?	Eher Ja
Glauben Sie, dass die Maßnahme langfristig Ihre Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erhöht?	Ja
Gibt es Themen, die zu kurz kamen oder die Sie sich noch gewünscht hätten?	Eher Nein
Wenn ja: Welche Themen kamen zu kurz bzw. hätten Sie sich noch gewünscht?	<ul style="list-style-type: none"> • keine Nennung

Hat Ihnen die heutige Maßnahme Spaß gemacht (Schulnoten 1 = sehr gut)?	1
Welche Gesamtnote geben Sie der heutigen Maßnahme (Schulnoten 1= sehr gut)?	1
Sonstige Anmerkungen	• keine Nennung

Skala: 1= Ja, 2= eher Ja, 3= teils-teils, 4= eher Nein, 5 = Nein

Ergebnisse der Führungskräfte	
Fragen	Mittelwert
Fand die Organisation der Maßnahme reibungslos statt?	Ja
Konnte die Maßnahme stattfinden, ohne den laufenden Betrieb zu stören?	Ja
Halten Sie den Aufwand (zeitlich, personell) insgesamt für die Maßnahme für angemessen?	Eher Ja
Haben Ihre Beschäftigten positiv von der Maßnahme berichtet?	Ja
Haben Sie den Eindruck, dass Ihre Beschäftigten etwas Neues dazu lernen konnten?	Eher Ja
Hat sich das Verhalten oder die Einstellung Ihrer Beschäftigten verändert?	Eher Ja
Wenn ja: Wie äußert sich das im Alltag?	• keine Nennung
Wird aufgrund der Maßnahme mehr über das Thema Verkehrssicherheit gesprochen?	Eher Ja
Hat die Maßnahme bereits Auswirkungen auf den laufenden Betrieb?	Eher Ja
Wenn ja: Welche Auswirkungen sind zu erkennen?	• keine Nennung
Glauben Sie, dass die Maßnahme langfristig die Sicherheit und Gesundheit Ihrer Beschäftigten bei der Arbeit erhöht?	Ja
Welche Gesamtnote geben Sie der Maßnahme (Schulnoten 1= sehr gut)?	1
Sonstige Anmerkungen	• keine Nennung

Skala: 1= Ja, 2= eher Ja, 3= teils-teils, 4= eher Nein, 5 = Nein

Anhang 18

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma V1_nicht-technischer_Dienst

Bearbeiter: Martin Templer
Philip Ashton
Tel.: (0221) 56 908-27
Fax: (0221) 56 908-10
Mail: martin.templer@systemkonzept.de
philip.ashton@systemkonzept.de

Köln, 21.01.2020



Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena

seit 1558

Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimppop
(Projektleiter)



systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

Gliederung

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“	1
Danksagung	3
1 Projekt BestMobil.....	4
1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen	4
1.2 Untersuchungsmethoden.....	4
2 Unternehmensprofil	5
3 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen.....	5
3.1 Pretest.....	5
4 Ergebnisse der Pretests.....	6
4.1 Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse	6

Danksagung

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden entwickelt und im Unternehmen umgesetzt. Eine Wirksamkeitsüberprüfung erfolgte durch eine entsprechende Evaluation der Maßnahmen.

Die betrieblichen Untersuchungen haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Servicebereich zu ermitteln und Empfehlungen für andere Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Wir bedanken uns recht herzlich bei allen Beteiligten, die die Teilnahme am Projekt ermöglicht und die eigentliche Projektdurchführung unterstützt haben.

1 Projekt BestMobil

1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen

Beschäftigte von Dienstleistungs- und Serviceunternehmen sind häufig unterwegs zu Kunden und Einsatzstellen. Die Beschäftigten nehmen die Herausforderungen und Probleme von den Einsatzorten mit in den häufig hektischen Verkehr. Diese komplexe Situation stellt hohe Anforderungen an die mobil Tätigen mit der Folge, dass es bei berufsbedingter Mobilität immer häufiger zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge kommt.

Ziel der Untersuchungen ist es, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Servicebereich zu ermitteln und Empfehlungen für Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung.

1.2 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Das Online Instrument zur Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität (GUROM) dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden für die drei Bereiche Betrieb, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort durchgeführt. Hierbei werden Aspekte wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Ein- und Ausgabeelemente, Arbeitsgegenstände und Arbeitsplätze detailliert beschrieben und erläutert.

Langfragebogen:

Zur Messung des Status Quo der Mobilitätssituation unmittelbar VOR und NACH der Maßnahmeneinführung in den Unternehmen kommt ein Langfragebogen zum Einsatz. Er ermöglicht eine nochmalige Null- und gleichzeitig eine Verlaufsmessung.

Tagebuch:

Die Teilnehmer der Tagebuchstudie wurden gebeten, an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen auszufüllen. Die gestellten Fragen bezogen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastung und deren negativen Folgen.

Fahrbegleitung:

Als weitere Methode kommt eine Fahrbegleitung im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Beschäftigten aufgrund von Belastungen aus dem

Arbeitssystem (Betrieb, Verkehr, Kunde bzw. Einsatzort) während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

2 Unternehmensprofil

Branche: Servicebereich

Geschäftsfeld: Unternehmensberatung, Werkstoffprüfung, Werkstoffanalyse und Werkstoffinspektion, Prüfung und Untersuchung von Textilerzeugnissen und Bekleidung, Prüfung von Verbrauchsgütern, Qualitätssicherung / Qualitätsmanagement

Anzahl der Beschäftigten: 700

Mobile Beschäftigte: 72

Zielgruppe: Mobile Beschäftigte aus dem Bereich der Produktprüfung/Abnahme (z.B. Schiffsladungen, Lebensmittel, Tiernahrung, Möbel, Spielzeug, Windkraftanlagen etc.) und der Zertifizierung (Qualitätsmanagement, Arbeitsschutzmanagement etc.)

3 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen

3.1 Pretest

Der Pretest der Untersuchungen bei der Firma V1 fand im Zeitraum März 2017 bis Januar 2018 statt. Folgende Untersuchungen wurden durchgeführt:

GUROM

Die GUROM-Onlinebefragung fand im Zeitraum vom 20.02.2017 – 31.03.2017 statt. Insgesamt haben 72 Personen (100 %) an der Befragung teilgenommen. Für die weitere Auswertung der Gurom-Onlinebefragung wurde der Standort_1 mit 23 mobil Beschäftigten und der Standort_2 mit 8 mobil Beschäftigten ausgewählt, da Sie einen höheren Mobilitätsbezug haben.

ASA

Die Arbeitssystemanalyse fand in Form von Telefoninterviews im Zeitraum von 01.04. – 08.04.2017 statt. Hierzu wurden eine Fachkraft für Arbeitssicherheit sowie zwei Führungskräfte vom Standort_1 und Standort_2 zu den Arbeitsbedingungen befragt.

An den weiterführenden Projektschritten (Auswahl, Organisation und Durchführung der Maßnahmen, Abschlussanalysen und Abschluss-Workshop) hat das Unternehmen aufgrund von Umstrukturierungen und eines Wechsels der Unternehmensleitung und somit der Priorisierung anderer betrieblicher Aktivitäten nicht teilgenommen. Das hatte zur Konsequenz, dass eine Post-Messung nicht erfolgen konnte, die einen Vorher-Nachher Vergleich der Ergebnisse nach durchgeführten Maßnahmen ermöglicht hätte. Demzufolge werden lediglich die Ergebnisse der Gurom-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse vorgestellt.

4 Ergebnisse der Pretests

4.1 Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes wurden Gefährdungsfaktoren aus den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situative Faktoren erfasst (s. Abbildung 1).

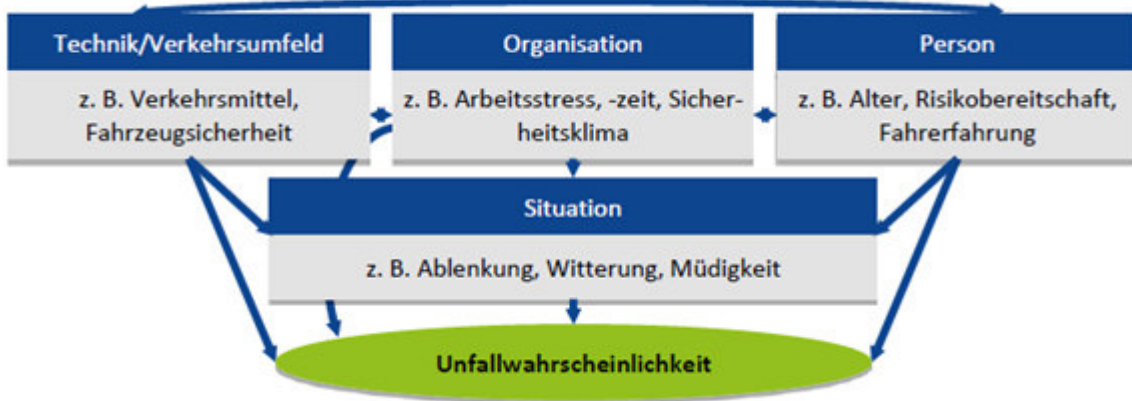


Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Gurom-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse (ASA) nach T-O-P-S mit möglichen Maßnahmenansätzen dargestellt:

Tabelle 1 Ergebnisse der Arbeitssystemanalyse für den Standort_1 und Standort_2

Analyseergebnisse		Maßnahmenansätze
Arbeitssystemanalyse	GUROM	
Technik/Verkehrsumfeld		
Standort_1: Fahrzeugpool, ggf. Mietwagen; teilweise Unzufriedenheit mit Ausstattung/Größe/Marke/Komfort Standort_2: selbstkonfigurierte Dienstwagen		Parallel zu BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> Beteiligung bei Auswahl und Beschaffung: wie werden Wünsche der Beschäftigten berücksichtigt?
Standort_1: 25 mobil Beschäftigte: Ø 2 Kunden pro Monat; pro Tag meist nur 1 Kunde, selten Hotel; Standort_2: 5 mobil Beschäftigte: Ø 2 Kunden pro Reisetag stets vom Homeoffice oder auch mal	Standort_1: unter 5 Ziele pro Woche und meist nur 1 Ziel und dann zurück; teilweise Start von zuhause Standort_2: meist unter 5 Ziele pro Woche, häufiger auch 5 bis 10; teils 1, teils 2 bis 5 Ziele und dann zurück; häufig Start von zuhause	

Hotel (Mo bis Do); Fr. Homeofficetag;		
Dienstwege werden in der Regel mit dem PKW zurückgelegt; selten Flieger	Dienstwege werden zu 100% mit dem PKW zurückgelegt; hinzu kommen bei 37 % (Standort_1) bzw. 57 % (Standort_2) Abschnitte mit öffentl. Verkehrsmitteln LF: Ø gut 2000 km pro Monat Standort_1: Ø ca. 1000 km pro Monat	
Standort_2: gelegentlich Auslandsreisen	gelegentlich Auslandsfahrten, vor allem Standort_2; mit PKW eher schlecht darauf vorbereitet; Schulungen finden nicht ausreichend statt.	Parallel zu BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> • Information/Schulung über länderspez. Verkehrsregeln
	Gefährliche Streckenabschnitte: Standort_1 selten bis teilweise; Standort_2: teilweise bis häufig Stauabschnitte sind häufig, bes. Standort_2	Im Rahmen von BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> • Flexibles Eco Safety Training DLR: <ul style="list-style-type: none"> ▸ Sensibilisierung für Belastungen bei der Fahrt (Stau, Pausen) ▸ Umgang mit Stausituationen ▸ Optimierung der Arbeitsbedingungen (Organisation)
Standort_2: Hinweise zur Ladungssicherung im Zusammenhang mit der Konfiguration des Dienstwagens	Zur Ladungssicherung bestehen teilweise Unsicherheiten und teilweise fehlen Möglichkeiten zur Ladungssicherung Sicherheitsgerechte Kleidung (umknicksichere Schuhe; reflektierende Kleidung(selemente)) fehlt häufiger	Parallel zu BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> • Regelungen/Unterweisung zu Ladungssicherung • Bereitstellung/Regelungen: sicherheitsgerechte Kleidung

Organisation		
<p>Standort_1: Terminkoordination über Zentrale; Detailplanung durch Beschäftigte</p> <p>Standort_2: Disposition über Zentrale; Terminabsprache, Routenplanung, Detailplanung durch Beschäftigte selbst</p>	<p>Selten Schwierigkeiten bei der Organisation beruflicher Fahrten</p>	
<p>Standort_1: Haupttätigkeit im Labor</p> <p>Standort_2: Alleinarbeit; Dienstreisen Mo bis Do; Fr Homeofficetag</p>		<p>Im Rahmen von BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standort_2: Workshop: Wie gestalte ich sichere und gesundheitsgerechte Arbeitsbedingungen?
	<p>Überstunden sind häufig, vor allem in Standort_2; (erhöhte Unfallgefahr)</p>	<p>Im Rahmen von BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibles Eco Safety Training DLR: <ul style="list-style-type: none"> ▸ Sensibilisierung für Belastungen bei der Fahrt (Stau, Pausen, Überstunden) ▸ Umgang mit Stausituationen ▸ Optimierung der Arbeitsbedingungen (Organisation)
	<p>Pausen und Erholung kommen vor allem am Standort_2 zu kurz; teilweise werden sie im Auto oder am Arbeitsplatz mit Arbeit oder dienstl. Telefonaten verbracht</p>	
<p>Standort_1: bei Überraschungen und unerfüllbaren Kundenwünschen geht das noch nach als nicht optimale Kundenorientierung</p>	<p>Standort_1 (teilweise auch Standort_2): Vereinzelt erhöhte Werte bei: fehlerhafte, unvollständige Informationen Reizüberflutung Unterdrückung der eigenen Gefühle ist nötig z. B. im Kundenkontakt Arbeitsbehinderungen durch Störungen oder Verzögerungen Unterforderung durch die Aufgaben Überforderung und Störungen bei der Fahrt</p>	<p>Parallel zu BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Workshop mit den Beschäftigten: Belastungsfaktoren, Wahrnehmung, Gestaltungsmaßnahmen • Was kann Dispo, Zentrale oder der mobile Beschäftigte tun, um Überraschungen zu vermeiden • Weiterbildung/Workshop Konfliktmanagement
	<p>Am Standort_1 nimmt ein Teil der Beschäftigten</p>	

	häufiger schlechte Stimmung wahr.	
	teilweise Schwierigkeiten durch Konflikte wegen der Arbeitszeit teilweise Schwierigkeiten im Kundenkontakt durch schlechte Organisation	
Keine festen Regeln für Stausituationen. Beschäftigte entscheidet: verspätet ankommen Kunde selbst anrufen (mobil) Zentrale mobil kontaktieren zur Info des Kunden	Stresserleben bei der Arbeit zu hohe Anforderungen (Standort_2 mittel, Standort_1 etwas höher) Erschöpfung: weniger als mittel Freude bei der Arbeit: Standort_2: häufig; Standort_1: etwas weniger	Im Rahmen von BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> • Flexibles EcoSafeTraining DLR: <ul style="list-style-type: none"> ▸ Sensibilisierung für Belastungen bei der Fahrt (Stau, Pausen) ▸ Umgang mit Stausituationen ▸ Optimierung der Arbeitsbedingungen (Organisation)
Standort_1: Stress kommt selten auf bei unerwarteten Kundenwünschen oder Rahmenbedingungen (20 statt 3 Teilnehmer)	teilweise Unzufriedenheit mit Mitgestaltungsmöglichkeiten , vor allem Standort_1	Parallel zu BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> • Workshop mit den Beschäftigten: Belastungsfaktoren, Wahrnehmung, Gestaltungsmaßnahmen
	Sicherheitskultur teilweise verbesserungsbedürftig	
	im Unternehmen angebotene Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind vielfach bekannt und werden als wirksam eingestuft, aber nur selten genutzt.	
Person		
Standort_1: 35 bis 60 Jahre, erfahrene Beschäftigte mit entsprechender Qualifikation, Auswahl meist nach Neigung Standort_2: erfahrene Beschäftigte mit breiter Qualifikation; schätzen die Unabhängigkeit	Standort_2: die meisten mobilen Beschäftigten 50 bis 59 Jahre alt Standort_1: die meisten mobilen Beschäftigten 30 bis 39 Jahre alt	
	teilweise verringerte Vorsicht bei Zeitdruck und Ablenkung	Im Rahmen von BestMobil:

	Gefahr der Selbstüberschätzung der eigenen Risikokompetenz (bes. Standort_2)	<ul style="list-style-type: none"> • Flexibles EcoSafeTraining DLR: <ul style="list-style-type: none"> ▸ Sensibilisierung für Belastungen bei der Fahrt (Stau, Pausen) ▸ Umgang mit Stausituationen ▸ Optimierung der Arbeitsbedingungen (Organisation)
Situation		
	Berufliche Fahrten werden häufig als belastend empfunden, bes. Standort_2	Parallel zu BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> • Workshop mit den Beschäftigten: Belastungsfaktoren, Wahrnehmung, Gestaltungsmaßnahmen
	Gelegentlich Ablenkung durch Telefonate oder ablenkende Gedanken	Im Rahmen von BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> • Flexibles EcoSafeTraining DLR: <ul style="list-style-type: none"> ▸ Sensibilisierung für Belastungen bei der Fahrt (Stau, Pausen) ▸ Umgang mit Stausituationen ▸ Optimierung der Arbeitsbedingungen (Organisation)
	Standort_1: teilweise (Standort_2: häufig) besondere Verkehrssituationen, z.B. Dunkelheit, Unfallschwerpunkte	
Staus nerven, sind aber nicht das große Problem	Insgesamt: Gelegentlich Verspätungen wegen Staus, Baustellen, Nachtfahrten und spontane Routenänderungen	

Anhang 19

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma R1_Rettungsdienst

Bearbeiter: Martin Templer
Philip Ashton
Tel.: (0221) 56 908-27
Fax: (0221) 56 908-10
Mail: martin.templer@systemkonzept.de
philip.ashton@systemkonzept.de

Köln, 21.01.2020

Gliederung

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“	1
Danksagung	3
1 Projekt BestMobil.....	4
1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen	4
1.2 Untersuchungsmethoden.....	4
2 Unternehmensprofil	5
3 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen.....	5
3.1 Pretest.....	5
4 Ergebnisse der Pretests.....	6
4.1 Ergebnisse der Arbeitssystemanalyse	6

Danksagung

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden entwickelt und im Unternehmen umgesetzt. Eine Wirksamkeitsüberprüfung erfolgte durch eine entsprechende Evaluation der Maßnahmen.

Die betrieblichen Untersuchungen haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten aus dem Rettungsdienst zu ermitteln und Empfehlungen für andere Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Wir bedanken uns recht herzlich bei allen Beteiligten, die die Teilnahme am Projekt ermöglicht und die eigentliche Projektdurchführung unterstützt haben.

1 Projekt BestMobil

1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen

Beschäftigte von Dienstleistungs- und Serviceunternehmen sind häufig unterwegs zu Kunden und Einsatzstellen. Die Beschäftigten nehmen die Herausforderungen und Probleme von den Einsatzorten mit in den häufig hektischen Verkehr. Diese komplexe Situation stellt hohe Anforderungen an die mobil Tätigen mit der Folge, dass es bei berufsbedingter Mobilität immer häufiger zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge kommt.

Ziel der Untersuchungen ist es, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Servicebereich zu ermitteln und Empfehlungen für Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung.

1.2 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Das Online Instrument zur Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität (GUROM) dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden für die drei Bereiche Betrieb, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort durchgeführt. Hierbei werden Aspekte wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Ein- und Ausgabeelemente, Arbeitsgegenstände und Arbeitsplätze detailliert beschrieben und erläutert.

Langfragebogen:

Zur Messung des Status Quo der Mobilitätssituation unmittelbar VOR und NACH der Maßnahmeneinführung in den Unternehmen kommt ein Langfragebogen zum Einsatz. Er ermöglicht eine nochmalige Null- und gleichzeitig eine Verlaufsmessung.

Tagebuch:

Die Teilnehmer der Tagebuchstudie wurden gebeten, an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen auszufüllen. Die gestellten Fragen bezogen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastung und deren negativen Folgen.

Fahrbegleitung:

Als weitere Methode kommt eine Fahrbegleitung im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Beschäftigten aufgrund von Belastungen aus dem

Arbeitssystem (Betrieb, Verkehr, Kunde bzw. Einsatzort) während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

2 Unternehmensprofil

Branche: Gesundheitswesen

Geschäftsfeld: Rettungs- und Sanitätsdienst, einschließlich der Fahrdienste und der Luftrettung, Flüchtlingshilfe und Integration, Bildung und Erziehung

Anzahl der Beschäftigten: 20.013 hauptamtliche und 33.998 ehrenamtliche Beschäftigte

Mobile Beschäftigte: 607 Beschäftigte insgesamt in einem Standort in Norddeutschland und davon 216 mobile Beschäftigte

Zielgruppe: Mobile Beschäftigte aus den Bereichen Rettungsdienst, Hausnotruf, Fahrdienst und Luftrettung

3 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen

3.1 Pretest

Der Pretest der Untersuchungen bei der Firma R1 fand im Zeitraum März 2017 bis April 2017 statt. Folgende Untersuchungen wurden durchgeführt:

GUROM

Die GUROM-Onlinebefragung fand im Zeitraum vom 01.09.2017 – 19.01.2017 statt. Insgesamt haben weniger als 10 Personen an der Befragung teilgenommen, daher fließen die Daten der Befragung nicht in die Ergebnisse mit ein.

ASA

Die Arbeitssystemanalyse fand in Form von Telefoninterviews im Zeitraum von 06.03. – 20.06.2017 statt. Hierzu wurden drei Fachkräfte für Arbeitssicherheit sowie zehn verantwortliche Personen von ausgewählten Standorten zu den Arbeitsbedingungen befragt

An den weiterführenden Analysen (Langfragebogen, Tagebuchstudie und Fahrbegleitung) hat das Unternehmen aufgrund betrieblicher Belange wie der Einführung von Managementsystemen oder von Zertifizierungsprozessen nicht teilgenommen. Das hatte zur Konsequenz, dass eine Post-Messung nicht erfolgen konnte, die einen Vorher-Nachher Vergleich der Ergebnisse nach durchgeführten Maßnahmen ermöglicht hätte. Demzufolge werden lediglich die Ergebnisse der Arbeitssystemanalyse vorgestellt.

4 Ergebnisse der Pretests

4.1 Ergebnisse der Arbeitssystemanalyse

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes wurden Gefährdungsfaktoren aus den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situative Faktoren erfasst (s. Abbildung 1).

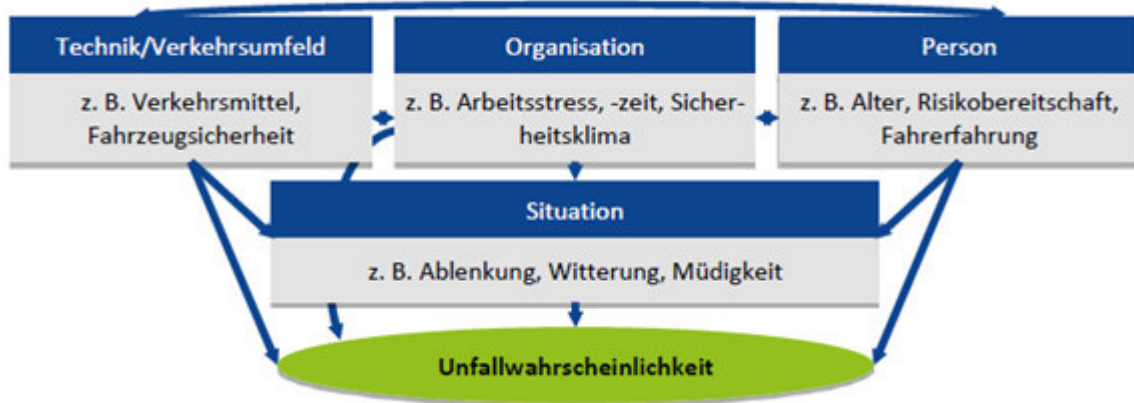


Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Fachkräfte für Arbeitssicherheit und der verantwortlichen Personen in den jeweiligen Standorten nach T-O-P-S für die Bereiche Rettungsdienst, Hausnotruf, Fahrdienst und Luftrettung gegenübergestellt und mögliche Maßnahmenansätze aufgezeigt:

Rettungsdienst

Vergleich der Arbeitssystemanalysen		Maßnahmenansätze
Gemeinsamkeiten	Unterschiede	
Technik und Verkehrsumfeld		
<ul style="list-style-type: none"> • Funken oder Telefonieren während der Fahrt (sowohl 1. als auch 2. Fahrer) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein einheitliches Getriebe (Manuell und Automatik; unterschiedlich zwischen Regionalverbänden) 	Im Rahmen von BestMobil
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrslage innerstädtisch oft überfüllt bzw. teilweise chaotisch (besonders bei Baustellen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Problem mit Navi: Es gibt keine Navis für RTWs (nur PKW oder LKW möglich; PKW = zu geringe Durchfahrtschöhe; LKW = Leitung über Umgehungsstraßen statt Innenstadt) -> 	Parallel zu BestMobil <ul style="list-style-type: none"> • Mitsprachemöglichkeiten der Beschäftigten bei Beschaffung

<ul style="list-style-type: none"> • Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer (keine Reaktion, keine Wahrnehmung, bloße Ignoranz) 	<i>standortspezifisch Braunschweig</i> <ul style="list-style-type: none"> • Teilweise sehr enge Zufahrt zur Notfallambulanz -> <i>standortspezifisch Braunschweig</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitstechnische Überprüfung der Fahrzeuge sicherstellen
<ul style="list-style-type: none"> • Keine Mitsprachemöglichkeit bei Beschaffung von KFZ 	<ul style="list-style-type: none"> • Zustand der Fahrzeuge wird teilweise in Frage gestellt (Bremsen „rucken“; Ölverlust; Gangschaltung bedingt gut) -> <i>standortspezifisch Braunschweig</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrten finden bei jeder Witterung statt (365 Tage im Jahr; schlechte bzw. erschwerte Wetterverhältnisse) 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise steht nur 1 Fahrzeug für Rettung zur Verfügung (Ersatz aus Umgebung) -> <i>standortspezifisch Wunstorf</i> 	
Organisation		
<ul style="list-style-type: none"> • Es müssen zunehmend mehr Einsätze gefahren werden (Demografischer Wandel) 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise schlechte Kommunikation mit Notfallambulanz 	<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <p>Parallel zu BestMobil</p>
Person		
<ul style="list-style-type: none"> • Azubis werden immer jünger (mangelnde Fahrpraxis) • Körperliche Belastung durch Heben/Tragen (Patient; Material) 	<ul style="list-style-type: none"> • Tätigkeit nicht bis zur Rente ausführbar -> <i>standortspezifisch Wunstorf</i> • Verkehrssituation wird nicht immer als belastend wahrgenommen („gehört halt dazu“) -> <i>standortspezifisch Wunstorf</i> 	<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> • DVR Seminar: Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Erwachsenen <p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seminar/Schulung: richtig Heben und Tragen •

Situation		
<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Lärm durch Martinshorn (nur Dämmung des Patientenraums) -> Beschäftigte nehmen Lärm offensichtlich nicht wahr 		Im Rahmen von BestMobil <ul style="list-style-type: none"> • DVR Training: Mehr Sicherheit für Fahrer von Einsatzfahrzeugen • Seminar: Umgang mit Stress; Stressreduzierung
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verantwortung für Patienten 		
<ul style="list-style-type: none"> • Stress durch Zeitdruck und Parallelhandlungen im Verkehr (Kommunikation mit Leitstelle, Partner) 		Parallel zu BestMobil <ul style="list-style-type: none"> • Lärmmessung eines Einsatzes (Martinshorn, Funk) • Sensibilisierung der Beschäftigten für Lärm
<ul style="list-style-type: none"> • Es kann zu Müdigkeit aufgrund von Schlafdefiziten kommen • Fahrstil ändert sich mit Sonderrechten (Tunnelblick) • Konflikt Gesetzgebung – Realität, v.a. bei Sonderrechten / StVO (während der Fahrt nicht stehen? Schrittgeschwindigkeit an Kreuzungen? Martinshorn immer anschalten, auch nachts!?) 		

Haus-Notruf

Vergleich der Arbeitssystemanalysen		Maßnahmenansätze
Gemeinsamkeiten	Unterschiede	
Technik und Verkehrsumfeld		
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitstechnische Betreuung der Fahrzeuge findet gar nicht statt 		Im Rahmen von BestMobil Parallel zu BestMobil
<ul style="list-style-type: none"> • Beschäftigte werden kaum oder gar nicht in die Beschaffung einbezogen 		<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitstechnische Betreuung der Fahrzeuge sicherstellen • Beschäftigten mehr in Prozesse einbeziehen (v.a. in Beschaffung der Fahrzeuge: Auswahl und Ausstattung der Fahrzeuge; z.B. muss es immer der kleine VW-up! sein, oder kann es ein bequemeres Modell sein?)

Organisation		
<ul style="list-style-type: none"> Meldegrund für Alarm wird oft vergessen (Unvorhersehbarkeit) 	<ul style="list-style-type: none"> Arbeiten auf Abruf (es gibt zwar allgemeine Arbeitspakete im Betrieb, wenn kein Einsatz gefahren werden muss, trotzdem Ungewissheit über nächsten Einsatz) -> <i>Sifa</i> 	<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> Optimierung der Alarmierung (Angabe des Meldegrunds) Optimierung der Arbeitsorganisation Standort Berne („Einsatzmeldung“) Einrichtung von Sozialräumen am Standort Göttingen
<ul style="list-style-type: none"> Ausfall MA: Vorgabe vom Land zur zeitnahen Nachbesetzung (ist dennoch nicht immer möglich); es gibt keine Springer (da hierfür Anspruch auf Entgelt), es gibt Listen, die abtelefoniert und motiviert werden müssen; teilweise müssen Mitarbeitende der Hausnotrufzentrale selber einspringen 	<ul style="list-style-type: none"> Sozialräume für alle vorgesehen (Wunsch nach Verbesserung des Zustands). Aktuell: viele Bildungsangebote für externe werden in den Sozialräumen durchgeführt -> <i>Standortspezifisch Göttingen</i> 	
	<ul style="list-style-type: none"> Bei Einsatzmeldung muss erst in die Dienststelle gefahren werden, um Schlüssel und Kundendaten zu holen (Zeitfresser!) -> <i>Standortspezifisch Berne</i> -> soll ab April aber umgestellt werden 	
Person		
<ul style="list-style-type: none"> Teilweise sehr junge Personen (FSJler oder Bufdis); wenig bis teilweise kaum eigene Fahrerfahrung („Führerschein erst seit 3 Monaten“) Fahrverhalten sehr individuell (vom Charakter abhängig), trotz Einarbeitung, Unterweisung und betrieblicher Regelungen (MA zeigen z.T., was sie alles „falsch“ können). Müdigkeit: Alarmierung in der Nacht = aus Tiefschlaf gerissen bzw. Schlafstörungen, weil 	<ul style="list-style-type: none"> Freisprecheinrichtung im PKW wird nicht immer genutzt (umständlich mit privatem Handy erst zu koppeln, da die PKWs immer wieder wechseln-> Zeitdruck Einsatz) = Dann wird auch schon mal die Lautsprecher-Funktion am Handy selbst genutzt -> <i>standortspezifisch</i> In letzter Zeit häufiger Suizidfälle (gerade in ländlichen Regionen) -> <i>Standortspezifisch Salzgitter</i> Neue Dienstvereinbarung bedingt durch Mindestlohn: Unklarheit, wie sich das auf 	<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> DVR-Seminar: Verkehrssicherheitsarbeit mit Auszubildenden und Berufsanfängerinnen und -anfängern Seminar: Umgang mit Konflikten; Deeskalationstraining; Kommunikation mit Patienten/Angehörigen <p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> Sensibilisierung der Beschäftigten zur Nutzung von Freisprecheinrichtungen

<p>Angst Meldung zu verpassen (Beschäftigte haben deswegen schon mit dem Job aufgehört)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation mit Kunden nicht immer einfach, immer wieder Konflikte (u.a. durch Verhalten der Angehörigen) • Zeitdruck durch Vorgabe innerhalb von 30 Minuten am Einsatzort sein zu müssen (Verkehrssituation und keine Sonderrechte fördern den Druck) 	<p>die Verteilung der Schichten / Arbeitsmenge und die persönliche Situation auswirkt -> <i>standortspezifisch Bremen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stimmung nicht immer gut (Bundesfreiwilligendienstler fühlen sich oft ausgenutzt; harter Führungsstil) -> <i>Sifa</i> 	
Situation		
<ul style="list-style-type: none"> • Häufiges Problem in ländlichen Regionen: sich an StVO / Tempolimits zu halten (aufgrund von Zeitdruck durch Einsatz und Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer) 	<ul style="list-style-type: none"> • Stimmung ist nicht wirklich entspannt: viele Traktoren auf den Landstraßen unterwegs, dazu Tempolimits; belastet die Stimmung -> standortspezifisch 	<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> • DVR-Seminar: Verkehrssicherheitsarbeit mit Auszubildenden und Berufsanfängerinnen und -anfängern • Flexibles Eco-Safety-Training „DD-Training“
<ul style="list-style-type: none"> • Müdigkeit im Verkehr, insbesondere bei Nachtfahrten -> von 0 auf 100 aus dem Schlaf gerissen und dann Teilnahme bei nicht optimalen Sichtverhältnissen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaum Vorgaben vom Unternehmen: StVO befolgen; ansonsten keine Regeln -> standortspezifisch 	<p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Führungsverhaltens gegenüber Freiwilligendienstlern
	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Unfallschäden (meist nur kleinere Blebschäden beim Parken) -> <i>Sifa</i> 	

Fahrdienst

Vergleich der Arbeitssystemanalysen ¹		Maßnahmenansätze
Gemeinsamkeiten	Unterschiede	
Technik und Verkehrsumfeld		
<ul style="list-style-type: none"> In der Stadt herrscht ein „aggressiverer“ Verkehr, als auf dem Land (insbesondere im Berufsverkehr); Verkehrsteilnehmer halten sich nicht immer an StVO 	<ul style="list-style-type: none"> Es kann zu Lärm während der Fahrt kommen (offener Innenraum; bis zu 8 Fahrgäste gleichzeitig) -> <i>Sifa</i> 	Im Rahmen von BestMobil <ul style="list-style-type: none"> Seminar zum Umgang mit Konflikten
<ul style="list-style-type: none"> Die Parksituation beim Kunden ist oft sehr schlecht (Parken in zweiter Reihe; aufgebrachte Anwohner, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Unfälle offenbar kein nennenswertes Thema -> standortspezifisch Beinaheunfälle werden (scheinbar) nicht gemeldet -> <i>Sifa</i> 	Parallel zu BestMobil <ul style="list-style-type: none"> Lärmmessung zur Ermittlung des Lärmpegels während der Fahrt Optimierung der Parksituation in den Einrichtungen (-> standortspezifisch Hannover; Es gibt bereits erste Absprachen)
<ul style="list-style-type: none"> Parksituation in den Einrichtungen teilweise schwierig (mehrere Fahrzeuge gleichzeitig) 		
<ul style="list-style-type: none"> Häufige Konflikte beim Kunden vor Ort (Angehörige; Hunde; persönlicher Konflikt mit Fahrer) 		
<ul style="list-style-type: none"> Fahrten finden bei jeder Witterung statt (365 Tage im Jahr; schlechte bzw. erschwerte Wetterverhältnisse) 		
Organisation		
<ul style="list-style-type: none"> Ausfall von Beschäftigten ist nicht überall optimal organisiert (teilweise Telefonketten; teilweise Subunternehmer; Kriterien für Rufbereitschaft?) 	<ul style="list-style-type: none"> Probleme werden von den MA nicht immer mit dem Vorgesetzten besprochen, obwohl der Vorgesetzte einen offenen Umgang vorlebt) -> <i>standortspezifisch Bremen</i> 	Im Rahmen von BestMobil
<ul style="list-style-type: none"> Soziale Beziehungen unter den Beschäftigten sind begrenzt (Alleinarbeit; Sozialraum nicht überall gegeben) 	<ul style="list-style-type: none"> Freiwillige Überstunden zur besseren Vergütung -> <i>Sifa</i> 	Parallel zu BestMobil <ul style="list-style-type: none"> Optimierung der Regelung bei Ausfall der Beschäftigten (z.B. Kriterien für Rufbereitschaft erarbeiten) Workshop: Fehlerkultur

Person		
<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise wenig Erfahrung in Bezug auf Fahren und Umgang mit Fahrgästen • Körperliche Belastung beim Transport und Sichern des Fahrgastes (Ergonomie: räumliche Enge, Gewicht des Fahrgastes) 		<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schulung zum Heben und Tragen (Rückenprävention, Kinästhetik)
Situation		
<ul style="list-style-type: none"> • Stress aufgrund von Verspätungen (Verkehrslage; Planungsfehler durch Disponenten) 		<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seminar/Schulung: Umgang mit stressigen Situationen <p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Planung durch Fehleranalyse in der Disposition

Luftrettung

Vergleich der Arbeitssystemanalysen¹		Maßnahmenansätze
Gemeinsamkeiten	Unterschiede	
Technik und Verkehrsumfeld		
<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise falsche Adressangaben über Leitstelle (vor allem in der Luft ein Problem, wenn die Flugsicherung Informationen benötigt) 		<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Schnittstellenarbeit mit Leitstelle

Organisation		
<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsmenge im Büro bei hohem Einsatzaufkommen nicht immer einfach zu bewältigen (Überstunden fallen an) 		<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> Regelungen zu Mehrarbeit
Person		
<ul style="list-style-type: none"> Konflikte mit Einsatzkräften vor Ort (Akzeptanz aller Beteiligten, wer den Einsatz leitet?) 		<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> Seminar: Umgang mit Konflikten an der Einsatzstelle
Situation		
<ul style="list-style-type: none"> Lärm: hoher Lärm trotz Helm, da zusätzlich gefunkt werden muss Vor allem im Sommer Hitze im Cockpit Räumliche Enge im Cockpit Wenig Frischluftzufuhr im Cockpit Hoher Zeitdruck beim Start 		<p>Im Rahmen von BestMobil</p> <p>Parallel zu BestMobil</p> <ul style="list-style-type: none"> Lärmmessung im Cockpit Sensibilisierung der Beschäftigten „Gesundheit im Cockpit“

Anhang 20

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma_P3_Pflege

Bearbeiter: Martin Templer

Tel.: (0221) 56 908-27

Fax: (0221) 56 908-10

Mail: martin.templer@systemkonzept.de

Köln, 21.01.2020



Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena

seit 1558

Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimppop
(Projektleiter)



systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

Gliederung

Management Summary	1
1 Untersuchungsmethoden.....	5
2 Ergebnisse der Eingangsanalysen.....	6
2.1 Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse	6
2.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie	12
Anlage 1: Ergebnisse der Arbeitssystemanalyse	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Anlage 2: Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung	Fehler! Textmarke nicht definiert.

Danksagung

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden entwickelt und im Unternehmen umgesetzt. Eine Wirksamkeitsüberprüfung erfolgte durch eine entsprechende Evaluation der Maßnahmen.

Die betrieblichen Untersuchungen haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten aus der ambulanten Pflege zu ermitteln und Empfehlungen für andere Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Wir bedanken uns recht herzlich bei allen Beteiligten, die die Teilnahme am Projekt ermöglicht und die eigentliche Projektdurchführung unterstützt haben.

Management Summary

Unternehmensprofil:

Unternehmen:	P3_Pflege
Branche:	Gesundheitswesen
Geschäftsfeld:	Ambulante Pflege
Anzahl der Beschäftigten:	17
Mobil Beschäftigte:	16
Zielgruppe:	Mobil Beschäftigte aus den Bereichen Krankenpflegedienst und Hausnotruf

Projektziel:

Ziele des Projekts BestMobil sind wissenschaftlich fundierte und überprüfte

- zielgenaue Präventionsmaßnahmen bei Personen mit berufsbedingter Mobilität aus der ambulanten Pflege zu ermitteln und auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen
- Empfehlungen für Unternehmen zur Bewältigung der hohen Anforderungen durch die Mobilität abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen in einer Eingangsanalyse untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung in Form von Abschlussanalysen.

Projektverlauf Firma P3:



Ergebnisse der Eingangsanalysen

GUROM-Onlinebefragung und Arbeitssystemanalyse:

Zur Analyse der Gefährdungen und der Belastungen bei der Arbeit wurde die Online-Gefährdungsbeurteilung GUROM¹ auf Beschäftigtenebene und die Arbeitssystemanalyse auf Führungsebene durchgeführt. Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse aus der Eingangsanalyse nach T-O-P-S dargestellt:

Belastungen aus der Arbeitstätigkeit	Maßnahmenvorschläge
Technik/Verkehrsumfeld	
<ul style="list-style-type: none"> • Psych. bzw. auch phys. Belastung durch gefährliche Streckenabschnitte (z.B. baumbegrenzte Straßen, stark witterungsanfällige Abschnitte) • Eine Person gab an, auf den Gurt zu verzichten 	<p>Im Rahmen von BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eco Safety Training, um gefährliche Situationen im Straßenverkehr besser meistern zu können
Organisation	
<ul style="list-style-type: none"> • Psych. Belastung durch Wechselschicht und Rufbereitschaft • Pausen werden teilweise bis sehr häufig nicht als erholsam empfunden • Führungsverhalten → Vorschläge der Beschäftigten werden häufig missachtet und es gibt abweichende Erwartungen an Arbeit/Ergebnisse • Die Beschäftigten fühlen sich gelegentlich zu hohen Anforderungen ausgesetzt und sind gelegentlich bis häufig durch Ihre Arbeit erschöpft • Die Beschäftigten sind teilweise bis häufig unzufrieden mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten • Teilweise fehlt es einigen Beschäftigten an kollegialer Unterstützung, die Kollegen werden teilweise als unzuverlässig wahrgenommen und es herrscht teilweise Unzufriedenheit mit der Konfliktlösung mit den Kollegen 	<p>Im Rahmen von BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheitszirkel, um mit den Beschäftigten ganzheitliche Lösungen zu betrieblichen Problemen auszuarbeiten • Workshop mit der Geschäftsführung zum Thema Führung
Person	
<ul style="list-style-type: none"> • Für einige Beschäftigten scheint die Vereinbarkeit der versch. Lebensbereiche häufig problematisch zu sein • Der überwiegende Teil der Beschäftigten hat gesundheitliche Beeinträchtigungen 	

¹ <https://www.gurom.de/>

Tagebuchstudie:

Positive Erkenntnisse

- **Schlafqualität:** die teilnehmenden Beschäftigten wiesen über die gesamte Arbeitswoche eine durchschnittliche Schlafdauer von 6 Stunden auf, sahen dem Arbeitstag entspannt entgegen und fühlten sich gut vorbereitet
- **Momentanes Befinden:** bei der Einschätzung des momentanen Befindens sind keine Auffälligkeiten erkennbar
- **Körperliche Belastung:** die körperliche Belastung wurde als mittelmäßig eingeschätzt
- **Zeitdruck:** der Zeitdruck wurde als gering bis mittelmäßig wahrgenommen
- **Konflikte:** über die gesamte Arbeitswoche wurden keine Konflikte genannt
- **Ressourcen:** eine gute Arbeitsorganisation und Kommunikation/Zusammenarbeit mit anderen Kunden haben den Arbeitsalltag der Beschäftigten erleichtert
- **Arbeitszeit:** die durchschnittliche Arbeitszeit lag bei 7 Std. und die Pausen waren im Durchschnitt 45 min. lag

Handlungsbedarf

- **phys. u. psychische Belastung:** über die gesamte Arbeitswoche traten Rückenschmerzen, Verspannungen, Gelenkschmerzen, Antriebslosigkeit und Erschöpfung auf, was als belastend empfunden wurde
- **Störungen:** es traten durchschnittlich 3 Störungen durch einen Anruf oder eingehende Mitteilungen über die gesamte Arbeitswoche auf
- **Private Probleme:** es wurde an private Probleme gedacht, die als belastend empfunden wurden. Hier gab es 8 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche

1 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Die Online-Gefährdungsbeurteilung (GUROM)² dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen im Arbeitsschutz eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden in diesem Projekt für die drei Bereiche Betrieb, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort durchgeführt. Hierbei werden Elemente wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Arbeitsgegenstände oder Arbeitsplätze detailliert erfasst.

Tagebuch:

Die Teilnehmer der Tagebuchstudie füllen an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen aus. Die gestellten Fragen beziehen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastungen und deren negativen Folgen.

Fahrbegleitung:

Als weitere Methode kommt eine Fahrbegleitung im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Beschäftigten aufgrund von Belastungen aus dem Verkehr während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

² <https://www.gurom.de/>

2 Ergebnisse der Eingangsanalysen

2.1 Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse

Das Projekt BestMobil zielt darauf ab, die Belastungen von mobil Beschäftigten und die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Vermeidung solcher Unfälle genauer zu untersuchen. Als mobile Zielgruppe wurden bei der Firma P3 die mobil Beschäftigten aus der mobilen Krankenpflege ausgewählt.

Zur Erfassung der berufsbedingten Mobilität wurden eine Online-Befragung zur organisationalen Mobilität (GUROM) und eine Arbeitssystemanalyse durchgeführt. Die Online-Befragung mit GUROM fand im Zeitraum vom 21.02.2019 – 13.03.2019 statt. Insgesamt haben 6 Personen (37,5 %) an der Befragung teilgenommen. Die Arbeitssystemanalyse fand vor Ort im Rahmen eines gemeinsamen Gesprächs zwischen dem Geschäftsführer sowie dem Projektbetreuer von systemkonzept am 14.02.2019 statt.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes, wurden Gefährdungsfaktoren aus den Bereichen *Technik/Verkehrsbeteiligung*, *Organisation/Arbeitstätigkeit*, *Person* und zusätzlich *situative Faktoren* erfasst (s. Abbildung 1).

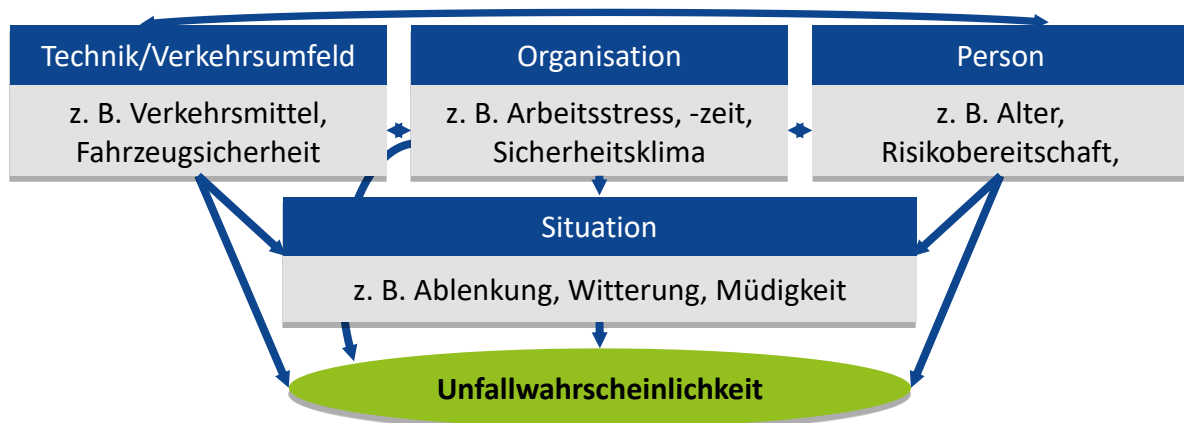


Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Gurom-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse nach T-O-P-S dargestellt und Maßnahmenansätze im Rahmen von BestMobil sowie parallel zu BestMobil abgeleitet.

Analyseergebnisse		Maßnahmenansätze
Arbeitssystemanalyse	GUROM	
Technik/Verkehrsumfeld		
<p>Die beruflichen Fahrten werden überwiegend im städtischen Bereich zurückgelegt.</p> <p>Ø Länge einer Tour= 8-9km Ø Dauer einer Tour= 10min.</p>	<p>Berufliche Fahrten werden ausschließlich mit dem PKW zurückgelegt und die monatliche Fahrleistung liegt bei 1100km. Es handelt sich häufiger um Innerorts-Wege</p> <p>Es werden 5 bis mehr als 20 Ziele pro Woche angefahren und die Beschäftigten haben teilweise bis häufig dieselben Routen</p>	<p>Im Rahmen von BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheitszirkel, um mit den Beschäftigten ganzheitliche Lösungen zu betrieblichen Problemen auszuarbeiten • Handlungshilfe „Gut ankommen: Betriebliche Mobilität sicher gestalten“, (siehe Gurom-Gefährdungsprofil, S. 80)
<p>Psych. bzw. auch phys. Belastung durch besondere Witterungsbedingungen (z.B. starker Schneefall, Regen oder Fahren bei hoher Hitze)</p>	<p>Bei einigen Beschäftigten kommen teilweise bis häufig (n=4/5) gefährliche Streckenabschnitte auf beruflichen Fahrten vor. Am häufigsten kommen baumbegrenzte Straßen, stark witterungsanfällige Abschnitte sowie andere besondere Streckenmerkmale vor (n=2/6).</p>	<p>Im Rahmen von BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eco Safety Training, um gefährliche Situationen im Straßenverkehr besser meistern zu können
<p>Mögliche psych. Belastung durch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern</p>		
	<p>Eine Person gab an, dass teilweise Treppen, keine Gehwege und schadhafter Belag mit Unebenheiten oder rutschiger Oberflächen vorkommt</p>	<p>Parallel zu BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchführung eines Stolperparcours, um den Blick für gefährliche Situationen im Alltag zu schärfen
	<p>Eine Person gab an, auf den Gurt zu verzichten</p>	<p>Parallel zu BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Persönliches Gespräch mit Beschäftigten führen

Organisation		
<p>Psych. Belastung durch Bereitschaftsdienst bzw. Arbeit auf Abruf</p> <p>Psych. Belastung durch Schichtarbeit</p>	<p>Der Großteil der Beschäftigten arbeitet in Wechselschicht (n=3/5), zwei Mal im Monat am Wochenende (n=4/5) und Sie haben mehr als 3 Tage im Monat Bereitschaftsdienst (n=4/5)</p>	<p>Parallel zu BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsberatung bzw. Information zum Modellprojekt: „Neue ArbeitsZeitPraxis“, (siehe Gurom-Gefährdungsprofil, S. 73) • Infomaterial zum Thema „Gesund arbeiten – gut leben. Ohne lange Arbeitszeiten“, (siehe Gurom-Gefährdungsprofil, S. 73)
<p>Es werden Kurzpausen zwischen den Fahrten zum nächsten Patienten gemacht</p>	<p>Einige Beschäftigte empfinden Ihre Pausen teilweise bis sehr häufig nicht als erholsam (n=4/5). Pausen werden meistens am Arbeitsplatz verbracht, um etwas zu essen, trinken, andere Arbeiten während der Pause oder führen Arbeitsgespräche.</p>	
<p>Phys. Belastung durch das Heben, Tragen & Lagern von Patienten</p>	<p>Einzelne Beschäftigte geben an (n=3/5), dass Sie beim Kunden häufig schwerer körperlicher Arbeit ausgesetzt sind sowie...</p>	<p>Es erfolgt bereits ein regelmäßiges Fortbildungsangebot vom Betrieb zum Thema Kinästhetik (Richtig, Heben, Tragen & Lagern)</p>
<p>Belastung durch hohe Konzentration, Sehanstrengung beim Fahren bei Dunkelheit</p>	<p>...ungünstigen Licht- und Sichtverhältnissen</p>	
<p>Hautkontakt mit bzw. Einatmen von Keimen</p>	<p>...Infektionsgefahr</p>	<p>Es erfolgt bereits ein regelmäßiges Fortbildungsangebot vom Betrieb zum Thema „Wie spritze ich richtig“</p>
<p>Psych. Belastung durch unvorhersehbare Bedingungen bei Patienten</p>		<p>Es erfolgt bereits ein regelmäßiges Fortbildungsangebot vom Betrieb zum Umgang mit chronisch kranken Patienten</p>
<p>Physische Belastung bei unzureichender Ausstattung der Wohnungen mit medizinischem Equipment</p>		

(z.B. keine Antirutschmatte oder kein höhenverstellbares Bett)		
Belastung durch Gerüche		
	Verhalten der Vorgesetzten wird gemischt wahrgenommen. Vorschläge der Beschäftigten (n=6) werden häufig missachtet und Erwartungen an Arbeit/Ergebnisse wird unterschiedlich wahrgenommen	Im Rahmen von BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> • Workshop mit der Geschäftsführung zum Thema Führung
	Teilweise fehlt es einigen Beschäftigten (n=6) an kollegialer Unterstützung, die Kollegen werden teilweise als unzuverlässig wahrgenommen und es herrscht teilweise Unzufriedenheit mit der Konfliktlösung mit den Kollegen	Parallel zu BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> • Seminar „Einführung in das Konfliktmanagement“, um das betriebliche Konfliktgeschehen konstruktiv zu beeinflussen
Psych. Belastung durch Konflikte mit Patienten	Teilweise kommt es bei den Beschäftigten (n=5) zu vermeidbaren Konflikten und es besteht teilweise Unzufriedenheit bei der Konfliktlösung mit Dritten (Patienten, Kunden, Geschäftspartnern)	
	Durch die Arbeitsorganisation und den Rahmenbedingungen kommt es gelegentlich bei den Beschäftigten (n=5) zu Konflikten wegen der Arbeitszeit, zu Schwierigkeiten mit Kundenkontakt und Arbeitsplatzunsicherheit	
Bei Ausfall der Beschäftigten psych. Belastung durch Zeitdruck bzw. hohe Arbeitsmenge	Die Beschäftigten (n=4) fühlen sich gelegentlich zu hohen Anforderungen	Im Rahmen von BestMobil:

	<p>ausgesetzt und sind gelegentlich bis häufig durch Ihre Arbeit erschöpft</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Workshop mit der Geschäftsführung zum Thema Führung • Handlungshilfe „Kein Stress mit Stress“ von INQA zum Umgang mit Stress am Arbeitsplatz (siehe Gurom-Gefährdungsprofil, S. 79)
	<p>Die Beschäftigten sind teilweise bis häufig (n=5/6) unzufrieden mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten</p>	<p>Parallel zu BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung bei Auswahl und Beschaffung: wie werden Beschäftigtenwünsche berücksichtigt?
Person		
	<p>Für einige Beschäftigten (n=3/6) scheint die Vereinbarkeit der versch. Lebensbereiche häufig problematisch zu sein</p>	<p>Im Rahmen von BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infomaterial „Life-Balance“ von der IGA zur Bedeutung von Life-Balance und Auswirkungen von Imbalance etc., (siehe Gurom-Gefährdungsprofil, S. 81) <p>Parallel zu BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seminar „Work-Life-Balance“ von der BGN, um Kenntnisse über den Einfluss und mögliche Auswirkungen arbeitsbedingter und privater Belastungen zu erwerben
	<p>Der überwiegende Teil der Beschäftigten (n=4/6) gab an, teilweise bis häufig gesundheitliche Beeinträchtigungen zu haben bzw. auf Medikamente angewiesen zu sein. Zu den genannten gesundheitlichen Einschränkungen zählen chronische Schmerzstörungen, Schlafstörungen,</p>	<p>Parallel zu BestMobil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trainings und Seminare zur Prävention von Rückenbeschwerden von der BGW in Dresden

	Übergewicht, sowie Atemwegserkrankungen.	
	Die Mehrheit der Antwortenden (n=3/4) treibt weniger als eine Stunde pro Woche Bewegungssport	Im Rahmen von BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> BGW Infomaterial "Mutmacher: Ausgleichsübungen und Bewegungsgeschichten", (siehe Link)
	Die Beschäftigten (n=6) gaben eine mittlere Risikobereitschaft an.	Parallel zu BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> "Risiko-Check" - Mit dieser Aktion möchten die Unfallkassen, Unfallversicherungsträger und Deutsche Verkehrssicherheitsrat für ein stärkeres Risikobewusstsein sensibilisieren
Situation		
Psych. Belastung durch Unterbrechungen während der Fahrt (Fahren und Telefonieren, wenn keine Freisprecheinrichtung gegeben ist)	Ablenkungen auf Wegen und Fahrten, z.B. durch Telefonate, ablenkende Gedanken kommen bei den Beschäftigten (n=5) selten vor	Im Rahmen von BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> Informations- und Lehrmedien wie Sie Ablenkung vom Verkehrsgeschehen vermeiden und sicher ans Ziel kommen, (siehe Gurom-Gefährdungsprofil, S. 89)
Belastung durch hohe Konzentration, Sehanstrengung beim Fahren bei Dunkelheit	Bei den Beschäftigten (n=4/5) kommen auf beruflichen Fahrten besondere Verkehrssituationen wie Wege in Dunkelheit und die Überquerung von Straßen an unübersichtlichen Stellen häufig bis sehr häufig vor	Im Rahmen von BestMobil: <ul style="list-style-type: none"> Informations- und Lehrmedien von der BG Verkehr mit Tipps zum „Sehen und gesehen werden“, (siehe Gurom-Gefährdungsprofil, S. 90)
	Auf beruflichen Fahrten gibt es bei den Beschäftigten (n=3) gelegentlich unnötig lange Fußwege wegen Parkplatzmangel/Blockaden sowie Stress durch die Parkplatzsuche.	

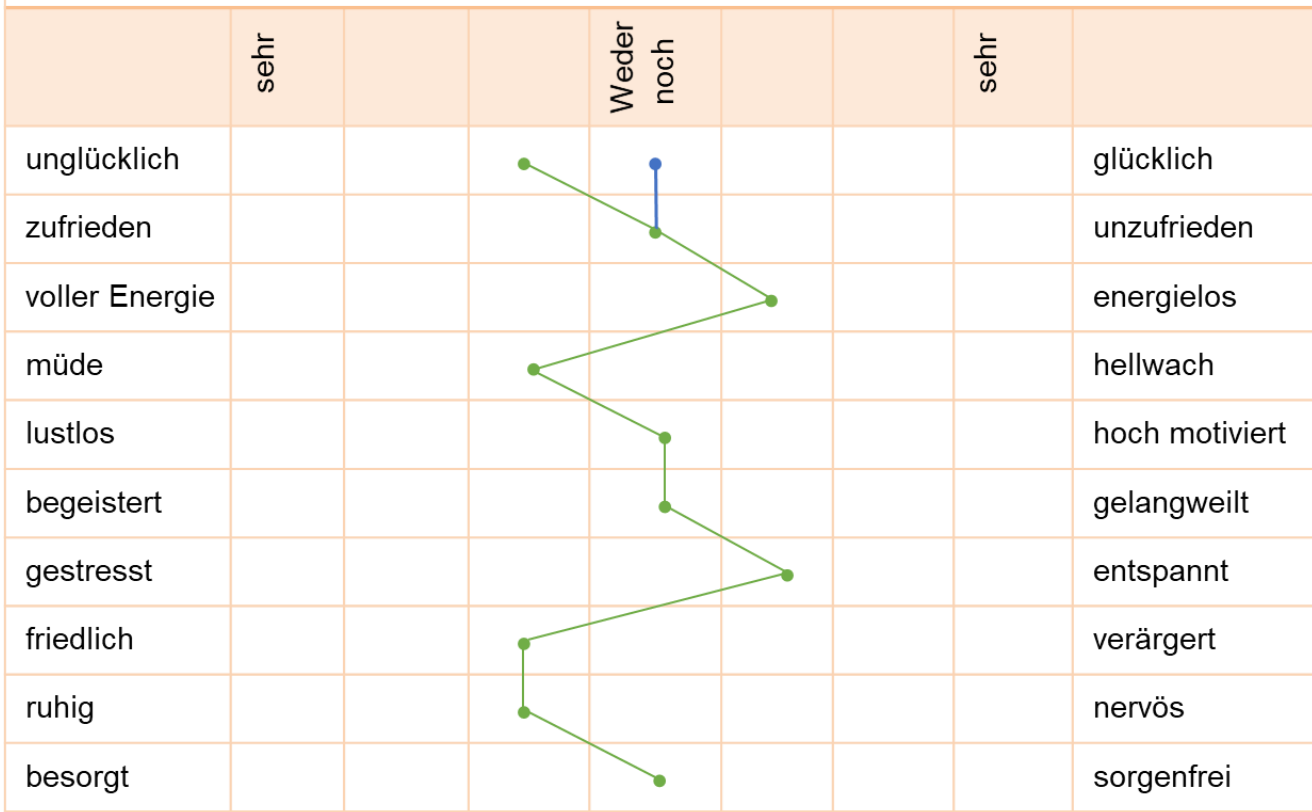
2.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie

Über einen Zeitraum von einer Arbeitswoche wurde mittels einer Tagebuchstudie der tagesaktuelle Zustand von 4 Beschäftigten hinsichtlich physiologischer und psychologischer Merkmale erfasst, um Auskunft über die alltäglichen Arbeitsbedingungen zu erhalten. Der Fragebogen hatte einen Umfang von 3 Seiten und die Ausfülldauer betrug zwischen 5-10 min. Nach einem festen Ablaufschema wurde 2-mal täglich ein Fragebogen ausgefüllt; d. h. morgens vor Arbeitsbeginn des jeweiligen Tages und abends nach Abschluss des Arbeitstages. Morgens erfolgte eine Abfrage hinsichtlich der Schlafqualität und des momentanen Befindens. Am Abend wurden der Arbeitstag sowie der körperliche und psychische Zustand von den teilnehmenden Beschäftigten eingeschätzt. Die Ergebnisse der Tagebuchstudie wurden über die gesamte Arbeitswoche für alle teilnehmenden Beschäftigten zusammengefasst. Die Ergebnisse für die 4 Beschäftigten sehen wie folgt aus:

Fragen zur Schlafqualität morgens	Mittelwert
Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen?	5,7 Stunden
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	Weder noch
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	Trifft eher zu
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	Trifft eher zu
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	Über die Arbeitswoche insgesamt 3 Nennungen
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	Über die Arbeitswoche insgesamt 6 Nennungen

Skala: Trifft zu – Trifft eher zu – Weder noch – Trifft eher nicht zu – Trifft nicht zu

Einschätzung des momentanen Befindens morgens



● = Mittelwert des Befindens morgens

● = Mittelwert des Befindens abends


Fragen zum Arbeitstag abends	Mittelwert
Wie schätzen Sie den Zeit-/Termindruck am heutigen Tag ein?	gering bis mittelmäßig
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z. B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	mittelmäßig
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	gut
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten, der Sie belastet?	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kunden, der Sie belastet?	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, der Sie belastet?	Keine Nennung

Hatten sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	Keine Nennung
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	8 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? Wenn ja, welche Veränderungen?	Keine Nennung
Hat heute etwas Ihren Arbeitstag leichter gemacht?	<p>Arbeitsorganisation: 3 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche</p> <ul style="list-style-type: none"> • alles lief wie geplant <p>Unterstützung/Hilfe durch Kollegen/Vorgesetzten: Keine Nennung</p> <p>Kommunikation oder Zusammenarbeit mit Kunden: 2 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche</p> <ul style="list-style-type: none"> • alle freundlich, haben sich gefreut mich zu sehen • Patienten alle freundlich <p>Etwas anderes nämlich: 2 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche</p> <ul style="list-style-type: none"> • nachträgliche Blumen zum Geburtstag geschenkt • Hilfe durch Angehörigen
Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet?	7 Std.
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs?	2 Std.
Wie lang war insgesamt Ihre Pause?	45 min.
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilungen gestört?	Durchschnittlich 3 Störungen bei 8 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche

Skala: sehr groß – groß – mittelmäßig – gering – sehr gering
 sehr gut – gut – mittelmäßig – schlecht – sehr schlecht

Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends

Ich hatte heute...	Belastungswert
Kopfschmerzen	18
Rückenschmerzen	49
Bauchschmerzen	9
Magen-/Darmprobleme	1
Durchblutungsstörungen	0
Schmerz im Herzbereich	0
Herzrasen	0
Verspannungen	46
Gelenkschmerzen	49
Augenbeschwerden	0
Angstzustände	0
Nervosität	0
Überforderung	3
Niedergeschlagenheit	13
Antriebslosigkeit	27
Erschöpfung	39
Konzentrationsmangel	0
Stress im Straßenverkehr	7

 = grüner Bereich, etwas belastend (0 bis 25 Punkte)

 = oranger Bereich, belastend (26 bis 50 Punkte)

 = roter Bereich, äußerst belastend (>51 Punkte)

Aufgrund der späteren Teilnahme am Projekt BestMobil im Februar 2019 konnten die weiterführenden Projektschritte (Auswahl, Organisation und Durchführung der Maßnahmen, Abschlussanalysen und Abschluss-Workshop) nicht fortgeführt werden. Demzufolge werden lediglich die Ergebnisse der Eingangsanalyse vorgestellt.

Anhang 21

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma V3_nicht-technischer_Außendienst

Bearbeiter: Dr. rer. med. Alzbeta Jandova
Dr.-Ing. Katrin Höhn
Tel.: (0351) 463-3 4925
Fax: (0351) 463-37283
Mail: Alzbeta.jandova@tu-dresden.de
Katrin.hoehn@tu-dresden.de

Dresden, 21.01.2020



Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena
seit 1558

Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimppop
(Projektleiter)



systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

Gliederung

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“	1
1 Projekt BestMobil.....	3
1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen	3
1.2 Untersuchungsmethoden.....	3
2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen.....	4
3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen.....	5
3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse	5
3.1.1 Technik.....	6
3.1.2 Organisation	6
3.1.3 Person.....	7
3.1.4 Situation	7
3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie	8
3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung	12
4 Maßnahmenempfehlung	15
5 Maßnahmenumsetzung und Evaluation.....	15
5.1 Maßnahme 1: Durchführung eines Verkehrssicherheitszirkels.....	15
5.1.1 Beschreibung der Maßnahme.....	15
5.1.2 Auswertung der Evaluation	16
5.2 Maßnahme 2: Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings	16
5.2.1 Beschreibung der Maßnahme.....	16
5.2.2 Auswertung der Evaluation	17
6 Abschluss/ Ausblick.....	17
Anlagen.....	18

1 Projekt BestMobil

1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen

Beschäftigte von mobil tätigen Unternehmen wie Ingenieurbüros sind häufig unterwegs zu Kunden. Die Beschäftigten nehmen die Herausforderungen und Probleme von den Kunden mit in den häufig hektischen Verkehr. Diese komplexe Situation stellt hohe Anforderungen an die mobil Tätigen mit der Folge, dass es bei berufsbedingter Mobilität immer häufiger zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge kommt.

Ziel der Untersuchungen ist es, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Servicebereich zu ermitteln und Empfehlungen für Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung.

1.2 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Die online-Gefährdungsbeurteilung (GUROM) dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden für die drei Teilsysteme Betrieb, Verkehr und Patient durchgeführt. Hierbei werden Aspekte wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Ein- und Ausgabeelemente, Arbeitsgegenstände und Arbeitsplätze detailliert beschrieben und erläutert.

Langfragebogen:

Zur Messen des Status Quo der Mobilitätssituation unmittelbar VOR und NACH der Maßnahmeneinführung in den Unternehmen kommt ein Langfragebogen zum Einsatz. Er ermöglicht eine nochmalige Null- und gleichzeitig eine Verlaufsmessung.

Tagebuch:

Die Teilnehmer der Tagebuchstudie wurden gebeten, an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen auszufüllen. Die gestellten Fragen bezogen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastung und deren negativen Folgen.

Mitfahrt:

Als weitere Methode kommt eine Mitfahrt im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Beschäftigten aufgrund von Belastungen aus dem Arbeitssystem (Betrieb, Verkehr,

Patienten) während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

Auswertung von Gefährdungsbeurteilungen

Eine Auswertung vorhandener Gefährdungsbeurteilungen soll Hinweise auf bereits erkannte Gefährdungen und Belastungen im Zusammenhang mit den mobilen Tätigkeiten der Beschäftigten geben. Bereits durchgeführte Maßnahmen in diesem Zusammenhang werden recherchiert. Hierfür wurde ein Bewertungsinstrument für die Qualität der Gefährdungsbeurteilungen erarbeitet.

2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen

Profil:

Unternehmen: Firma V3

Branche: Außendienst

Geschäftsfeld: Sicherheitstechnische Betreuung

Selbständig seit 20 Jahren

Anzahl der Beschäftigten: 3

Zielgruppe: Außendienstmitarbeiter / Berater

Projektverlauf:



3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen

3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse

Die Erstbefragung mit GUROM-Gefährdungsbeurteilungsfragebogen wurde im März 2017 durchgeführt. Insgesamt nahmen drei Beschäftigten der Firma V3 an der GUROM-Befragung teil. Die GUROM-Zweitbefragung fand zwischen Dezember 2018 und März 2019 statt, es nahmen dieselben drei Respondenten teil.

Am 27.10.2017 wurde die Arbeitssystemanalyse durchgeführt. Hieran war neben den Projektbearbeiterinnen der TU Dresden ein Gesellschafter von der Firma V3 beteiligt. Nach der Umsetzung der Maßnahmen wurde am 18.02. 2019 erneut ein Gesprächstermin vereinbart, um im Rahmen der Arbeitssystemanalyse über die Auswirkungen der Maßnahmen in den Teilsystemen Büro – Verkehr – Kunde zu sprechen.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes wurden Belastungen aus den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situative Faktoren erfasst (s. Abbildung 1).

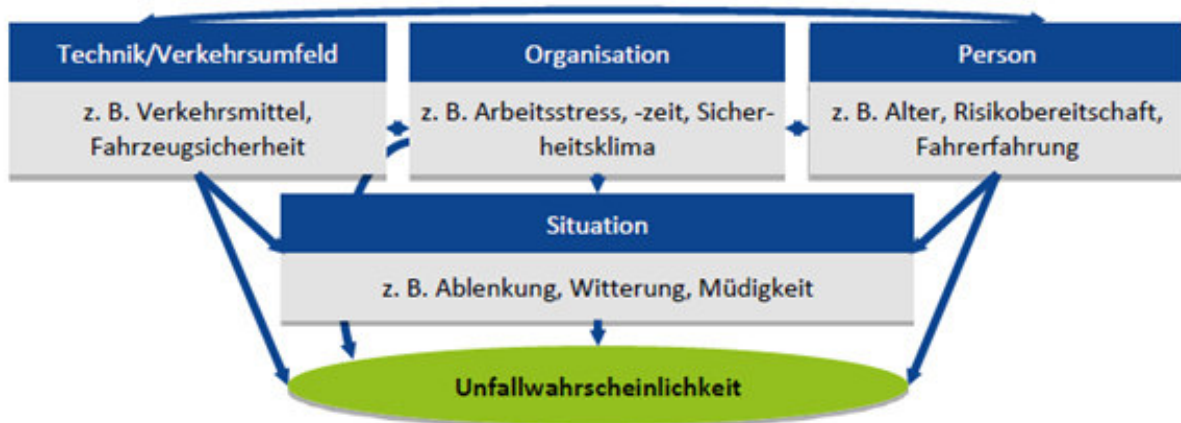


Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Der Anteil der Fahrtätigkeit der Beschäftigten der Firma V3 liegt bei ca. 20% der Gesamtarbeitszeit. Weitere 10% verbringen die Beschäftigten im Büro und etwa 70% beim Kunden. Die Kundenbesuche sind mitunter gekennzeichnet durch unvorhersehbare Bedingungen beim Kunden, unklare Absprachen mit Kunden (Ist/ Soll-Situationen) bzw. unterschiedliche Vorstellungen des Kunden.

Im Ergebnis der Untersuchungen konnten einige Aspekte herausgefunden werden, die als Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Belastungssituation der Beschäftigten im Zusammenhang mit der Verkehrssituation dienen können.

3.1.1 Technik

Hinsichtlich der Technik war zum Untersuchungszeitpunkt die Situation durch gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte gekennzeichnet, insbesondere:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> • hohe Verkehrsbeteiligung auf beruflichen Fahrten und Wegen • Nicht sicherheitsgerechte Straßenüberquerung und Verkehrsverhalten • Gefährliche Verkehrsbereiche und Streckenabschnitte (Kreuzungen, Bushaltestellen...), Stauabschnitte • Häufiger Aufenthalt auf fremden Betriebsgeländen 	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Verkehrsbeteiligung auf beruflichen Fahrten und Wegen = • inzwischen sicherheitsgerechte Straßenüberquerung und Verkehrsverhalten ↓ • Gefährliche Verkehrsbereiche und Streckenabschnitte (Kreuzungen, Bushaltestellen...), Stauabschnitte =

3.1.2 Organisation

Organisationale Faktoren mit Verbesserungspotenzial beziehen sich auf:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung Arbeitszeit, Pausen: es herrscht eine hohe Überstundenlast (10-30h/Monat), Arbeitszeiten liegen mitunter außerhalb der üblichen Zeiten; <i>teilweise bis häufig</i> fehlen Erholungspausen. • Sicherheitskultur: selten findet eine Kommunikation von Sicherheitsinformationen statt. Die Bereitschaft, sich für die eigene Sicherheit einzusetzen und verantwortlich zu sein, ist eher gering. • Organisation beruflicher Fahrten: Die Fahrtenorganisation ist häufig schwierig • Hinweise auf Schwierigkeiten mit Mitgestaltungsmöglichkeiten: Unzufriedenheit mit Handlungsspielraum. 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung Arbeitszeit, Pausen: es herrscht eine hohe Überstundenlast (10-30h/Monat), Arbeitszeiten liegen mitunter auch am Wochenende; <i>teilweise</i> fehlen Erholungspausen. ↓ • Organisation beruflicher Fahrten ist häufig schwierig = • Hinweise auf Schwierigkeiten mit Mitgestaltungsmöglichkeiten: Unzufriedenheit mit Handlungsspielraum. = • Das Thema Sicherheit wurde inzwischen zum Thema der innerbetrieblichen Kommunikation. • Dafür ist jedoch das soziale Klima schlechter geworden, vor allem das Konfliktmanagement weit Optimierungspotenzial auf. ↑

3.1.3 Person

Hinsichtlich der persönlichen Aspekte weisen folgende Aspekte Handlungsbedarf auf:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> starke Schwierigkeiten mit der Vereinbarkeit von Beruf und Familie Verkehrsverhalten bei Ablenkung und Zeitdruck: hier kann ein risikoreicheres Verhalten unter Zeitdruck registriert werden, dabei steht die „Freude am Fahren“ vorrangig zu einem ruhigen, gelassenen Fahrstil. 	<ul style="list-style-type: none"> starke Schwierigkeiten mit der Vereinbarkeit von Beruf und Familie = Handlungsbedarf bei Risikobereitschaft und Risikokompetenz – gewisse Sorglosigkeit im Straßenverkehr, gepaart mit Überschätzung der eigenen Risikokompetenz ↑ Verkehrsverhalten bei Ablenkung und Zeitdruck =

3.1.4 Situation

Auch bei situativen Faktoren ist Gestaltungsbedarf angezeigt:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme: Fahrten werden als belastend empfunden, es herrscht Zeitdruck auf Arbeitswegen und auf beruflichen Fahrten und Wegen. Ebenso ist ein Stressempfinden auf beruflichen Fahrten und Wegen zu verzeichnen. Ablenkung: teilweise wird während der Fahrt telefoniert, auch ablenkende Gedanken (Termine und Aufgaben, die als nächstes anstehen) während beruflicher Wege werden angezeigt. Es finden Parallelhandlungen auf beruflichen Fahrten und Arbeitswegen (Essen oder Trinken, Radio hören) statt. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen: Es gibt <i>häufig</i> situativ anspruchsvolle Verkehrssituationen (z. B. Wege im Dunkeln, besondere Unfallschwerpunkte) und Stress durch Parkplatzsuche. 	<ul style="list-style-type: none"> Ablenkung: teilweise wird während der Fahrt telefoniert, auch ablenkende Gedanken (Termine und Aufgaben, die als nächstes anstehen) während beruflicher Wege werden angezeigt. Es finden Parallelhandlungen auf beruflichen Fahrten und Arbeitswegen (Essen oder Trinken, Radio hören) statt. = Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen: Es gibt <i>gelegentlich</i> situativ anspruchsvolle Verkehrssituationen (z. B. Wege im Dunkeln, besondere Unfallschwerpunkte) und Stress durch Parkplatzsuche. ↓ Das Stressempfinden auf beruflichen Fahrten hat sich scheinbar reduziert. ↓

↓ = Verbesserung im Vergleich zur Ersterhebung (i.d.R. Reduzierung der negativen Aspekte)

= = Ausprägung über die Zeit unverändert

↑ = Verschlechterung im Vergleich zur Ersterhebung (i.d.R. Zunahme der negativen Aspekte)

3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie

Die Tagebücher wurden zwischen 29.01.2018 und 23.02.2018 von dem Gesellschafter und zwei Beschäftigten der Firma V3 ausgefüllt. Hierbei wurden an fünf aufeinanderfolgenden Tagen jeweils vor Arbeitsbeginn und nach Beendigung der Arbeit ein entsprechender Tagebuch-Fragebogen beantwortet. Die Tagebücher wurden sowohl in der Frühschicht, als auch in der Spät- und Tagschicht eingesetzt.

Der Fragebogen hatte einen Umfang von drei Seiten und die Ausfülldauer betrug zwischen 5-10 min. Nach einem festen Ablaufschema wurde 2-mal täglich ein Fragebogen ausgefüllt; d. h. morgens vor Arbeitsbeginn des jeweiligen Tages und abends nach Abschluss des Arbeitstages. Morgens erfolgte eine Abfrage hinsichtlich der Schlafqualität und des momentanen Befindens. Am Abend wurden der Arbeitstag sowie der körperliche und psychische Zustand von den teilnehmenden Beschäftigten eingeschätzt. Nach Umsetzung der Maßnahmen erfolgte die Zweiterhebung in Januar 2019, dieses Mal jedoch nur mit zwei Respondenten. Die Ergebnisse der Zweiterhebung wurden über die gesamte Arbeitswoche und über alle Probanden hinweg zusammengefasst und mit der Untersuchung aus der Eingangsanalyse gegenübergestellt. Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

Fragen morgens	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen?	6,6 Stunden	7,0 Stunden
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	trifft eher zu	trifft zu
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	Weder - noch	Trifft eher zu
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	Weder - noch	Trifft eher zu
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	An 1 von 5 Tage einmalige Antwort „Ja“	Keine Nennung
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	An 3 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort jeweils 1x angegeben.	An 5 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort jeweils 1x angegeben.

Skala: Trifft zu – Trifft eher zu – Weder noch – Trifft eher nicht zu – Trifft nicht zu


Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie schätzen Sie den Zeit- /Termindruck am heutigen Tag ein?	mittelmäßig	mittelmäßig
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z. B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	gering	gering
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	gut	gut
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten, der Sie belastet?	Keine Nennung	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kunden, der Sie belastet?	In der gesamten Arbeitswoche wurde ein Konflikt von einer Person genannt.	In der gesamten Arbeitswoche wurde ein Konflikt von einer Person genannt.
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, der Sie belastet?	In der gesamten Arbeitswoche wurde ein Konflikt von einer Person genannt.	Keine Nennung
Hatten sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision	Keine Nennung	Keine Nennung
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	An 3 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort jeweils 1x angegeben.	An 4 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort jeweils 1x angegeben.
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? Wenn ja, welche Veränderungen?	Es wurden drei Veränderungen über die gesamte Arbeits- woche angegeben, und folgendermaßen beschrieben: - zusätzliche Aufgaben - unerwartete Kundenanfrage	Es wurde eine Veränderung über die gesamte Arbeitswoche angegeben: - Terminverschiebung

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Hat heute etwas Ihren Arbeitsalltag leichter gemacht?	Bereich <u>Arbeitsorganisation</u> : - freie Zeiteinteilung (4x) - gute Zusammenarbeit mit Kunden Bereich <u>Unterstützung und Kommunikation</u> : - Kommunikation mit Kunden - Hilfe durch Kollegen - Arbeitsmittel zur Verfügung gestellt	Bereich <u>Arbeitsorganisation</u> : - Selbstorganisation funktioniert Bereich <u>Unterstützung und Kommunikation</u> : - Absprachen (2x) - Projektbesprechung - Terminabstimmung - Kollegen, Kunde
Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet?	11,1 Std.	8,7 Std.
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs?	1,75 Std.	1,55 Std.
Wie lang war insgesamt Ihre Pause?	66 min.	47 min.
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilungen gestört?	An 4 von 5 Tagen wurden von jeweils einer Beschäftigten Störungen genannt, jedoch ohne konkrete Angabe.	An 4 von 5 Tagen wurden von jeweils einer Beschäftigten Störungen genannt, jedoch ohne konkrete Angabe.

Skala: sehr groß – groß – mittelmäßig – gering – sehr gering

sehr gut – gut – mittelmäßig – schlecht – sehr schlecht

Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends		
Ich hatte heute...	Ersterhebung Belastungswert	Zweiterhebung Belastungswert
Kopfschmerzen	3	2
Rückenschmerzen	12	7
Bauchschmerzen	0	0
Magen-/Darmprobleme	2	0
Durchblutungsstörungen	5	0
Schmerz im Herzbereich	0	0
Herzrasen	0	0
Verspannungen	9	5
Gelenkschmerzen	4	0
Augenbeschwerden	3	2
Angstzustände	0	0
Nervosität	0	0
Überforderung	4	0
Niedergeschlagenheit	2	3
Antriebslosigkeit	1	0
Erschöpfung	4	1
Konzentrationsmangel	4	1
Stress im Straßenverkehr	0	1

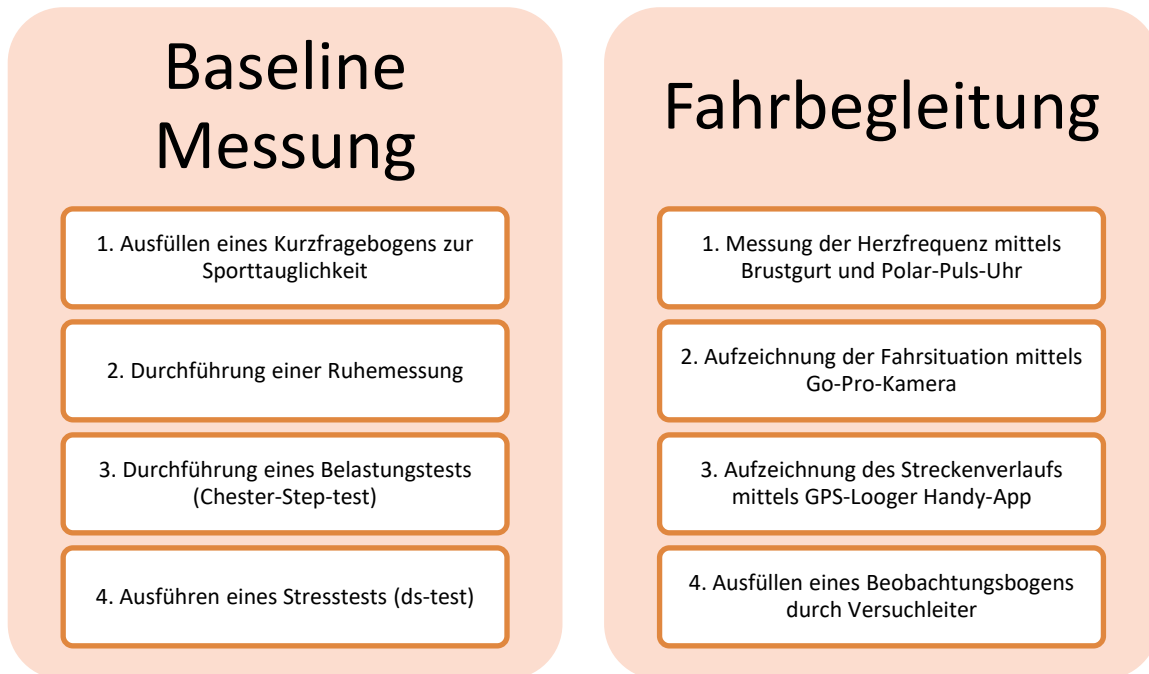
 = grüner Bereich, etwas belastend (0 bis 10 Punkte)

 = oranger Bereich, belastend (11 bis 20 Punkte)

 = roter Bereich, äußerst belastend (>20 Punkte)

3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung

Ziel der Fahrbegleitung war die Erfassung physiologischer und psychologischer Stressparameter während der Fahrtätigkeit eines Beschäftigten der Firma V3. Der genaue Ablauf der Baseline Messung und der Fahrbegleitung sieht wie folgt aus:



Baseline-Messung:

Am Untersuchungstag der Fahrbegleitung wurde mit dem Beschäftigten zunächst eine Baseline- Messung durchgeführt, um Vergleichswerte für die Fahrbegleitung zu haben und nähere Informationen zu erhalten, wie sich die Herzfrequenz in Ruhe, unter Belastung und während einer Stresssituation verhält. Zu Beginn der Voruntersuchung wurde ein Kurzfragebogen zur Sporttauglichkeit ausgefüllt. Anschließend wurde nach einer 5-minütigen Ruhemessung der Chester-Step-Test zur Erfassung der Herzfrequenz unter körperlicher Belastung durchgeführt. Hierzu mussten die Teilnehmer in einer festgelegten Geschwindigkeit eine 20 cm hohe Treppenstufe auf und ab gehen. Folgende Belastungsstufen wurden durchlaufen:

- 2 Minuten: Stufe 1 = 15 Steps pro Minute = 60 BPM
- 2 Minuten: Stufe 2 = 20 Steps pro Minute = 80 BPM
- 2 Minuten: Stufe 3 = 25 Steps pro Minute = 100 BPM
- 2 Minuten: Stufe 4 = 30 Steps pro Minute = 120 BPM

Zum Schluss der Vortestmessung erfolgte der psychologische Stresstest "d2-test" zur Erfassung der Herzfrequenz während einer Stresssituation. Beim "d2-test" lautet die Aufgabe, in 14 Zeilen den Buchstaben "d" mit jeweils zwei Strichen anzukreuzen. Pro Zeile stehen 20 Sekunden zur Verfügung und man sollte so schnell wie möglich jede Zeile mit möglichst keinen Fehlern bearbeiten.

Fahrbegleitung:

Nach der Baseline-Messung erfolgte die Fahrbegleitung während eines typischen Arbeitstages. Hierzu musste die teilnehmende Person zunächst einen Brustgurt anziehen, um die Herzfrequenz mittels einer Polar-Pulsuhr während der Fahrtätigkeit aufzuzeichnen. Die Fahrsituation wurde mit einer Go-Pro Videokamera aufgezeichnet. Der Streckenverlauf der Touren sowie die Geschwindigkeit und die Beschleunigung wurden mit der GPS-Logger Handy-App erfasst. Zusätzlich füllte die Versuchsleiterin während der Fahrbegleitung die Beobachtungsbögen zum Fahrverhalten aus.

Aus betrieblichen Gründen stand der Gesellschafter der Firma V3 zum zweiten Messzeitpunkt für die Fahrbegleitung nicht mehr zur Verfügung. Da bei der Fahrbegleitung Daten von einer Person über zwei Messzeitpunkte verglichen werden, konnte bei der Zweiterhebung kein anderer Beschäftigter einspringen. In der Tabelle 1 werden deshalb lediglich die Daten zur Fahrbegleitung der Ersterhebung festgehalten.

Tabelle 1: Übersicht der Fahrbegleitung eines Gesellschafters der Firma V3

Fahrbegleitung	Ersterhebung
Messzeitpunkt	Mitte Juni 2018 7:36 – 15:06 Uhr
Arbeitszeit	7,5 Std.
Anzahl Teiltouren	5
Fahrtstrecke	41,4
Fahrdauer	1:54

Die u.a. Ergebnisse spiegeln die Situation zur Ersterhebung wider:

Fahrzeugzustand
<ul style="list-style-type: none"> • Der allgemeine äußere und innere Pflegezustand des Fahrzeugs (eigener Dienstwagen) werden als befriedigend bis gut eingeschätzt • Der technische Zustand sowie die Ladungssicherung werden als gut eingeschätzt. • Das Fahrzeug allgemein, die Motorisierung, Sicherheitsausstattung, Fahrerkomfortausstattung und die Eignung für dienstliche Zwecke werden als sehr gut eingestuft • Der Pflege- und Wartungszustand wird sehr gut empfunden.
Wünsche für die Ausstattung zukünftiger Fahrzeuge: k. A.

Fahrverhalten im Straßenverkehr

Beim Fahrverhalten im Straßenverkehr gab es wenige bedeutenden Auffälligkeiten. Der Fahrer fuhr langfristig 10km/h zu schnell, überwiegend in übersichtlichen Situation ohne Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer. Es kam drei Mal zum abrupten Abbremsen. Der Fahrer hat sich zwei Mal über andere Verkehrsteilnehmer aufgeregt.

Parallelhandlungen während der Fahrt

Während der gesamten begleiteten Fahrt hat der Fahrer mehrmals getrunken und das Navi-Gerät während der Fahrt eingestellt.

Pausenverhalten

Es wurde eine kurze Pause von 5 Min. zur Nahrungsaufnahme gehalten.

Einschätzung des Fahrverhaltens nach Tourende

Die Fahrzeugbedienung war gekennzeichnet durch:

- weiches Anfahren
- ruhiges Gas geben
- häufiges einhändiges Fahren

Die Benutzung der Fahrbahn war gekennzeichnet durch:

- konstante Spurhaltung
- angepasstes Anordnen
- seltenen Spurenwechsel

Verkehrsanpassung war gekennzeichnet durch:

- stetiges Mitfahren
- stabile, risikoarme Fahrweise

Stresserleben während der Fahrt

Das Stresserleben wurde während der Fahrtbegleitung sechs Mal erfasst. Der Stress wurde während der Fahrtbegleitung im Schnitt als gering bis mittelmäßig erlebt (Mittelwert: 3,6; Werte zwischen 2 und 6 auf einer 10-stufigen Skala).

4 Maßnahmenempfehlung

Folgende Maßnahmenempfehlungen ergeben sich für die Firma V3:

- Durchführung von Verkehrssicherheitszirkeln
Hinsichtlich der Entwicklung einer Sicherheitskultur und zur Bewältigung situativer und persönlicher Herausforderungen durch Fahrtätigkeiten soll ein Verkehrssicherheitszirkel mit allen betroffenen Beschäftigten stattfinden.
- Durchführung von Fahrsicherheitstraining
Zur Bewältigung von anspruchsvollen Verkehrssituationen gepaart mit ökonomischen und umweltseitigen Optimierungen könnten Eco-Safety-Trainings zur Anwendung kommen.

5 Maßnahmenumsetzung und Evaluation

5.1 Maßnahme 1: Durchführung eines Verkehrssicherheitszirkels

5.1.1 Beschreibung der Maßnahme

Es wurde ein Verkehrssicherheitszirkel mit drei Beschäftigten der Firma V3 durchgeführt:

Zentrale Themen im Bereich Person waren Zeitdruck und Zeitmanagement sowie der Umgang und Gestaltung von Pausen, Stressempfinden („Lieblingsstressoren“), Umgang mit Gefühlen und Bewertungen, Perspektivenwechsel- und Perspektivenübernahme, Rollenklarheit in bestimmten Verkehrssituationen und deren Wirkungen auf die Gesundheit und die Fitness.

Die Problematik der Ablenkung durch Telefonieren (mit oder ohne Freisprecheinrichtung) oder Schreiben von SMS wurde kontrovers mit ehrlichen unterschiedlichen Verhaltensweisen diskutiert. Diskutierte Verhaltensalternativen (Handy im Kofferraum) will jeder mal ausprobieren.

Die Rolle als Dienstleister und die damit verbundenen Risiken (Kommunikation mit dem Kunden, Verspätungen) wurden unter verschiedenen Perspektiven diskutiert. Deutlich dabei wurde, dass eigenes und erwartetes Verhalten, persönliches Touren-, Zeit- und Pausenmanagement auch Auswirkungen auf die Gesundheit haben kann. Alle nehmen sich vor, achtsamer auf die Gestaltung dieser Aspekte zu achten.

Die anstehenden Eco Safety Trainings wurden inhaltlich und in ihren möglichen Wirkungen (Risikokompensation) angesprochen, thematisiert und diskutiert

Im Bereich Technik ging es um Fahrerassistenzsysteme (FAS) und ihre Grenzen (Kompetenzverlust). Die Problematik der nicht vorhandenen standardisierten Ergonomie, die Probleme der Fahrer und Fahrerinnen damit, sowie das Einstellen der Fahrer und Fahrerinnen auf die verschiedenen Herstellerkonzepte von Schaltern, Ausstattungen und Bedienelementen wurde kritisch und nachdenklich diskutiert. Über die Notwendigkeit sich mit den verbauten Assistenzsystemen vertraut zu machen (Handbücher lesen und verstehen) oder durch sich nicht informieren (Kenntnisse aneignen), die Risiken der FAS und ihrer Systemgrenzen zu ignorieren und somit „gefahren- und systemblind“ ein gefährliches Arbeitsmittel (Auto) zu führen, wurde erörtert. Im Ansatz nehmen sich alle vor, sich besser zu informieren. Mit großer Intensität wurde diskutiert, dass nahezu alle Fahrerassistenzsysteme unerwünschte Verhaltensanpassungen (verringerte Aufmerksamkeit, Ablenkung Nebentätigkeiten usw.) erzeugen und wie jeder damit auch zukünftig umgehen will.

Im Bereich Organisation wurde die eigene Fahrweise unter den Aspekten der Einsatzplanung beleuchtet. Auch wurde die Wahl des Verkehrsmittels (Fahrrad, Pedelec für

Fahrten zur Arbeit und zurück) mit der Option angesprochen, auch mal auf das Auto zu verzichten und so einen Beitrag zur persönlichen Gesundheit und der Umweltentlastung zu leisten.

Zusammengefasst: Die Beschäftigten haben es selbst in der Hand, ihre Verhaltensweisen und ihre Gesundheit unter Berücksichtigung der monetären und Kunden bezogenen Verhaltensweisen als Dienstleister eine reflektierte moderate Veränderung vorzunehmen. Eine Kompromissfindung der besprochenen „neuen“ Verhaltensweisen wollen alle probieren.

5.1.2 Auswertung der Evaluation

Auswertung der Evaluationsbögen (Beschäftigten und Führungskräfte)

Die Maßnahme wurde von den Beschäftigten im Durchschnitt als positiv gewertet (Note 2). Offene gebliebene Themen wurden nicht angezeigt. Eine ergebnisorientierte Arbeitsweise konnte bestätigt werden. Eine Nutzung der erarbeiteten Ergebnisse ist durch die Beschäftigten vorstellbar.

Die Beschäftigten nehmen sich vor, sich an die erarbeiteten Schritte zu halten.

Die Führungskraft sah den Erfolg ebenfalls im positiven Bereich (Note 2). Dies bezog sich auf:

- Organisation und Durchführung des Verkehrssicherheitszirkels
- Die erwartete Veränderung des Verhaltens der Beschäftigten und
- Darauf, dass mehr über Verkehrssicherheit gesprochen wird.

Folgende Veränderungen konnten mit der Maßnahme erzielt werden:

- Bessere Tagesplanung
- Einbauen von Zeitpuffern
- Entspanntes Fahren im Alltag
- weniger Zeitdruck
- Weniger psychische Belastung durch weniger Zeitdruck

Es wurde ein positiver Nutzen bescheinigt, längerfristige Effekte werden erwartet.

Als fördernde Faktoren wurden genannt

- Austausch und Sichtweisen der anderen Teilnehmer und des Zirkelleiters
- Diskussion mit Zirkelleiter als Erfahrungsträger

Es wurden keine hemmenden Faktoren angegeben.

5.2 Maßnahme 2: Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings

5.2.1 Beschreibung der Maßnahme

Das individuelle Eco Safety Training wurde vom DVR und den Unfallversicherungsträger als ein Trainingskonzept entwickelt, das bereits in 16 europäischen Staaten eingesetzt wird. Eine Stunde, ein Teilnehmer und ein Trainer bilden eine Coachingeinheit vor der „Haustür“, in der gemeinsam Entwicklungsmöglichkeiten erfasst, erprobt und Potenziale gesteigert werden, um noch sicherer den Verkehrsalltag zu meistern, das Wohlbefinden zu erhöhen und dabei die Kosten spürbar zu senken.

Zu Beginn wird ein Rundkurs im Lebensumfeld des Teilnehmers befahren, in dem Stärken und Potenziale ermittelt werden. In einem ersten Feedbackgespräch vereinbaren die Teilnehmenden und der Coach gemeinsam die Techniken und Ziele, die erprobt und erreicht

werden sollen. Ein zweites Befahren des Rundkurses mit aktivem Coaching dient dazu, die vorhandenen Potenziale im realen Straßenverkehr zu nutzen und um neue Fahrtechniken zu ergänzen. In einem zweiten Feedbackgespräch werden das Erreichen der Ziele überprüft und weitere Vereinbarungen für die Zukunft getroffen.

5.2.2 Auswertung der Evaluation

Das Fahrsicherheitstraining konnte im Zeitraum der betrieblichen Untersuchungen nicht mehr durchgeführt werden.

6 Abschluss/ Ausblick

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden entwickelt und im Unternehmen umgesetzt. Eine Wirksamkeitsüberprüfung erfolgte durch eine entsprechende Evaluation der Maßnahmen.

Die betrieblichen Untersuchungen haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Außendienst zu ermitteln und Empfehlungen für andere Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Wir bedanken uns recht herzlich für die Teilnahme an den Untersuchungen.

Anlagen

Anlage 1: Ergebnispräsentation nach Pretest

 BestMobil

ERGEBNISÜBERSICHT

Analyse berufsbedingter Mobilität 2016/2017

Fa. Simon GbR

 BestMobil Forschungsprojekt BestMobil

- Das Forschungsprojekt BestMobil wird von folgenden Hochschulen und Forschungsinstituten im Auftrag des **Dachverbandes der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)** unter Beteiligung mehrerer Berufsgenossenschaften und Unfallversicherungen durchgeführt:

 TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN Professur für Arbeitswissenschaft Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder (Projektleiter)	 Friedrich-Schiller-Universität Jena Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie Prof. Dr. Rüdiger M. Trimpop (Projektleiter)	 systemkonzept Gesellschaft für Systemforschung und Konzeptentwicklung mbH systemkonzept Gesellschaft für Systemforschung und Konzeptentwicklung mbH Köln
 UNIVERSITÄTSKLINIKUM jena Universitätsklinikum Jena, Arbeitsmedizinischer Dienst	 IGO Institut für Gesundheit in Organisationen Prof. Dr. Sabina Rehmer Geschäftsführerin	 GITTA Gesellschaft für interdisziplinäre Technikforschung Technologieberatung Arbeitsgestaltung mbH

 TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN		 UNIVERSITÄTSKLINIKUM JENA			 DGUV Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung Systemverbund
--	---	---	---	---	--



- Das DGUV-Forschungsprojekt „**BestMobil - Berufsbedingte Mobilität**“ analysiert die Einsatzrahmenbedingungen und Tätigkeitsstrukturen von Mitarbeitern mit unterschiedlichen Anteilen berufsbedingter Mobilität.
- Aufgrund der **hohen Komplexität und Variabilität** berufsbedingter Mobilität beschränkt sich das Projekt zunächst auf **vier Gruppen** mit mobilen Tätigkeitsbereichen (technischer Service, Rettungsdienst, Außendienst, Pflegedienst).
- Hierzu werden **Kooperationsunternehmen** mit Mitarbeitern aus diesen Tätigkeitsbereichen in unterschiedlichen Detailgraden und mit verschiedenen Methoden **hinsichtlich mobilitätsrelevanter Merkmale „gemessen“**.
- Das Forschungsprojekt verfolgt dabei **das Ziel**, aus den vorgefundenen Merkmalen **Mobilitätsprofile, Gefährdungs- und Ressourcenstrukturen und passgenaue Präventionsansätze** abzuleiten.
- Damit soll ein **Beitrag zum Erhalt der Mitarbeitergesundheit und der Unternehmenswerte** geleistet werden.



- BestMobil gliedert sich in mehrere, aufeinander aufbauende Schritte zur Analyse und Veränderung der berufsbezogenen Mobilitätssituation:
 - Unternehmensspezifische **Situationsanalyse mittels mehrerer Herangehensweisen und Methoden** (GUROM, Systemanalysen, Vor-Ort-Befragungen, ggf. begleitende Beobachtungen ausgewählter Mitarbeiter, ggf. physiologische Stressmessung)
 - **Extraktion der wichtigsten mobilitätsrelevanten Faktoren und Zusammenhänge** auf den technischen, organisationalen und mitarbeiterbezogenen Ebenen zur **Identifikation der effektivsten Stellschrauben**
 - **Kooperative Auswahl und Durchführung von Maßnahmen** mit hohem Wirkpotential zum Erhalt und Förderung der Leistungsfähigkeit, Mitarbeitergesundheit sowie der Unternehmenswerte

- Ist-Stand-Analysen (bis Ende 2017)
 - **GUROM** - ganzheitliche Analyse von Gefährdungsfaktoren bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme - online
 - Arbeitssystemanalysen (folgen nach Absprache mit dem Unternehmen)
 - ggf. Fahrbegleitungen (folgen nach Absprache)
 - ggf. Messung Physiologischer Stressparameter (folgen nach Absprache)
- Maßnahmenableitung (nach Abschluss der Ist-Stand-Analysen)
- Begleitanalysen zur Maßnahmenabsicherung
- Soll-Analysen nach Abschluss der Maßnahmen (Mitte 2018) zur Kontrolle der Zielerreichung

GUROM- Ergebnisse

Fa. Simon GbR

Themenfeld I: Technik und Fahrumfeld

- Arten dienstlicher Verkehrsmittel
- Beurteilung des technischen Zustands der Verkehrsmittel
- Exposition dienstlicher Mobilität mit den verschiedenen Verkehrsmitteln
- Merkmale und Beschaffenheit der dienstlichen Wege
- Sicherheitsausstattung
- Merkmale bei Transport- und Beförderungsaufgaben
- Innerbetriebliche Besonderheiten der Mobilität

**Sicherheitsgerecht Kleidung:**

- Keine sicherheitsgerechte Kleidung auf beruflichen Wegen

Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte:

- Gefährliche Streckenabschnitt auf beruflichen Fahrten und Wegen
- Nicht sicherheitsgerechte Straßenüberquerung und Verkehrsverhalten
- Gefährliche Verkehrsbereiche (Kreuzungen, Bushaltestellen...), Stauabschnitte
- Häufiger Aufenthalt auf fremden Betriebsgeländen



Themenfeld I:
Organisationale Faktoren

- Arbeits- und Pausenzeiten
- Arbeitsorganisation
- Arbeitsaufgaben und Arbeitsinhalte
- Führung und soziales Klima
- Physische Arbeitsbedingungen
- Stress
- Mitgestaltungsmöglichkeiten
- Sicherheitskultur
- Organisation beruflicher Fahrten

Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung Arbeitszeit, Pausen:

- Hohe Überstundenlast (10-30h/Monat), Arbeitszeiten außerhalb der üblichen Zeiten
- teilweise bis häufig fehlende Erholungspausen

Körperlich belastende Arbeitsbedingungen:

- *teilweise belastende Bedingungen. Vor allem Klima und schwere körperliche Arbeit werden genannt. (beide sehr oft)*

Arbeitsaufgaben, Arbeitsinhalte, Rahmenbedingungen:

- Arbeitsaufgabe: geringe Abwechslung, Störungen und weitere Arbeitsbehinderungen sowie Emotionsarbeit beim Kunden (Gefühle unterdrücken) jeweils häufig (N=1)
- Teilweise bis häufige Schwierigkeiten bei den organisationalen Abläufen (vermutl. In Zusammenhang mit schlechter Vorbereitung des Kunden)

Arbeitsstress:

- Hohes Stressempfinden bei der Arbeitstätigkeit mitverursacht durch hohe Anforderungen und Erschöpfung

Mitgestaltungsmöglichkeiten

- Unzufriedenheit bei den Handlungsspielräumen bei der Mitgestaltung, v.a. durch mangelnde Mitgestaltungsmöglichkeiten

Sicherheitskultur:

- Selten Kommunikation von Sicherheitsinformationen
- Bereitschaft sich für eigene Sicherheit einzusetzen und verantwortlich zu sein ist eher gering

Organisation beruflicher Fahrten:

- Fahrtenorganisation häufig schwierig

Themenfeld III: Personenbezogene Faktoren

- Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben
- Gesundheitserleben
- Personenbedingte Merkmale der Verkehrsteilnahme:
 - Sorgen
 - Ablenkung
 - Risikobereitschaft und Risikokompetenz

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

- Starke Eingebundenheit in häusliche und private Pflichten

Verhalten bei Ablenkung und Zeitdruck

- Wahrnehmung risikoreicheren Verhaltens unter Zeitdruck
- Freude am Fahren vorrangig zu ruhiger, gelassener Fahrstil

Themenfeld IV:
Situative Faktoren



- Situativer Mobilitätsstress
- Situative Ablenkung bei dienstlichen Fahrten
- Besondere Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse bei berufsbedingter Mobilität

**Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme:**

- Fahrten sind belastend
- Zeitdruck auf Arbeitswegen, Zeitdruck auf beruflichen Fahrten und Wegen
- Stressempfinden auf beruflichen Fahrten und Wegen

Ablenkung:

- Teilweise telefonieren während der Fahrt, zusätzlich höhere Werte bei ablenkenden Gedanken während beruflicher Wege (vergangene oder anstehende Aufgaben und Termine)

Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen:

- Häufig situativ anspruchsvolle Verkehrssituationen (z. B. Wege im Dunkeln, besondere Unfallschwerpunkte)
- Stresse durch Parkplatzsuche

Anlage 2: Auswertungsbericht GUROM Posttest

Anhang 22

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma V4_nicht-technischer_Dienst

Bearbeiter: Dr. rer. med. Alzbeta Jandova
Dr.-Ing. Katrin Höhn
Tel.: (0351) 463-3 4925
Fax: (0351) 463-37283
Mail: Alzbeta.jandova@tu-dresden.de
Katrin.hoehn@tu-dresden.de

Dresden, 21.01.2020



Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena
seit 1558

Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimppop
(Projektleiter)



systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

Gliederung

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“	1
1 Projekt BestMobil.....	3
1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen	3
1.2 Untersuchungsmethoden.....	3
2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen.....	4
3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen.....	5
3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse	5
3.1.1 Technik.....	6
3.1.2 Organisation	6
3.1.3 Person.....	6
3.1.4 Situation	7
3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie	7
3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung	11
4 Maßnahmenempfehlung	14
5 Maßnahmenumsetzung und Evaluation.....	14
5.1 Maßnahme 1: Anschaffung einer Freisprechanlage (bzw. eines Äquivalents).....	14
5.1.1 Beschreibung der Maßnahme.....	14
5.1.2 Auswertung der Evaluation	14
5.2 Maßnahme 2: Verkehrssicherheitsworkshop	14
5.2.1 Beschreibung der Maßnahme.....	14
5.2.2 Auswertung der Evaluation	15
6 Abschluss/ Ausblick.....	15

1 Projekt BestMobil

1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen

Außendienstmitarbeiter sowie freiberufliche Berater sind häufig unterwegs zu Kunden und Einsatzstellen. Die Mitarbeiter nehmen die Herausforderungen und Probleme von den Einsatzorten mit in den häufig hektischen Verkehr. Diese komplexe Situation stellt hohe Anforderungen an die mobil Tätigen mit der Folge, dass es bei berufsbedingter Mobilität immer häufiger zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge kommt.

Ziel der Untersuchungen ist es, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Pflegebereich zu ermitteln und Empfehlungen für Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung.

1.2 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Die online-Gefährdungsbeurteilung (GUROM) dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden für die drei Teilsysteme Betrieb, Verkehr und Patient durchgeführt. Hierbei werden Aspekte wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Ein- und Ausgabeelemente, Arbeitsgegenstände und Arbeitsplätze detailliert beschrieben und erläutert.

Langfragebogen:

Zur Messen des Status Quo der Mobilitätssituation unmittelbar VOR und NACH der Maßnahmeneinführung in den Unternehmen kommt ein Langfragebogen zum Einsatz. Er ermöglicht eine nochmalige Null- und gleichzeitig eine Verlaufsmessung.

Tagebuch:

Die Teilnehmer der Tagebuchstudie wurden gebeten, an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen auszufüllen. Die gestellten Fragen bezogen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastung und deren negativen Folgen.

Fahrbegleitung:

Als weitere Methode kommt eine Fahrbegleitung im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Mitarbeiter aufgrund von Belastungen aus dem Arbeitssystem

(Betrieb, Verkehr, Patienten) während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

Auswertung von Gefährdungsbeurteilungen

Eine Auswertung vorhandener Gefährdungsbeurteilungen soll Hinweise auf bereits erkannte Gefährdungen und Belastungen im Zusammenhang mit den mobilen Tätigkeiten der Mitarbeiter geben. Bereits durchgeführte Maßnahmen in diesem Zusammenhang werden recherchiert. Hierfür wurde ein Bewertungsinstrument für die Qualität der Gefährdungsbeurteilungen erarbeitet.

2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen

Profil:

Unternehmen: Firma V4_nicht-technischer_Dienst („Eine-Person-Unternehmen“)

Branche: Bildung

Geschäftsfeld: Mobiler Musikunterricht (Gitarre, Ukulele, Flöte) für Einzelkunden und Gruppen; Natur-Unterricht für Institutionen

Selbständig seit 10 Jahren

Anzahl der Beschäftigten: 1

Zielgruppe: Frau V.

Projektverlauf:



3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen

3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse

Die Erstbefragung mit der GUROM- Onlinebefragung statt am 21.03.2017 statt. Die Zweitbefragung fand am 07.12.2018 statt.

Am 07.04.2017 wurde die Arbeitssystemanalyse mit der mobil Beschäftigten durchgeführt. Nach der Umsetzung der beiden Maßnahmen traf das Projektteam mit Frau V. am 18.03.2019 erneut zusammen, um im Rahmen der Arbeitssystemanalyse über die Auswirkungen der Maßnahmen in den Teilsystemen Büro – Verkehr – Kunde zu sprechen.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes wurden Belastungen aus den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situative Faktoren erfasst (s. Abbildung 1).

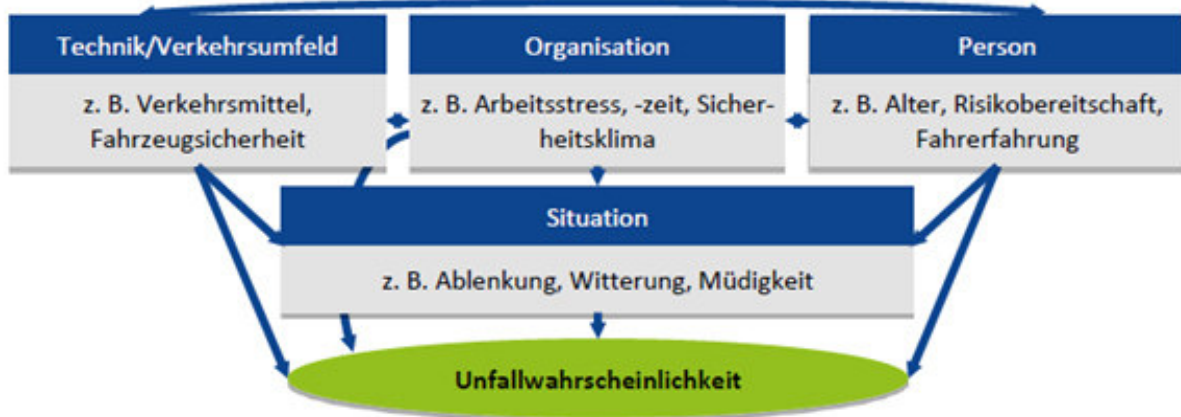



Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der GUROM-Onlinebefragung und der Arbeitssystemanalyse (ASA) aus der Eingangsanalyse nach T-O-P-S sowie die erfassten projekt- und betriebsbezogenen Veränderungen aus der Zweiterhebung der Arbeitssystemanalyse dargestellt:


3.1.1 Technik

Hinsichtlich der Technik konnten zum 1. bzw. zum 2. Untersuchungszeitpunkt auf folgende Maßnahmen verwiesen werden:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Freisprecheinrichtungen • keine Schutzkleidung (Frau V. ist täglich auch in den späten Abendstunden vom Unterrichtsort zum Auto unterwegs und ihre Kleidung weist keine Schutzelemente auf). • Verbesserungspotential bzgl. Schuhwerk • Optimierungsbedarf bzgl. Ladungssicherung 	<ul style="list-style-type: none"> • Freisprechanlage vorhanden  • keine Schutzkleidung • Verbesserungspotential bzgl. Schuhwerk = • Optimierungsbedarf bzgl. Ladungssicherung =


3.1.2 Organisation

Organisationale Faktoren mit Verbesserungspotenzial beziehen sich auf:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> • Das Arbeitsvolumen, die Lage und Verteilung Arbeitszeit bzw. Pausen: die Tätigkeit als mobile Musiklehrerin (mit gelegentlichen Projektaufträgen in Schulen) ist gekennzeichnet durch eine enge Taktung. Der Arbeitstag ist lang und endet oft erst in späten Abendstunden. • Pausen werden nicht gehalten, bzw. überwiegend im Auto verbracht (Fahrt zwischen zwei Terminen als „Essenspause“ genutzt). Quelle der Regenerierung fehlt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Arbeitsvolumen ist mit 50 Std./Woche weiterhin hoch. = • Pausenverhalten hat sich gebessert, GUOROM-Ergebnisse weisen auf nur noch leichte Schwierigkeiten hin. 

3.1.3 Person


Obwohl sich Frau V. zum Pretest-Zeitpunkt der Tagebuchbefragung in einer schwierigen privaten Situation (Todesfall in der Familie) befand, hat sie sich täglich als motiviert, ruhig und tendenziell glücklich eingeschätzt. Die Sorgen, die sie geäußert hat, sind auf die private Situation zurückzuführen.

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> • Schwierigkeiten mit der Vereinbarkeit von Beruf und Familie • Handlungsbedarf bei Risikobereitschaft und Risikokompetenz – gewisse Sorglosigkeit im Straßenverkehr, gepaart mit Überschätzung der eigenen Risikokompetenz 	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinbarkeit von Beruf und Familie gelingt besser (kein Handlungsbedarf  mehr) • weiterhin gewisse Sorglosigkeit im Straßenverkehr, gepaart mit Überschätzung der eigenen Risikokompetenz =

3.1.4 Situation

Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen ergeben sich aus:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> • hohes Verkehrsaufkommen • Baustellenverkehr • Parkplatzsuche • Ablenkung durch Parallelhandlungen - Frau V. telefoniert viel im Auto (da im Unterricht nicht möglich und Pausen im Auto/während der Fahrt stattfinden), schreibt SMS, nimmt Nahrung zu sich,... • Ablenkung durch Zeitdruck 	<ul style="list-style-type: none"> • hohes Verkehrsaufkommen = • Baustellenverkehr • Parkplatzsuche • Ablenkung durch Parallelhandlungen - Frau V. telefoniert viel im Auto (da im Unterricht nicht möglich und Pausen im Auto/während der Fahrt stattfinden), schreibt SMS, nimmt Nahrung zu sich,... = • Ablenkung durch Zeitdruck =

 = Verbesserung im Vergleich zur Ersterhebung (i.d.R. Reduzierung der negativen Aspekte)

= = Ausprägung über die Zeit unverändert

 = Verschlechterung im Vergleich zur Ersterhebung (i.d.R. Zunahme der negativen Aspekte)

3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie

Die Tagebücher wurden Ende Januar/Anfang Februar 2018 von Frau V. über eine Arbeitswoche ausgefüllt. Hierbei wurden an fünf aufeinanderfolgenden Tagen jeweils vor Arbeitsbeginn und nach Beendigung der Arbeit ein entsprechender Tagebuch-Fragebogen beantwortet. Der Fragebogen hatte einen Umfang von 3 Seiten und die Ausfülldauer betrug zwischen 5-10 min. Nach einem festen Ablaufschema wurde 2-mal täglich ein Fragebogen ausgefüllt; d. h. morgens vor Arbeitsbeginn des jeweiligen Tages und abends nach Abschluss des Arbeitstages. Morgens erfolgte eine Abfrage hinsichtlich der Schlafqualität und des momentanen Befindens. Am Abend wurden der Arbeitstag sowie der körperliche und psychische Zustand von den teilnehmenden Beschäftigten eingeschätzt. Nach Umsetzung der Maßnahmen erfolgte die Zweiterhebung Mitte März 2019. Die Ergebnisse der Zweiterhebung wurden über die gesamte Arbeitswoche zusammengefasst und mit der Untersuchung aus der Eingangsanalyse gegenübergestellt. Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

Fragen morgens	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen?	6,4 Stunden	6,4 Stunden
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	Weder noch	Weder noch
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	Trifft eher zu	Weder noch
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	Trifft eher zu	Trifft eher zu
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	Keine Nennung	Über die Arbeitswoche 1 Nennung
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	An 5 von 5 Tagen ist die Antwort „Ja“	An 3 von 5 Tagen ist die Antwort „Ja“

Skala: Trifft zu – Trifft eher zu – Weder noch – Trifft eher nicht zu – Trifft nicht zu

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie schätzen Sie den Zeit- /Termindruck am heutigen Tag ein?	mittelmäßig	mittelmäßig
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z. B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	gering	gering
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	sehr gut	gut
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten, der Sie belastet?	nicht zutreffend	nicht zutreffend
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kunden, der Sie belastet?	2 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, der Sie belastet?	Keine Nennung	Keine Nennung

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Hatten sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	Keine Nennung	Keine Nennung
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	5 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche	2 Nennungen über die gesamte Arbeitswoche
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? Wenn ja, welche Veränderungen?	Keine Nennung	Keine Nennung
Hat heute etwas Ihren Arbeitsalltag leichter gemacht?	Bereich <u>Arbeitsorganisation</u> : Ein Zeitplan mit genügend Zeit zum Ortswechsel	Keine Nennung
Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet?	10,5 Std.	10,5 Std.
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs?	1 Std.	1,5 Std.
Wie lang war insgesamt Ihre Pause?	57 min.	58 min.
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilungen gestört?	An 5 von 5 Tagen Störungen genannt, durchschnittlich 3 pro Tag.	An 3 von 5 Tagen Störungen genannt, jedoch keine Häufigkeiten

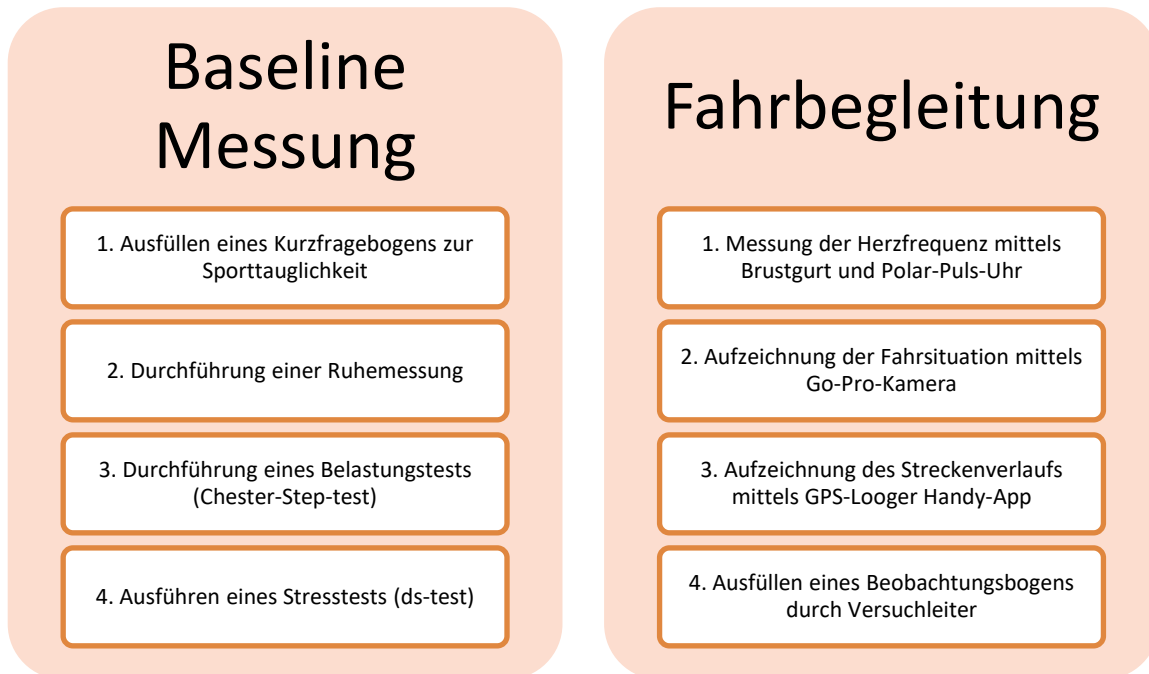
Skala: sehr groß – groß – mittelmäßig – gering – sehr gering
 sehr gut – gut – mittelmäßig – schlecht – sehr schlecht

Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends		
Ich hatte heute...	Ersterhebung Belastungswert	Zweiterhebung Belastungswert
Kopfschmerzen	3	0
Rückenschmerzen	1	0
Bauchschmerzen	0	0
Magen-/Darmprobleme	1	2
Durchblutungsstörungen	0	0
Schmerz im Herzbereich	0	0
Herzrasen	0	0
Verspannungen	0	0
Gelenkschmerzen	4	0
Augenbeschwerden	0	0
Angstzustände	0	0
Nervosität	0	0
Überforderung	0	0
Niedergeschlagenheit	0	0
Antriebslosigkeit	0	0
Erschöpfung	4	5
Konzentrationsmangel	0	0
Stress im Straßenverkehr	0	3

- = grüner Bereich, etwas belastend (5 Punkte)
- = oranger Bereich, belastend (6 bis 10 Punkte)
- = roter Bereich, äußerst belastend (>10 Punkte)

3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung

Ziel der Fahrbegleitung war die Erfassung physiologischer und psychologischer Stressparameter während der Fahrtätigkeit von Frau V.. Der genaue Ablauf der Baseline Messung und der Fahrbegleitung sieht wie folgt aus:



Baseline-Messung:

Am Untersuchungstag der Fahrbegleitung wurde mit Frau V. zunächst eine Baseline Messung durchgeführt, um Vergleichswerte für die Fahrbegleitung zu haben und nähere Informationen zu erhalten, wie sich die Herzfrequenz in Ruhe, unter Belastung und während einer Stresssituation verhält. Zu Beginn der Voruntersuchung wurde ein Kurzfragebogen zur Sporttauglichkeit ausgefüllt. Anschließend wurde nach einer 5-minütigen Ruhemessung der Chester-Step-Test zur Erfassung der Herzfrequenz unter körperlicher Belastung durchgeführt. Hierzu mussten die Teilnehmer in einer festgelegten Geschwindigkeit eine 20 cm hohe Treppenstufe auf und ab gehen. Folgende Belastungsstufen wurden durchlaufen:

- 2 Minuten: Stufe 1 = 15 Steps pro Minute = 60 BPM
- 2 Minuten: Stufe 2 = 20 Steps pro Minute = 80 BPM
- 2 Minuten: Stufe 3 = 25 Steps pro Minute = 100 BPM
- 2 Minuten: Stufe 4 = 30 Steps pro Minute = 120 BPM

Zum Schluss der Vortestmessung erfolgte der psychologische Stresstest "d2-test" zur Erfassung der Herzfrequenz während einer Stresssituation. Beim "d2-test" lautet die Aufgabe, in 14 Zeilen den Buchstaben "d" mit jeweils zwei Strichen anzukreuzen. Pro Zeile stehen 20 Sekunden zur Verfügung und man sollte so schnell wie möglich jede Zeile mit möglichst keinen Fehlern bearbeiten.

Fahrbegleitung:

Nach der Baseline-Messung erfolgte die Fahrbegleitung während eines typischen Arbeitstages. Hierzu musste die teilnehmende Person zunächst einen Brustgurt anziehen, um die Herzfrequenz mittels einer Polar-Pulsuhr während der Fahrttätigkeit aufzuzeichnen. Die Fahrsituation wurde mit einer Go-Pro Videokamera aufgezeichnet. Der Streckenverlauf der Touren sowie die Geschwindigkeit und die Beschleunigung wurden mit der GPS-Logger Handy-App erfasst. Zusätzlich füllte die Versuchsleiterin während der Fahrbegleitung die Beobachtungsbögen zum Fahrverhalten aus. In der Tabelle 1 ist die Fahrbegleitung der Erst- und Zweiterhebung gegenübergestellt.

Tabelle 1: Übersicht der Fahrbegleitung von Frau V.

Fahrbegleitung	Ersterhebung	Zweiterhebung
Messzeitpunkt	Ende Juni 2018 7:25 – 13:57 Uhr	Ende Juni 2019 7:26 – 14:18 Uhr
Arbeitszeit	6,5 Std. (+ 4,5 Std. später am Tag bzw. zu Fuß)	6,75 Std. (+ 4,5 Std. später am Tag bzw. zu Fuß)
Anzahl Teiltouren	4	5
Fahrtstrecke	9,8 km	9,9 km
Fahrdauer	1:13	1:45

Die Ergebnisse der Fahrbeobachtung sehen wie folgt aus:

Fahrzeugzustand
<ul style="list-style-type: none"> • Der allgemeine äußere und innere Pflegezustand des Fahrzeugs werden als gut eingeschätzt. • Der technische Zustand sowie die Ladungssicherung werden als sehr gut bis gut eingeschätzt. • Das Fahrzeug allgemein, die Motorisierung, Sicherheitsausstattung, Fahrerkomfortausstattung und die Eignung für dienstliche Zwecke werden als gut eingestuft • Der Pflege- und Wartungszustand wird als gut empfunden (Krümel im Auto)
<p>Wünsche für die Ausstattung zukünftiger Fahrzeuge: geringerer Verbrauch, bessere Motorisierung.</p>
Fahrverhalten im Straßenverkehr

Beim Fahrverhalten im Straßenverkehr gab es zu beiden Erhebungszeitpunkten keine bedeutenden Auffälligkeiten. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden wenige Male kurzfristig um 10km/h überschritten, um eine Ampel zu schaffen. Straßenverkehrsregeln (Straßenschilder, Sicherheitsabstände, Richtungsanzeige etc.) wurden stets eingehalten.

Parallelhandlungen während der Fahrt

Bei der Erst- und Zweiterhebung wurden während der Fahrt Parallelhandlungen wie das Schreiben einer SMS oder Essen ausgeführt. Allerdings erfolgten die Parallelhandlungen während einer übersichtlichen Verkehrssituation, die auch keine Veränderungen des Fahrverhaltens zur Folge hatten.

Pausenverhalten

Bei der Ersterhebung wurde eine längere Essenspause von 20min in einer Gastronomie gemacht. Bei der Zweiterhebung hat Frau V. unterwegs gegessen.

Einschätzung des Fahrverhaltens nach Tourende

Die Fahrzeugbedienung war gekennzeichnet durch:

- häufiges Orientieren im Verkehr
- weiches Anfahren
- eher scharfe Beschleunigung
- ruhiges Gas geben

Die Benutzung der Fahrbahn war gekennzeichnet durch:

- konstante Spurhaltung
- angepasstes Anordnen
- wenig Kurvenschneiden

Verkehrsanpassung war gekennzeichnet durch:

- stetiges Mitfahren
- weite Voraussicht

Stresserleben während der Fahrt

Das Stresserleben wurde während der Fahrtbegleitung stündlich erfasst. Bei beiden Fahrtbegleitungsterminen (beide an einem Montag) konnte jeweils ein Stress-Peak-Moment festgestellt, in dem Stresswerte von 8 vergeben wurden. Insgesamt wurde bei der 1. Fahrtbegleitung der Stress während der Fahrtbegleitung im Schnitt als gering erlebt (Mittelwert: 2,6; Spannweite von Werten 1-8 auf einer 10-stufigen Skala). Bei der 2. Fahrtbegleitung war die Stressbelastung etwas höher (Mittelwert: 4,6; Spannweite von Werten 1-8 auf einer 10-stufigen Skala).

4 Maßnahmenempfehlung

Maßnahmenempfehlungen ergeben sich bei Frau V. hinsichtlich der technischen Ausstattung und der Bewältigung organisationaler Herausforderungen. Hierzu werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Anschaffung einer Freisprechanlage
- Sensibilisierung und Beratung für gesundheitsbezogene Risiken, die durch mangelnde Organisation im Verkehr sowie außerhalb des Verkehrs entstehen können
- Eco-Safety-Training (Finanzierung ungeklärt)

5 Maßnahmenumsetzung und Evaluation

5.1 Maßnahme 1: Anschaffung einer Freisprechanlage (bzw. eines Äquivalents)

5.1.1 Beschreibung der Maßnahme

Es wurde ein Paar In-Ear-Kopfhörer mit einem integrierten Mikrofon gekauft, mit dem während der Fahrt telefoniert werden kann (Kosten: ca. 10 Euro).

5.1.2 Auswertung der Evaluation

Die Maßnahme wurde als angemessen bezogen auf Kosten- und Zeitaufwand. Sie führte dazu, dass Frau V. nun öfters mit beiden Händen am Lenkrad fährt, während sie telefoniert. Als förderlich für die Nutzung der Kopfhörer erwies sich, sie immer im Auto zu haben und sie gleich nach dem Einsteigen ins Auto anzuschließen und aufzusetzen. Hinderlich ist oft die eigene Faulheit.

5.2 Maßnahme 2: Verkehrssicherheitsworkshop

5.2.1 Beschreibung der Maßnahme

Es wurde ein 2-stündiger Verkehrssicherheitsworkshop für Frau V. organisiert. Zentrale Themen im **Bereich Person** waren Zeitdruck und Zeitmanagement sowie der Umgang und Gestaltung von Pausen, Stressempfinden („Lieblingsstressoren“), Umgang mit Gefühlen und Bewertungen, Perspektivenwechsel- und Perspektivenübernahme, Rollenklarheit in bestimmten Verkehrssituationen und deren Wirkungen auf die Gesundheit und der Fitness. Die Problematik der Ablenkung durch Telefonieren (mit oder ohne Freisprecheinrichtung) oder Schreiben von SMS wurde kontrovers mit ehrlichen unterschiedlichen Verhaltensweisen diskutiert. Diskutierte Verhaltensalternativen (Handy im Kofferraum) will jeder mal ausprobieren.

Die Rolle als Dienstleister und die damit verbundenen Risiken (Kommunikation mit dem Kunden, Verspätungen) wurden unter verschiedenen Perspektiven diskutiert. Deutlich dabei wurde, dass eigenes und erwartetes Verhalten, persönliches Touren-, Zeit- und Pausenmanagement auch Auswirkungen auf die Gesundheit haben kann. Alle nehmen sich vor, achtsamer auf die Gestaltung dieser Aspekte zu achten.

Im **Bereich Technik** ging es um FAS und ihre Grenzen (Kompetenzverlust). Die Problematik der nicht vorhandenen standardisierten Ergonomie, die Probleme der Fahrer und

Fahrerinnen damit, sowie das Einstellen der Fahrer und Fahrerinnen auf die verschiedenen Herstellerkonzepte von Schaltern, Ausstattungen und Bedienelementen wurde kritisch und nachdenklich diskutiert. Über die Notwendigkeit sich mit den verbauten Assistenzsystemen vertraut zu machen (Handbücher lesen und verstehen) oder durch sich nicht informieren (Kenntnisse aneignen), die Risiken der FAS und ihrer Systemgrenzen zu ignorieren und somit „gefahren- und systemblind“ ein gefährliches Arbeitsmittel (Auto) zu führen, wurde erörtert. Im Ansatz nehmen sich alle vor, sich besser zu informieren. Mit großer Intensität wurde diskutiert, dass nahezu alle Fahrerassistenzsysteme unerwünschte Verhaltensanpassungen (verringerte Aufmerksamkeit, Ablenkung Nebentätigkeiten usw.) erzeugen und wie jeder damit auch zukünftig umgehen will.

Im **Bereich Organisation** wurde die eigene Fahrweise unter den Aspekten der Einsatzplanung beleuchtet. Auch wurde die Wahl des Verkehrsmittels (Fahrrad, Pedelec für Fahrten zur Arbeit und zurück) mit der Option angesprochen, auch mal auf das Auto zu verzichten und so einen Beitrag zur persönlichen Gesundheit und der Umweltentlastung zu leisten.

5.2.2 Auswertung der Evaluation

Im Workshop wurden einige „wunde Punkte“ in der Organisation des Alltags von Frau V. thematisiert. Sie fühlte sich sensibilisiert für die Möglichkeiten, mehr Lebensqualität und weniger Gesundheitsrisiko in ihr Leben zu bringen. Dieser Wille und das Vorhaben, etwas zu verändern, nennt sie auch als einen förderlichen Faktor bei der Umsetzung der Tipps aus dem Workshops. Hinderlich dagegen wirkt sich die Alltagsroutine aus sowie auch die Zeitknappheit, um sich den angesprochenen Themen wie Abschluss einer Versicherung zu widmen. Sie ist jedenfalls motiviert, ihre Pausen bzw. freie Zeitfenster, die durch Absage einer Unterrichtsstunde entstehen, tatsächlich als Pause (verbunden mit Essensaufnahme) zu nutzen, und nicht als zusätzliche Arbeitszeit zu nutzen.

6 Abschluss/ Ausblick

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden entwickelt und im Unternehmen umgesetzt. Eine Wirksamkeitsüberprüfung erfolgte durch eine entsprechende Evaluation der Maßnahmen.

Die betrieblichen Untersuchungen haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Außendienst zu ermitteln und Empfehlungen für andere Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Wir bedanken uns recht herzlich für die Teilnahme an den Untersuchungen.

Da es sich bei Frau V. um eine Einzelunternehmerin handelt, werden aus Datenschutzgründen keine detaillierten GUROM-Berichte als Anlage zur Verfügung gestellt.

Anhang 23

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma S2_technischer_Dienst

Bearbeiter: Dr. rer. med. Alzbeta Jandova
Dr.-Ing. Katrin Höhn
Tel.: (0351) 463-3 4925
Fax: (0351) 463-37283
Mail: Alzbeta.jandova@tu-dresden.de
Katrin.hoehn@tu-dresden.de

Dresden, 21.01.2020



Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena

seit 1558

Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimppop
(Projektleiter)



systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

Gliederung

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“	1
1 Projekt BestMobil.....	3
1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen	3
1.2 Untersuchungsmethoden.....	3
2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen.....	4
3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen.....	5
3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse	5
3.1.1 Technik.....	6
3.1.2 Organisation	6
3.1.3 Person.....	7
3.1.4 Situation	7
3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie	8
3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung	12
4 Maßnahmenempfehlung	15
5 Maßnahmenumsetzung und Evaluation.....	15
5.1 Maßnahme 1: Durchführung einer Gefährdungsbeurteilung	15
5.1.1 Beschreibung der Maßnahme.....	15
5.1.2 Auswertung der Evaluation	15
5.2 Maßnahme 2: Durchführung eines Verkehrssicherheitszirkels.....	16
5.2.1 Beschreibung der Maßnahme.....	16
5.2.2 Auswertung der Evaluation	17
5.3 Maßnahme 3: Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings	17
5.3.1 Beschreibung der Maßnahme.....	17
5.3.2 Auswertung der Evaluation	17
6 Abschluss/ Ausblick	18
Anlagen.....	19

1 Projekt BestMobil

1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen

Beschäftigte von Dienstleistungs- und Serviceunternehmen sind häufig unterwegs zu Kunden und Einsatzstellen. Die Beschäftigten nehmen die Herausforderungen und Probleme von den Einsatzorten mit in den häufig hektischen Verkehr. Diese komplexe Situation stellt hohe Anforderungen an die mobil Tätigen mit der Folge, dass es bei berufsbedingter Mobilität immer häufiger zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge kommt.

Ziel der Untersuchungen ist es, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Servicebereich zu ermitteln und Empfehlungen für Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung.

1.2 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Die online-Gefährdungsbeurteilung (GUROM) dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden für die drei Teilsysteme Betrieb, Verkehr und Patient durchgeführt. Hierbei werden Aspekte wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Ein- und Ausgabeelemente, Arbeitsgegenstände und Arbeitsplätze detailliert beschrieben und erläutert.

Langfragebogen:

Zur Messen des Status Quo der Mobilitätssituation unmittelbar VOR und NACH der Maßnahmeneinführung in den Unternehmen kommt ein Langfragebogen zum Einsatz. Er ermöglicht eine nochmalige Null- und gleichzeitig eine Verlaufsmessung.

Tagebuch:

Die Teilnehmer der Tagebuchstudie wurden gebeten, an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen auszufüllen. Die gestellten Fragen bezogen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastung und deren negativen Folgen.

Mitfahrt:

Als weitere Methode kommt eine Mitfahrt im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Beschäftigten aufgrund von Belastungen aus dem Arbeitssystem (Betrieb, Verkehr,

Patienten) während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

Auswertung von Gefährdungsbeurteilungen

Eine Auswertung vorhandener Gefährdungsbeurteilungen soll Hinweise auf bereits erkannte Gefährdungen und Belastungen im Zusammenhang mit den mobilen Tätigkeiten der Beschäftigten geben. Bereits durchgeführte Maßnahmen in diesem Zusammenhang werden recherchiert. Hierfür wurde ein Bewertungsinstrument für die Qualität der Gefährdungsbeurteilungen erarbeitet.

2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen

Profil:

Unternehmen: Firma S2_technischer Dienst

Branche: IT

Geschäftsfeld: Softwareentwicklung, Service Hardware & Netzwerke

Selbständig seit 29

Anzahl der Beschäftigten: 5

Zielgruppe: Mobile Service-IT-Techniker

Projektverlauf:



3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen

3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse

Die Erstbefragung mit GUROM-Gefährdungsbeurteilungsfragebogen wurde im März 2017 durchgeführt. Insgesamt nahmen drei von fünf Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Fa. Firma S2 an der GUROM-Befragung teil. Die GUROM-Zweitbefragung fand im Zeitraum vom Februar bis April 2019 statt, es nahmen erneut die gleichen drei Beschäftigten teil.

Am 23.01.2017 wurde die Arbeitssystemanalyse durchgeführt. Hieran war neben den Projektbearbeiterinnen der TU Dresden Herr Berthel, einer der beiden Geschäftsführer beteiligt. Nach der Umsetzung der Maßnahmen wurde in März 2019 ein Gesprächstermin vereinbart, um im Rahmen der Arbeitssystemanalyse über die Auswirkungen der Maßnahmen in den Teilsystemen Büro – Verkehr – Kunde zu sprechen.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes wurden Belastungen aus den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situative Faktoren erfasst (s. Abbildung 1).

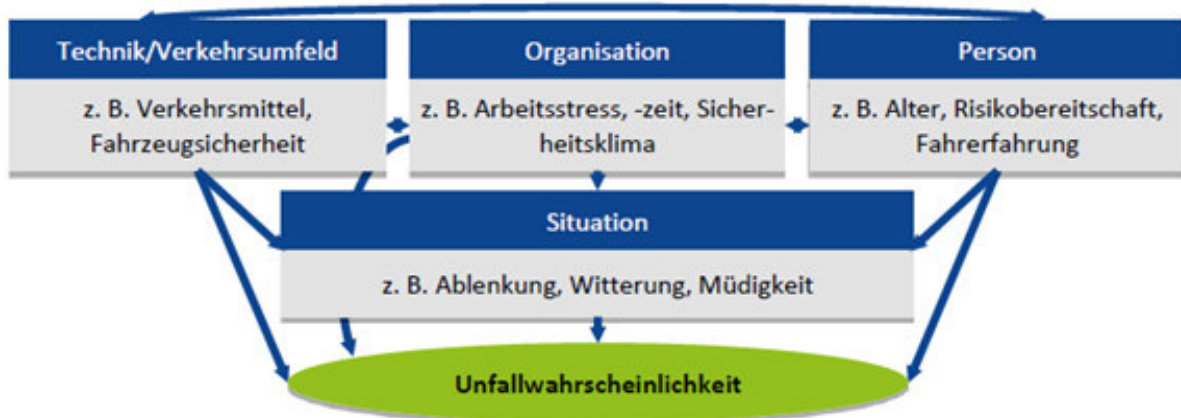


Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Die Tätigkeiten (und somit auch die Fahrtätigkeiten) der Beschäftigten der Firma S2 sind gekennzeichnet durch einen hohen Termin- und Zeitdruck, durch das Erfordernis einer ständigen Erreichbarkeit und durch hohe Anforderungen an Kooperation und Kommunikation. Eine häufige Neuorientierung durch neue Arbeits- und Einsatzorte ist erforderlich.


Der Anteil der Fahrtätigkeit der Beschäftigten liegt bei ca. 20% der Gesamtarbeitszeit. Weitere 40% verbringen die Beschäftigten im Büro/ in der Werkstatt und etwa 40% beim Kunden. Die Kundenbesuche sind mitunter gekennzeichnet durch unvorhersehbare Bedingungen beim Kunden, unklare Absprachen mit Kunden (Ist/ Soll-Situationen) bzw. unterschiedliche Vorstellungen des Kunden.

Die Firma S2 verfügte zum Untersuchungszeitpunkt über keine Gefährdungsbeurteilung.

Im Ergebnis der Untersuchungen konnten einige Aspekte herausgefunden werden, die als Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Belastungssituation der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Zusammenhang mit der Verkehrssituation dienen können.


3.1.1 Technik

Hinsichtlich der Technik konnten zum 1. bzw. zum 2. Untersuchungszeitpunkt auf folgende Maßnahmen verwiesen werden:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> • Gefährliche Streckenabschnitte auf beruflichen Fahrten und Wegen • Gleichzeitig eher häufiger schmutzige oder unebene Fußwege oder aber kein Fußweg und Treppennutzung und häufigeres Bewegen zu Fuß auf fremden Firmengeländen. • keine reflektierende Schutzkleidung • Regelmäßiger Transport von Produkten oder Waren ohne entsprechende feste Haltevorrichtungen und Ladeboxen 	<ul style="list-style-type: none"> • Gefährliche Streckenabschnitte auf beruflichen Fahrten und Wegen = • keine reflektierende Schutzkleidung = • Lade- und Transportbedingungen besser geworden 


3.1.2 Organisation

Organisationale Faktoren mit Verbesserungspotenzial beziehen sich auf:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung Arbeitszeit, Pausen: es werden teilweise mehr als 40h/Wo Arbeitszeit realisiert, teilweise bis häufig auch zu ungünstigen Arbeitszeiten bei teilweise fehlenden Pausen und Erholung • Körperlich belastende Arbeitsbedingungen: es herrschen teilweise belastende Bedingungen. Vor allem Klima und schwere körperliche Arbeit werden genannt. (beide sehr oft). • sehr häufig vorkommende Unterforderung durch Fahrtätigkeit • Sicherheitskultur: die Bereitschaft, sich für die eigene Sicherheit einzusetzen und verantwortlich zu sein, ist eher gering 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung Arbeitszeit, Pausen: es werden teilweise mehr als 40h/Wo Arbeitszeit realisiert, teilweise bis häufig auch zu ungünstigen Arbeitszeiten bei teilweise fehlenden Pausen und Erholung = • Körperlich belastende Arbeitsbedingungen: es herrschen teilweise belastende Bedingungen. Vor allem Klima und schwere körperliche Arbeit werden genannt. (beide sehr oft). = • Die Übernahme der Verantwortung für eigene Sicherheit gelingt scheinbar besser.  • sehr häufig vorkommende Unterforderung durch Fahrtätigkeit =


3.1.3 Person


Im Bereich der personbezogenen Gefährdungsbereiche ergibt sich weiterhin folgender Handlungsbedarf:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> Das Bild hinsichtlich der persönlichen Faktoren ist durch ein risikoreicheres Verhalten unter Zeitdruck gekennzeichnet. Zeitdruck auf berufsbedingten Wegen zu Fuß wird teilweise empfunden. 	<ul style="list-style-type: none"> Stärkere Einbindung in private oder häusliche Pflichten  Bei Ablenkung und unter Zeitdruck verhalten sich die Befragten weniger sicherheitsgerecht. = gewisse Sorglosigkeit im Straßenverkehr, gepaart mit Überschätzung der eigenen Risikokompetenz =

3.1.4 Situation

Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen ergeben sich aus:

Ersterhebung	Zweiterhebung
<ul style="list-style-type: none"> Ablenkung: teilweise wird während der Fahrt telefoniert, auch ablenkende Gedanken (Termine und Aufgaben, die als nächstes anstehen) während beruflicher Wege werden angezeigt. Es finden Parallelhandlungen auf beruflichen Fahrten und Arbeitswegen (Rauchen, Essen oder Trinken, Radio hören) statt. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen: Es werden eher häufiger situativ anspruchsvolle Verkehrssituationen (z. B. Wege im Dunkeln, besondere Unfallschwerpunkte) angezeigt, ebenso eine eher häufige Straßenquerung an unübersichtlichen Stellen und Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer. Ungünstige Parksituationen und entsprechende Regelbrüche auf berufsbedingten Wegen gibt es teilweise bis häufiger. 	<ul style="list-style-type: none"> Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen: Es werden einmal sehr häufig, einmal gelegentlich situativ anspruchsvolle Verkehrssituationen (z. B. Wege im Dunkeln, besondere Unfallschwerpunkte) angezeigt. = Parallelhandlungen kommen im Vergleich zur Zweiterhebung seltener vor. 

 = Verbesserung im Vergleich zur Ersterhebung (i.d.R. Reduzierung der negativen Aspekte)

= = Ausprägung über die Zeit unverändert

 = Verschlechterung im Vergleich zur Ersterhebung (i.d.R. Zunahme der negativen Aspekte)

3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie

Die Tagebücher wurden in März 2018 von drei Beschäftigten der Firma S2 ausgefüllt. Hierbei wurden an fünf aufeinanderfolgenden Tagen jeweils vor Arbeitsbeginn und nach Beendigung der Arbeit ein entsprechender Tagebuch-Fragebogen beantwortet.

Der Fragebogen hatte einen Umfang von drei Seiten und die Ausfülldauer betrug zwischen 5-10 min. Nach einem festen Ablaufschema wurde 2-mal täglich ein Fragebogen ausgefüllt; d. h. morgens vor Arbeitsbeginn des jeweiligen Tages und abends nach Abschluss des Arbeitstages. Morgens erfolgte eine Abfrage hinsichtlich der Schlafqualität und des momentanen Befindens. Am Abend wurden der Arbeitstag sowie der körperliche und psychische Zustand von den teilnehmenden Beschäftigten eingeschätzt. Nach Umsetzung der Maßnahmen erfolgte die Zweiterhebung in Februar 2019. Die Ergebnisse der Zweiterhebung wurden über die gesamte Arbeitswoche und über alle Probanden hinweg zusammengefasst und mit der Untersuchung aus der Eingangsanalyse gegenübergestellt. Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

Fragen morgens	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen?	5,8 Stunden	5,9 Stunden
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	Weder-noch	Weder-noch
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	Weder-noch	Trifft eher zu
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	Weder-noch	Trifft eher zu
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	An drei von fünf Arbeitstagen 4x die Antwort „Ja“	An drei von fünf Arbeitstagen 4x die Antwort „Ja“
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	Keine Nennung	An 3 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort jeweils 1x angegeben.


Skala: Trifft zu – Trifft eher zu – Weder noch – Trifft eher nicht zu – Trifft nicht zu

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie schätzen Sie den Zeit-/Termindruck am heutigen Tag ein?	gering	gering
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z. B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	gering	gering
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	gut	Sehr gut
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten, der Sie belastet?	Keine Nennung	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kunden, der Sie belastet?	Keine Nennung	In der gesamten Arbeitswoche wurden zwei Konflikte von einer Person genannt.
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, der Sie belastet?	In der gesamten Arbeitswoche wurden zwei Konflikte von einer Person genannt.	Keine Nennung
Hatten sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	Keine Nennung	Keine Nennung
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	An 1 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort 1x angegeben.	An 2 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort jeweils 1x angegeben.
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? Wenn ja, welche Veränderungen?	Es wurden 2 Veränderungen über die gesamte Arbeitswoche angegeben; eine davon wurde folgendermaßen beschrieben: - Termin länger als geplant	Es wurden 4 Veränderungen über die gesamte Arbeitswoche angegeben und folgendermaßen beschrieben: - Zusätzlicher, kurzfristiger Termin „reingeschoben“ - Terminverschiebung - Störfall (2 Nennungen)

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Hat heute etwas Ihren Arbeitsalltag leichter gemacht?	Bereich <u>Arbeitsorganisation</u> : - Terminabstimmung (Lieferung, Kunde, Material...) Bereich <u>Unterstützung</u> : - Erfahrungsaustausch bei Problemen Bereich <u>Kommunikation</u> : - gute Problemlösung - Verständnis trotz unerwarteten Besuchs - konstruktive Zusammenarbeit	Bereich <u>Arbeitsorganisation</u> : - gute Terminvergabe/ guter Zeitplan (2x) - Dokumentation des Ablaufs Bereich <u>Kommunikation</u> : - Abstimmung Lieferzeit und Ort - Vorab-Abstimmung zu Abholorten
Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet?	8,9 Std.	8,9 Std.
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs?	1,1 Std.	0,8 Std.
Wie lang war insgesamt Ihre Pause?	35 min	32 min
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilungen gestört?	An 4 von 5 Tagen wurden 4x Störungen genannt, jedoch ohne konkrete Angabe.	An 3 von 5 Tagen wurden 3x Störungen genannt, jedoch ohne konkrete Angabe.

Skala: sehr groß – groß – mittelmäßig – gering – sehr gering
 sehr gut – gut – mittelmäßig – schlecht – sehr schlecht

Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends		
Ich hatte heute...	Ersterhebung Belastungswert	Zweiterhebung Belastungswert
Kopfschmerzen	3	0
Rückenschmerzen	2	0
Bauchschmerzen	0	0
Magen-/Darmprobleme	5	0
Durchblutungsstörungen	0	0
Schmerz im Herzbereich	0	0
Herzrasen	0	1
Verspannungen	6	6
Gelenkschmerzen	0	6
Augenbeschwerden	0	1
Angstzustände	0	0
Nervosität	0	1
Überforderung	0	0
Niedergeschlagenheit	0	0
Antriebslosigkeit	0	5
Erschöpfung	0	0
Konzentrationsmangel	0	0
Stress im Straßenverkehr	0	1

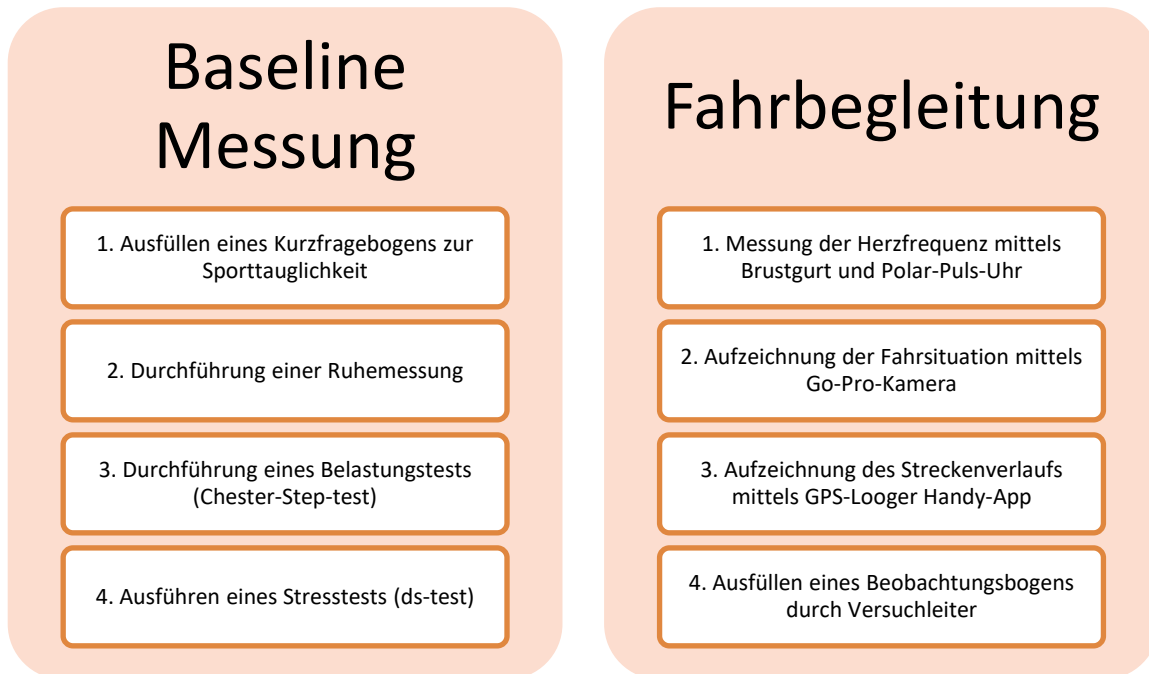
 = grüner Bereich, etwas belastend (0 bis 15 Punkte)

 = oranger Bereich, belastend (16 bis 30 Punkte)

 = roter Bereich, äußerst belastend (>31 Punkte)

3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung

Ziel der Fahrbegleitung war die Erfassung physiologischer und psychologischer Stressparameter während der Fahrtätigkeit eines Beschäftigten der Firma S2. Der genaue Ablauf der Baseline Messung und der Fahrbegleitung sieht wie folgt aus:



Baseline-Messung:

Am Untersuchungstag der Fahrbegleitung wurde mit dem Beschäftigte zunächst eine Baseline Messung durchgeführt, um Vergleichswerte für die Fahrbegleitung zu haben und nähere Informationen zu erhalten, wie sich die Herzfrequenz in Ruhe, unter Belastung und während einer Stresssituation verhält. Zu Beginn der Voruntersuchung wurde ein Kurzfragebogen zur Sporttauglichkeit ausgefüllt. Anschließend wurde nach einer 5-minütigen Ruhemessung der Chester-Step-Test zur Erfassung der Herzfrequenz unter körperlicher Belastung durchgeführt. Hierzu mussten die Teilnehmer in einer festgelegten Geschwindigkeit eine 20 cm hohe Treppenstufe auf und ab gehen. Folgende Belastungsstufen wurden durchlaufen:

- 2 Minuten: Stufe 1 = 15 Steps pro Minute = 60 BPM
- 2 Minuten: Stufe 2 = 20 Steps pro Minute = 80 BPM
- 2 Minuten: Stufe 3 = 25 Steps pro Minute = 100 BPM
- 2 Minuten: Stufe 4 = 30 Steps pro Minute = 120 BPM

Zum Schluss der Vortestmessung erfolgte der psychologische Stresstest "d2-test" zur Erfassung der Herzfrequenz während einer Stresssituation. Beim "d2-test" lautet die Aufgabe, in 14 Zeilen den Buchstaben "d" mit jeweils zwei Strichen anzukreuzen. Pro Zeile stehen 20 Sekunden zur Verfügung und man sollte so schnell wie möglich jede Zeile mit möglichst keinen Fehlern bearbeiten.

Fahrbegleitung:

Nach der Baseline-Messung erfolgte die Fahrbegleitung während eines typischen Arbeitstages. Hierzu musste die teilnehmende Person zunächst einen Brustgurt anziehen, um

die Herzfrequenz mittels einer Polar-Pulsuhr während der Fahrttätigkeit aufzuzeichnen. Die Fahrtsituation wurde mit einer Go-Pro Videokamera aufgezeichnet. Der Streckenverlauf der Touren sowie die Geschwindigkeit und die Beschleunigung wurden mit der GPS-Logger Handy-App erfasst. Zusätzlich füllte die Versuchsleiterin während der Fahrtbegleitung die Beobachtungsbögen zum Fahrverhalten aus.

In der Tabelle 1 werden deshalb die Daten zur Fahrtbegleitung während der Erst- sowie Zweiterhebung festgehalten.

Tabelle 1: Übersicht der Fahrtbegleitung eines Beschäftigten der Firma S2

Fahrtbegleitung	Ersterhebung	Zweiterhebung
Messzeitpunkt	Mitte Februar 2018 12:30 – 15:30 Uhr	September 2019
Arbeitszeit	3 Std. (+ vorher 3 Std. im Büro)	12,5 Std.
Anzahl Teiltouren	4	4
Fahrtstrecke	62 km	55,8 km
Fahrdauer	1,25 h	1,20 h

Die u.a. Ergebnisse widerspiegeln die Situation zu beiden Messzeitpunkten:

Fahrzeugzustand (zu beiden Erhebungszeitpunkten)
<ul style="list-style-type: none"> • Der allgemeine äußere und innere Pflegezustand des Fahrzeugs werden als sehr gut eingeschätzt. • Der technische Zustand sowie die Ladungssicherung werden als sehr gut eingeschätzt. • Das Fahrzeug allgemein, die Motorisierung, Sicherheitsausstattung, Fahrerkomfortausstattung und die Eignung für dienstliche Zwecke werden als sehr gut eingestuft • Der Pflege- und Wartungszustand wird als sehr gut empfunden
Wünsche für die Ausstattung zukünftiger Fahrzeuge keine
Fahrverhalten im Straßenverkehr
Beim Fahrverhalten im Straßenverkehr gab es zu beiden Erhebungszeitpunkten keine bedeutenden Auffälligkeiten. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden wenige Male kurzfristig um 10km/h überschritten. Straßenverkehrsregeln (Straßenschilder, Sicherheitsabstände, Richtungsanzeige etc.) wurden stets eingehalten.

Parallelhandlungen während der Fahrt

Bei der Erst- und Zweiterhebung wurden während der Fahrt Parallelhandlungen wie das Telefonieren, Gespräche mit dem Mitfahrer und Bedienen des Navigationsgerätes ausgeführt. Allerdings erfolgten die Parallelhandlungen meist während einer übersichtlichen Verkehrssituation, die auch keine Veränderungen des Fahrverhaltens zur Folge hatten. Lediglich bei einem Telefonat im Post wurde beim Telefonieren an einer Linksabbiegerampel ein Fußgänger nicht beachtet.

Pausenverhalten

Es wurden keine Pausen durchgeführt.

Einschätzung des Fahrverhaltens nach Tourende

Die Fahrzeugbedienung war gekennzeichnet durch:

- Häufiges einhändiges Bedienen
- weiches Anfahren
- lediglich eine eher scharfe Beschleunigung
- ruhiges Gas geben

Die Benutzung der Fahrbahn war gekennzeichnet durch:

- konstante Spurhaltung
- angepasstes Anordnen
- wenig Kurvenschneiden und
- seltenen Spurwechsle

Verkehrsanpassung war gekennzeichnet durch:

- stetiges Mitfahren
- weite Voraussicht und
- Stabilität im Tagesverlauf

Stresserleben während der Fahrt

Das Stresserleben wurde während der Fahrbegleitung stündlich erfasst. Bei beiden Fahrbegleitungsterminen konnten Stresswerte zwischen 2 und 5 im tagesverlauf festgestellt wurden. Insgesamt wurde bei der 1. Fahrbegleitung der Stress während der Fahrbegleitung im Schnitt als gering erlebt (Mittelwert: 3,2; Spannweite von Werten 2- 4 auf einer 10-stufigen Skala). Bei der 2. Fahrbegleitung war die Stressbelastung etwas höher (Mittelwert: 4,7; Spannweite von Werten 4-5, auf einer 10-stufigen Skala). Nach der letzten fahrt wurde der Stress mit einem Wert von 9 angegeben.

4 Maßnahmenempfehlung

Maßnahmenempfehlungen ergeben sich bei der Firma S2 hinsichtlich der der Bewältigung organisationaler Herausforderungen bzw. anspruchsvoller Verkehrssituationen und hinsichtlich der Sicherheitskultur. Hierzu werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Durchführung einer Gefährdungsbeurteilung
Die Empfehlungen gehen hier in Richtung der Ausstattung künftiger Fahrzeuge mit Freisprecheinrichtungen, Stand- bzw. Sitzheizung und verstellbaren Kopfstützen zur individuellen Einstellung der Sitzposition. Die Beteiligung der Beschäftigten könnte über einen Workshop realisiert werden.
- Durchführung von Verkehrssicherheitszirkeln
Hinsichtlich der Entwicklung einer Sicherheitskultur soll ein Verkehrssicherheitszirkel mit allen betroffenen Beschäftigten stattfinden.
- Durchführung von Fahrsicherheitstraining
Zur Bewältigung von anspruchsvollen Verkehrssituationen gepaart mit ökonomischen und umweltseitigen Optimierungen könnten Eco-Safety-Trainings zur Anwendung kommen.

5 Maßnahmenumsetzung und Evaluation

5.1 Maßnahme 1: Durchführung einer Gefährdungsbeurteilung

5.1.1 Beschreibung der Maßnahme

Basis für alle Maßnahmen zu Sicherheit und Gesundheitsschutz stellt das Feststellen von Gefährdungen und Risiken im Arbeitsalltag dar. Nur so können gezielt erforderliche Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Den gesetzlichen Rahmen hierfür stellt das Arbeitsschutzgesetz dar. Hierbei müssen alle Tätigkeiten, so auch die Fahrtätigkeiten der Beschäftigten in die Betrachtungen einbezogen werden.

Die Erarbeitung der Gefährdungsbeurteilung und die Ableitung entsprechender Schutzmaßnahmen wurde im Juli 2018 realisiert. Damit wurde die Grundlage für alle weiteren Arbeitsschutzmaßnahmen gelegt. Beispielsweise wurde im Anschluss daran im Oktober eine entsprechende Arbeitsschutzunterweisung durchgeführt. Die Gefährdungsbeurteilung wurde durch die Geschäftsführung als sehr positiv bewertet, nicht nur, weil damit die gesetzlichen Anforderungen erfüllt werden, sondern vor allem, weil damit die Grundlage für Maßnahmen und die Durchführung der Unterweisungen geschaffen wurden. Fahrtätigkeiten wurden hier in die Betrachtungen einbezogen.

5.1.2 Auswertung der Evaluation

Veränderungen haben sich aus Sicht des Unternehmens hinsichtlich der Rechtssicherheit ergeben. Darüber hinaus besteht eine größere Handlungssicherheit für Beschäftigte durch die Unterweisung und das Kennen der konkreten Gefahren und Maßnahmen.

Vom Unternehmen wurden dazu zeitliche und personelle Ressourcen bereitgestellt. Längerfristig wird mit einem hohen Nutzen gerechnet, da weniger Unfälle erwartet werden, insbesondere auch im Verkehrsbereich.

Als fördernde Faktoren wurden genannt:

- Geschäftsführung stand vollumfänglich hinter der Maßnahme
- Offenheit der Geschäftsführung gegenüber der Thematik
- Sensibilität für Arbeitsschutz
- Wissen, um rechtliche Anforderungen

Als hemmende Faktoren wurden angegeben:

- Zeitaufwand
- Unmittelbarer Nutzen nicht sichtbar
- Bisher keine Kontrollen und wenige Unfälle

5.2 **Maßnahme 2: Durchführung eines Verkehrssicherheitszirkels**

5.2.1 **Beschreibung der Maßnahme**

Es wurde ein Verkehrssicherheitszirkel mit drei Beschäftigten der Firma S2 durchgeführt:

Zentrale Themen im Bereich Person waren Zeitdruck und Zeitmanagement sowie der Umgang und Gestaltung von Pausen, Stressempfinden („Lieblingsstressoren“), Umgang mit Gefühlen und Bewertungen, Perspektivenwechsel- und Perspektivenübernahme, Rollenklarheit in bestimmten Verkehrssituationen und deren Wirkungen auf die Gesundheit und die Fitness.

Die Problematik der Ablenkung durch Telefonieren (mit oder ohne Freisprecheinrichtung) oder Schreiben von SMS wurde kontrovers mit ehrlichen unterschiedlichen Verhaltensweisen diskutiert. Diskutierte Verhaltensalternativen (Handy im Kofferraum) will jeder mal ausprobieren.

Die Rolle als Dienstleister und die damit verbundenen Risiken (Kommunikation mit dem Kunden, Verspätungen) wurden unter verschiedenen Perspektiven diskutiert. Deutlich dabei wurde, dass eigenes und erwartetes Verhalten, persönliches Touren-, Zeit- und Pausenmanagement auch Auswirkungen auf die Gesundheit haben kann. Alle nehmen sich vor, achtsamer auf die Gestaltung dieser Aspekte zu achten.

Die anstehenden Eco Safety Trainings wurden inhaltlich und in ihren möglichen Wirkungen (Risikokompensation) angesprochen, thematisiert und diskutiert

Im Bereich Technik ging es um Fahrerassistenzsysteme (FAS) und ihre Grenzen (Kompetenzverlust). Die Problematik der nicht vorhandenen standardisierten Ergonomie, die Probleme der Fahrer und Fahrerinnen damit, sowie das Einstellen der Fahrer und Fahrerinnen auf die verschiedenen Herstellerkonzepte von Schaltern, Ausstattungen und Bedienelementen wurde kritisch und nachdenklich diskutiert. Über die Notwendigkeit sich mit den verbauten Assistenzsystemen vertraut zu machen (Handbücher lesen und verstehen) oder durch sich nicht informieren (Kenntnisse aneignen), die Risiken der FAS und ihrer Systemgrenzen zu ignorieren und somit „gefahren- und systemblind“ ein gefährliches Arbeitsmittel (Auto) zu führen, wurde erörtert. Im Ansatz nehmen sich alle vor, sich besser zu informieren. Mit großer Intensität wurde diskutiert, dass nahezu alle Fahrerassistenzsysteme unerwünschte Verhaltensanpassungen (verringerte Aufmerksamkeit, Ablenkung Nebentätigkeiten usw.) erzeugen und wie jeder damit auch zukünftig umgehen will.

Im Bereich Organisation wurde die eigene Fahrweise unter den Aspekten der Einsatzplanung beleuchtet. Auch wurde die Wahl des Verkehrsmittels (Fahrrad, Pedelec für Fahrten zur Arbeit und zurück) mit der Option angesprochen, auch mal auf das Auto zu verzichten und so einen Beitrag zur persönlichen Gesundheit und der Umweltentlastung zu leisten.

Zusammengefasst: Beschäftigte haben es selbst in der Hand, ihre Verhaltensweisen und ihre Gesundheit unter Berücksichtigung der monetären und Kunden bezogenen Verhaltensweisen als Dienstleister eine reflektierte moderate Veränderung vorzunehmen. Eine Kompromissfindung der besprochenen „neuen“ Verhaltensweisen wollen alle probieren.

5.2.2 Auswertung der Evaluation

Auswertung der Evaluationsbögen (Beschäftigte und Führungskräfte)

Die Maßnahme wurde von den Beschäftigten im Durchschnitt als positiv gewertet (Note 2). Offene gebliebene Themen wurden nicht angezeigt.

Die Beschäftigten nehmen sich vor, sich an die erarbeiteten Schritte zu halten.

Die Führungskraft sah den Erfolg ebenfalls im positiven Bereich (Note 2). Dies bezog sich auf:

- Organisation und Durchführung des Verkehrssicherheitszirkels
- Das Hinzulernen von Neuem
- Die Veränderung des Verhaltens der Beschäftigten und
- Darauf, dass mehr über Verkehrssicherheit gesprochen wird.

Folgende Veränderungen konnten mit der Maßnahme erzielt werden:

- Besseres Abschätzen von Verkehrssituationen
- Entspanntes Fahren im Alltag

Seitdem sind im Unternehmen keine Verkehrsunfälle mehr passiert.

Als fördernde Faktoren wurden genannt:

- Gute Vorbereitung durch Zirkelleiter
- Erfahrungen des Zirkelleiters

Als hemmende Faktoren wurden angegeben:

- Zeitaufwand, personeller Aufwand

5.3 Maßnahme 3: Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings

5.3.1 Beschreibung der Maßnahme

Das individuelle Eco Safety Training wurde vom DVR und den Unfallversicherungsträger als ein Trainingskonzept entwickelt, das bereits in 16 europäischen Staaten eingesetzt wird. Eine Stunde, ein Teilnehmer und ein Trainer bilden eine Coachingeinheit vor der „Haustür“; in der Stunde werden gemeinsam Entwicklungsmöglichkeiten erfasst, erprobt und Potenziale gesteigert werden, um noch sicherer den Verkehrsalltag zu meistern, das Wohlbefinden zu erhöhen und dabei die Kosten spürbar zu senken.

Zu Beginn wird ein Rundkurs im Lebensumfeld des Teilnehmenden befahren, in dem Stärken und Potenziale ermittelt werden. In einem ersten Feedbackgespräch vereinbaren Teilnehmer und Coach gemeinsam die Techniken und Ziele, die erprobt und erreicht werden sollen. Ein zweites Befahren des Rundkurses mit aktivem Coaching dient dazu, die vorhandenen Potenziale im realen Straßenverkehr zu nutzen und um neue Fahrtechniken zu ergänzen. In einem zweiten Feedbackgespräch werden das Erreichen der Ziele überprüft und weitere Vereinbarungen für die Zukunft getroffen.

5.3.2 Auswertung der Evaluation

Das Fahrsicherheitstraining konnte im Zeitraum der betrieblichen Untersuchungen nicht mehr durchgeführt werden.

6 Abschluss/ Ausblick

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden entwickelt und im Unternehmen umgesetzt. Eine Wirksamkeitsüberprüfung erfolgte durch eine entsprechende Evaluation der Maßnahmen.

Die betrieblichen Untersuchungen haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Servicebereich zu ermitteln und Empfehlungen für andere Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Wir bedanken uns recht herzlich für die Teilnahme an den Untersuchungen.

Anlagen

Anlage 1: Ergebnispräsentation nach Pretest

 **BestMobil**

ERGEBNISÜBERSICHT

Analyse berufsbedingter Mobilität 2016/2017

Fa. Kerkmann & Berthel GmbH

 **BestMobil** Forschungsprojekt BestMobil

- Das Forschungsprojekt BestMobil wird von folgenden Hochschulen und Forschungsinstituten im Auftrag des **Dachverbandes der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)** unter Beteiligung mehrerer Berufsgenossenschaften und Unfallversicherungen durchgeführt:

 TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN Professur für Arbeitswissenschaft Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder (Projektleiter)	 Friedrich-Schiller-Universität Jena Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie Prof. Dr. Rüdiger M. Trimpop (Projektleiter)	 systemkonzept Gesellschaft für Systemforschung und Konzeptentwicklung mbH systemkonzept Gesellschaft für Systemforschung und Konzeptentwicklung mbH Köln
 UNIVERSITÄTS KLINIKUM jena Universitätsklinikum Jena, Arbeitsmedizinischer Dienst	 IGO Institut für Gesundheit in Organisationen Prof. Dr. Sabina Rehner Geschäftsführerin	 GITTA Gesellschaft für interdisziplinäre Technikforschung Technologieberatung Arbeitsgestaltung mbH

 TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN					 DGUV Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung Dachverband
---	---	---	---	---	---



- Das DGUV-Forschungsprojekt „**BestMobil - Berufsbedingte Mobilität**“ analysiert die Einsatzrahmenbedingungen und Tätigkeitsstrukturen von Mitarbeitern mit unterschiedlichen Anteilen berufsbedingter Mobilität.
- Aufgrund der **hohen Komplexität und Variabilität** berufsbedingter Mobilität beschränkt sich das Projekt zunächst auf **vier Gruppen** mit mobilen Tätigkeitsbereichen (technischer Service, Rettungsdienst, Außendienst, Pflegedienst).
- Hierzu werden **Kooperationsunternehmen** mit Mitarbeitern aus diesen Tätigkeitsbereichen in unterschiedlichen Detailgraden und mit verschiedenen Methoden **hinsichtlich mobilitätsrelevanter Merkmale „gemessen“**.
- Das Forschungsprojekt verfolgt dabei **das Ziel**, aus den vorgefundenen Merkmalen **Mobilitätsprofile, Gefährdungs- und Ressourcenstrukturen und passgenaue Präventionsansätze** abzuleiten.
- Damit soll ein **Beitrag zum Erhalt der Mitarbeitergesundheit und der Unternehmenswerte** geleistet werden.



- BestMobil gliedert sich in mehrere, aufeinander aufbauende Schritte zur Analyse und Veränderung der berufsbezogenen Mobilitätssituation:
 - Unternehmensspezifische **Situationsanalyse mittels mehrerer Herangehensweisen und Methoden** (GUROM, Systemanalysen, Vor-Ort-Befragungen, ggf. begleitende Beobachtungen ausgewählter Mitarbeiter, ggf. physiologische Stressmessung)
 - **Extraktion der wichtigsten mobilitätsrelevanten Faktoren und Zusammenhänge** auf den technischen, organisationalen und mitarbeiterbezogenen Ebenen zur **Identifikation der effektivsten Stellschrauben**
 - **Kooperative Auswahl und Durchführung von Maßnahmen** mit hohem Wirkpotential zum Erhalt und Förderung der Leistungsfähigkeit, Mitarbeitergesundheit sowie der Unternehmenswerte

- Ist-Stand-Analysen (bis Ende 2017)
 - **GUROM** - ganzheitliche Analyse von Gefährdungsfaktoren bei der berufsbedingten Verkehrsteilnahme - online
 - Arbeitssystemanalysen (folgen nach Absprache mit dem Unternehmen)
 - ggf. Fahrbegleitungen (folgen nach Absprache)
 - ggf. Messung Physiologischer Stressparameter (folgen nach Absprache)
- Maßnahmenableitung (nach Abschluss der Ist-Stand-Analysen)
- Begleitanalysen zur Maßnahmenabsicherung
- Soll-Analysen nach Abschluss der Maßnahmen (Mitte 2018) zur Kontrolle der Zielerreichung

GUROM- Ergebnisse

Fa. Kerkmann & Berthel GmbH

Themenfeld I: Technik und Fahrumfeld

- Arten dienstlicher Verkehrsmittel
- Beurteilung des technischen Zustands der Verkehrsmittel
- Exposition dienstlicher Mobilität mit den verschiedenen Verkehrsmitteln
- Merkmale und Beschaffenheit der dienstlichen Wege
- Sicherheitsausstattung
- Merkmale bei Transport- und Beförderungsaufgaben
- Innerbetriebliche Besonderheiten der Mobilität

**Fahrzeugsicherheit:**

- Technischer Zustand des geteilten Dienst-Kfz: nur unterdurchschnittliche Wartungshäufigkeit von Flüssigkeitsständen, sowie Unfallabsicherungs- und Erste-Hilfe-Material.

Sicherheitsgerecht Kleidung:

- Sicherheitsgerechte Kleidung auf Fußwegen gibt es nicht (Reflektor- bzw. Protektorkleidung), entsprechende werden Schuhe nur teilweise getragen.

Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte:

- Gefährliche Streckenabschnitt auf beruflichen Fahrten und Wegen
- Gleichzeitig eher häufiger schmutzige oder unebene Fußwege oder aber kein Fußweg und Treppennutzung und häufigeres Bewegen zu Fuß auf fremden Firmengeländen.

Transport und Beförderung:

- Dann regelmäßig Transport von Produkten oder Waren ohne entsprechende feste Haltevorrichtungen und Ladeboxen



Themenfeld I: Organisationale Faktoren



- Arbeits- und Pausenzeiten
- Arbeitsorganisation
- Arbeitsaufgaben und Arbeitsinhalte
- Führung und soziales Klima
- Physische Arbeitsbedingungen
- Stress
- Mitgestaltungsmöglichkeiten
- Sicherheitskultur
- Organisation beruflicher Fahrten

**Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung Arbeitszeit, Pausen:**

- teilweise mehr als 40h/Wo Arbeitszeit, teilweise bis häufig auch zu ungünstigen Arbeitszeiten
- Teilweise fehlende Pausen und Erholung

Körperlich belastende Arbeitsbedingungen:

- teilweise belastende Bedingungen. Vor allem Klima und schwere körperliche Arbeit werden genannt. (beide sehr oft)

Arbeitsaufgaben, Arbeitsinhalte, Rahmenbedingungen:

- Informationsmangel und fehlende Entscheidungsfreiräume führen Selten bis teilweise zu Problemen bei der Aufgabenbewältigung

Arbeitsstress:

- Stresswahrnehmung selten bis teilweise

Mitgestaltungsmöglichkeiten

- Keine Einbindung in Veränderungsprozesse möglich

Sicherheitskultur:

- Bereitschaft sich für eigene Sicherheit einzusetzen und verantwortlich zu sein ist eher gering

Themenfeld III: Personenbezogene Faktoren

- Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben
- Gesundheitserleben
- Personenbedingte Merkmale der Verkehrsteilnahme:
 - Sorgen
 - Ablenkung
 - Risikobereitschaft und Risikokompetenz

Verhalten bei Ablenkung und Zeitdruck

- Wahrnehmung risikoreicheren Verhaltens unter Zeitdruck; 2v5 Personen liegen im Bereich der Risikoeinstellungen zwischen risikoreich und optimal
- Zeitdruck auf berufsbedingten Wegen zu Fuß teilweise

Themenfeld IV: Situative Faktoren



- Situativer Mobilitätsstress
- Situative Ablenkung bei dienstlichen Fahrten
- Besondere Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse bei berufsbedingter Mobilität

**Ablenkung:**

- Teilweise telefonieren während der Fahrt, zusätzlich höhere Werte bei ablenkenden Gedanken während beruflicher Wege
- Parallelhandlungen auf beruflichen Fahrten und Arbeitswegen (Rauchen 1x), Essen oder Trinken, Radio hören
- Ablenkende Gedanken (Termine und Aufgaben, die als nächstes anstehen)

Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen:

- Eher häufiger situativ anspruchsvolle Verkehrssituationen (z. B. Wege im Dunkeln, besondere Unfallschwerpunkte)
- Eher häufige Straßenquerung an unübersichtlichen Stellen (eine Person geantwortet) und Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer
- (Ungünstige Parksituationen und entsprechende Regelbrüche auf berufsbedingten Wegen teilweise-häufiger)

Anlage 2: Auswertungsbericht GUROM Posttest

Anhang 24

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma P1_Pflege

Bearbeiter: Dr. rer. med. Alzbeta Jandova
Dr.-Ing. Katrin Höhn
Tel.: (0351) 463-3 4925
Fax: (0351) 463-37283
Mail: Alzbeta.jandova@tu-dresden.de
Katrin.hoehn@tu-dresden.de

Dresden, 21.01.2020



Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena

seit 1558

Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimppop
(Projektleiter)



systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

Gliederung

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“	1
1 Projekt BestMobil.....	3
1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen	3
1.2 Untersuchungsmethoden.....	3
2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen.....	4
3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen.....	5
3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse	5
3.1.1 Technik.....	6
3.1.2 Organisation	6
3.1.3 Person.....	6
3.1.4 Situation	6
3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie	7
3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung	11
4 Maßnahmenempfehlung	14
5 Maßnahmenumsetzung und Evaluation.....	14
5.1 Maßnahme 1: Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings	14
5.1.1 Beschreibung der Maßnahme.....	14
5.1.2 Auswertung der Evaluation	14
6 Abschluss/ Ausblick.....	15
Anlagen.....	16

1 Projekt BestMobil

1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen

Beschäftigte von Pflegediensten sind häufig unterwegs zu Patienten und Einsatzstellen. Die Beschäftigten nehmen die Herausforderungen und Probleme von den Einsatzorten mit in den häufig hektischen Verkehr. Diese komplexe Situation stellt hohe Anforderungen an die mobil Tätigen mit der Folge, dass es bei berufsbedingter Mobilität immer häufiger zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge kommt.

Ziel der Untersuchungen ist es, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Pflegebereich zu ermitteln und Empfehlungen für Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung.

1.2 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Die online-Gefährdungsbeurteilung (GUROM) dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden für die drei Teilsysteme Betrieb, Verkehr und Patient durchgeführt. Hierbei werden Aspekte wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Ein- und Ausgabeelemente, Arbeitsgegenstände und Arbeitsplätze detailliert beschrieben und erläutert.

Langfragebogen:

Zur Messen des Status Quo der Mobilitätssituation unmittelbar VOR und NACH der Maßnahmeneinführung in den Unternehmen kommt ein Langfragebogen zum Einsatz. Er ermöglicht eine nochmalige Null- und gleichzeitig eine Verlaufsmessung.

Tagebuch:

Die Teilnehmenden der Tagebuchstudie wurden gebeten, an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen auszufüllen. Die gestellten Fragen bezogen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastung und deren negativen Folgen.

Mitfahrt:

Als weitere Methode kommt eine Mitfahrt im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Beschäftigten aufgrund von Belastungen aus dem Arbeitssystem (Betrieb, Verkehr,

Patienten) während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

Auswertung von Gefährdungsbeurteilungen

Eine Auswertung vorhandener Gefährdungsbeurteilungen soll Hinweise auf bereits erkannte Gefährdungen und Belastungen im Zusammenhang mit den mobilen Tätigkeiten der Beschäftigten geben. Bereits durchgeführte Maßnahmen in diesem Zusammenhang werden recherchiert. Hierfür wurde ein Bewertungsinstrument für die Qualität der Gefährdungsbeurteilungen erarbeitet.

2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen

Profil:

Unternehmen:	Firma P1_Pflege
Branche:	Gesundheitswesen
Geschäftsfeld:	Mobile und stationäre Kranken- und Altenpflege, Verhinderungspflege
Selbständig seit	21 Jahren
Anzahl der Beschäftigten:	40
Zielgruppe:	Ambulante Pflegerinnen und Pfleger

Projektverlauf:



3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen

3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse

Die Erstbefragung mit GUROM-Gefährdungsbeurteilungsfragebogen wurde im März 2017 durchgeführt. Insgesamt nahmen 22 von 40 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Firma P1 an der GUROM-Befragung teil. Die GUROM-Zweitbefragung fand in April 2019 statt. Leider nahmen lediglich sechs von 40 Beschäftigten an der GUROM-Befragung teil. Aufgrund der geringen Beteiligung bei der Zweiterhebung wird auf die systematische Gegenüberstellung der Ergebnisse aus GUROM verzichtet.

Am 04.10.2017 wurde die Arbeitssystemanalyse in der Betriebsstätte Hainewalde mit der QM-Beauftragten/Fachkraft für Arbeitssicherheit durchgeführt. Nach der Umsetzung der Maßnahmen wurde am 14.02. 2019 ein Gesprächstermin vereinbart, um im Rahmen der Arbeitssystemanalyse über die Auswirkungen der Maßnahmen in den Teilsystemen Büro – Verkehr – Kunde zu sprechen.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes wurden Belastungen aus den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situative Faktoren erfasst (s. Abbildung 1).

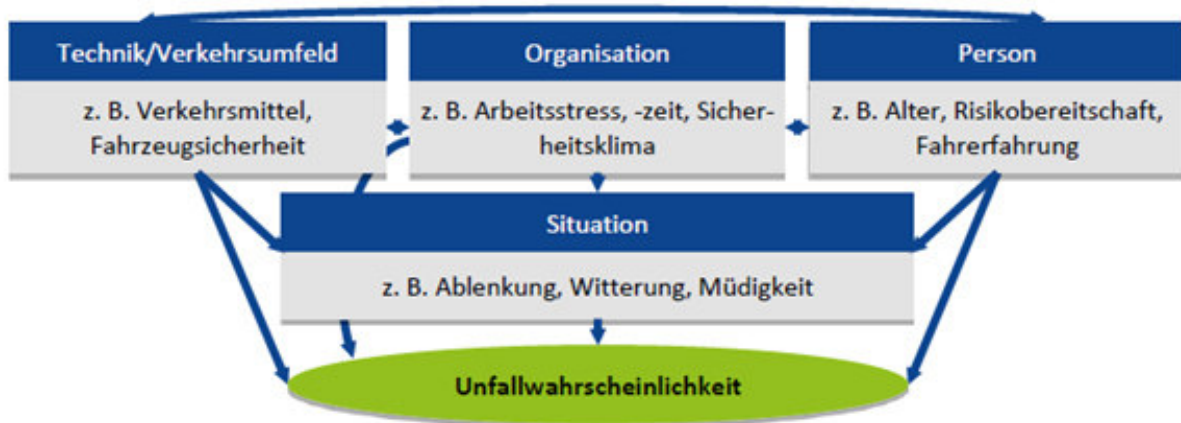


Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Insgesamt kann die Ausgangslage bei der Firma P1 als positiv beschrieben werden. Das Unternehmen wurde bereits mit mehreren Auszeichnungen (BGW-Gesundheitspreis 2015, Great Place To Work 2017 in der Kategorie „Gesundheit und Soziales“) Die Geschäftsleitung agiert mitarbeiterorientiert und versucht bereits durch zahlreiche Maßnahmen die Belastungssituation der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zu minimieren. Sie besitzt ein Qualitätsmanagementsystem und die Gefährdungsbeurteilung wurde als sehr gut bewertet. Im Ergebnis der Untersuchungen konnten einige wenige Aspekte herausgefunden werden, die als Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Belastungssituation der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Zusammenhang mit der Verkehrssituation dienen können.

3.1.1 Technik

Hinsichtlich der Technik konnten zum Untersuchungszeitpunkt auf folgende Maßnahmen verwiesen werden:

- Fehlende Freisprecheinrichtungen
- Keine verstellbaren Kopfstützen im Fahrzeug vorhanden
- Zu kleiner Kofferraum
- Fehlende Sitzheizung/ Standheizung
- Keine regelmäßigen Sicherheitschecks der Fahrzeuge

3.1.2 Organisation

Das Betriebsklima in der Firma P1 ist gekennzeichnet von einer guten Zusammenarbeit sowohl unter den Kollegen als auch zwischen Kollegen und den Vorgesetzten. Arbeitsorganisatorisch ist genügend Zeit für die Hausbesuche geplant. Organisationale Faktoren mit Verbesserungspotenzial beziehen sich auf:

- Das Arbeitsvolumen, die Lage und Verteilung Arbeitszeit bzw. Pausen: die Tätigkeiten sind geprägt durch Schichtarbeit, Pausen werden teilweise nicht bewusst genutzt, mitunter sogar gar nicht oder im Auto verbracht.
- Arbeitsaufgaben, Arbeitsinhalte, Rahmenbedingungen: es entstehen psychische Belastung durch Zunahme der Dokumentations- und Computerarbeit, dies führt zu mangelnder Zeit am Patienten.
- Es bestehen körperlich belastende Arbeitsbedingungen: Pflegeberufe bringen teilweise körperlich schwere Arbeit unter ungünstigen Rahmenbedingungen mit sich und können die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Es bestehen hohe Konzentrations- bzw. Sehanforderungen im Straßenverkehr, besonders bei Dunkelheit und beim Bewegen des Fahrzeuges im Straßenverkehr unter Zeitdruck.
- Unplanmäßige Veränderungen kommen vor, allerdings selten. In diesen Fällen wäre eine gute Organisation erforderlich.

3.1.3 Person

Das Bild hinsichtlich der persönlichen Faktoren ist gekennzeichnet durch ein positives persönliches Befinden der Beschäftigten. Sie bezeichnen ihre Situation als zufriedenstellend und sind zuversichtlich bezüglich der Erfüllung der Arbeitsaufgaben und sehen dem Tag eher entspannt entgegen. Hinsichtlich der Verkehrsteilnahme sind sie tendenziell sorglos.

3.1.4 Situation

Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen ergeben sich aus:

- Parken auf Fußwegen
- Häufiger kritische Verkehrssituationen bei Nachtfahrten
- Fahrten im Winter in Gebirge und nachts, was teilweise zu Stress führt
- Gefährdungen in Kurven und vielen Kreuzungen sowie durch Wildwechsel

Als positiv zu erwähnen ist, dass keine Ablenkung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Telefonate erfolgt.

3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie

Die Tagebücher wurden in März 2018 von fünf Beschäftigten der Firma P1 (ambulanter Pflegedienst) ausgefüllt. Hierbei wurden an fünf aufeinanderfolgenden Tagen jeweils vor Arbeitsbeginn und nach Beendigung der Arbeit ein entsprechender Tagebuch-Fragebogen beantwortet. Die Tagebücher wurden sowohl in der Frühschicht, als auch in der Spät- und Tagschicht eingesetzt.

Der Fragebogen hatte einen Umfang von drei Seiten und die Ausfülldauer betrug zwischen 5-10 min. Nach einem festen Ablaufschema wurde 2-mal täglich ein Fragebogen ausgefüllt; d. h. morgens vor Arbeitsbeginn des jeweiligen Tages und abends nach Abschluss des Arbeitstages. Morgens erfolgte eine Abfrage hinsichtlich der Schlafqualität und des momentanen Befindens. Am Abend wurden der Arbeitstag sowie der körperliche und psychische Zustand von den teilnehmenden Beschäftigten eingeschätzt. Nach Umsetzung der Maßnahmen erfolgte die Zweiterhebung in Januar 2019. Die Ergebnisse der Zweiterhebung wurden über die gesamte Arbeitswoche und über alle Probanden hinweg zusammengefasst und mit der Untersuchung aus der Eingangsanalyse gegenübergestellt. Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

Fragen morgens	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen?	6,7 Stunden	5,9 Stunden
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	trifft zu	trifft zu
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	Trifft eher zu	Trifft eher zu
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	Trifft eher zu	Trifft zu
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	Über die Arbeitswoche 2 Nennungen	Keine Nennung
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	An 4 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort jeweils 1x angegeben.	An 3 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort jeweils 1x angegeben.


Skala: Trifft zu – Trifft eher zu – Weder noch – Trifft eher nicht zu – Trifft nicht zu

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Wie schätzen Sie den Zeit-/Termindruck am heutigen Tag ein?	mittelmäßig	gering
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z. B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	mittelmäßig	gering
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	gut	gut
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten, der Sie belastet?	In der gesamten Arbeitswoche wurde ein Konflikt von einer Person genannt.	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kunden, der Sie belastet?	Keine Nennung	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, der Sie belastet?	Keine Nennung	Keine Nennung
Hatten sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	Keine Nennung	Keine Nennung
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	Keine Nennung	An 3 von 5 Tagen wird die „Ja“-Antwort jeweils 1x angegeben.
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? Wenn ja, welche Veränderungen?	<p>Es wurden 2 Veränderungen über die gesamte Arbeitswoche angegeben, und folgendermaßen beschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tourenplanänderung - Durch den Sturz eines Patienten Tourenplanänderung 	<p>Es wurden 7 Veränderungen über die gesamte Arbeitswoche angegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzlicher Patient „reingeschoben“ - Veränderung ja, aber ohne Belastung - Krankheitsausfall - Wecker ging nicht – früh Zeitdruck - Tourenplanänderung - Routenänderung und Auto-Freiräum-Aufwand durch starken Schneefall

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert	Zweiterhebung Mittelwert
Hat heute etwas Ihren Arbeitsalltag leichter gemacht?	<p>Bereich <u>Arbeitsorganisation</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arbeit war in angegebener Zeit gut zu schaffen - Genügen Zeit - Absprache mit Kollegin <p>Bereich <u>Unterstützung und Kommunikation</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mithilfe einer Kollegin (bei Notfall) – 4 Nennungen - U-Hilfskraft - Gute Gesprächsführung, positive Stimmungslage beim Patienten - Neue Kraft eingearbeitet, hat gut mitgemacht - Freundlichkeit 	<p>Bereich <u>Arbeitsorganisation</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Absprachen und Vorbereitung - Tourenplan + Zeit - To-Do-Liste - Übergabe an Kollegen <p>Bereich <u>Unterstützung und Kommunikation</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Absprachen zum Tourenablauf
Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet?	6,5 Std.	5,3 Std.
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs?	2,3 Std.	1,8 Std.
Wie lang war insgesamt Ihre Pause?	25 min. (Individueller Wochendurchschnitt: 10 – 50 min.)	6 min. (Individueller Wochendurchschnitt: 0 – 21 min.)
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilungen gestört?	An 2 von 5 Tagen wurden von insgesamt drei Beschäftigten Störungen genannt, jedoch ohne konkrete Angabe.	An 4 von 5 Tagen wurden von jeweils einer Beschäftigten Störungen genannt, jedoch ohne konkrete Angabe.

Skala: sehr groß – groß – mittelmäßig – gering – sehr gering
 sehr gut – gut – mittelmäßig – schlecht – sehr schlecht

Einschätzung des körperlichen und psychischen Zustandes abends		
Ich hatte heute...	Ersterhebung Belastungswert	Zweiterhebung Belastungswert
Kopfschmerzen	4	3
Rückenschmerzen	7	17
Bauchschmerzen	1	4
Magen-/Darmprobleme	0	0
Durchblutungsstörungen	0	0
Schmerz im Herzbereich	0	0
Herzrasen	0	0
Verspannungen	18	15
Gelenkschmerzen	2	7
Augenbeschwerden	4	3
Angstzustände	0	0
Nervosität	0	0
Überforderung	0	0
Niedergeschlagenheit	1	0
Antriebslosigkeit	1	0
Erschöpfung	7	5
Konzentrationsmangel	0	1
Stress im Straßenverkehr	9	9

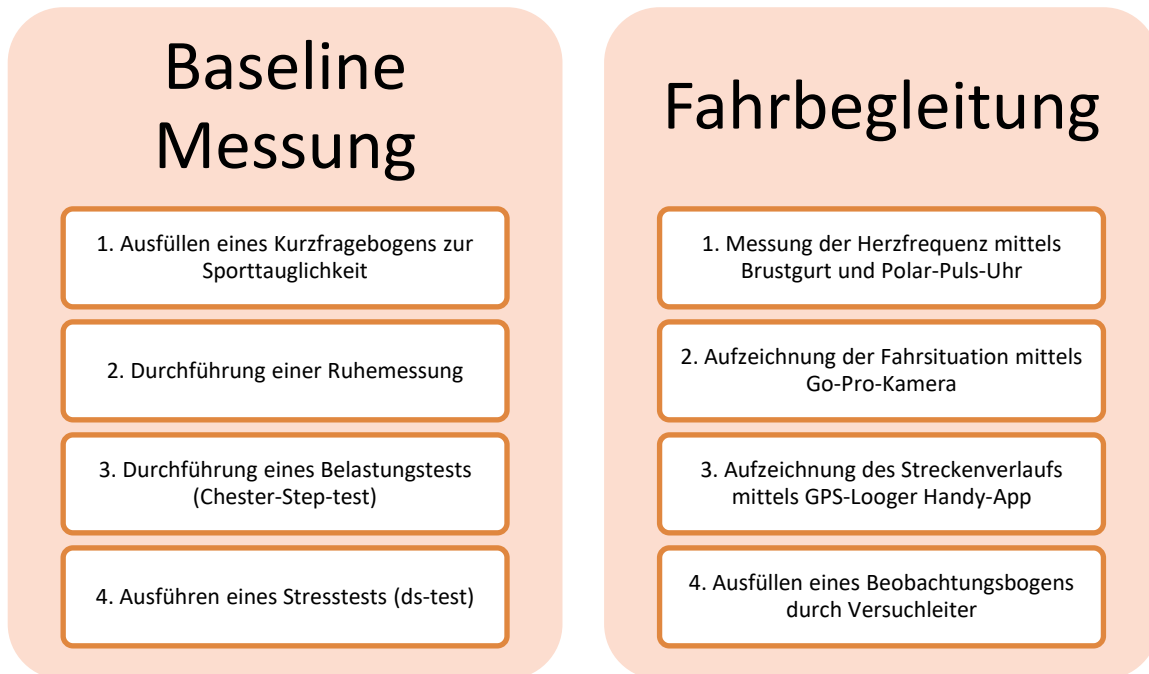
 = grüner Bereich, etwas belastend (0 bis 25 Punkte)

 = oranger Bereich, belastend (26 bis 50 Punkte)

 = roter Bereich, äußerst belastend (>51 Punkte)

3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung

Ziel der Fahrbegleitung war die Erfassung physiologischer und psychologischer Stressparameter während der Fahrtätigkeit von einer Pflegekraft der Firma Kröber. Der genaue Ablauf der Baseline Messung und der Fahrbegleitung sieht wie folgt aus:



Baseline-Messung:

Am Untersuchungstag der Fahrbegleitung wurde mit der Pflegekraft zunächst eine Baseline Messung durchgeführt, um Vergleichswerte für die Fahrbegleitung zu haben und nähere Informationen zu erhalten, wie sich die Herzfrequenz in Ruhe, unter Belastung und während einer Stresssituation verhält. Zu Beginn der Voruntersuchung wurde ein Kurzfragebogen zur Sporttauglichkeit ausgefüllt. Anschließend wurde nach einer 5-minütigen Ruhemessung der Chester-Step-Test zur Erfassung der Herzfrequenz unter körperlicher Belastung durchgeführt. Hierzu mussten die Teilnehmenden in einer festgelegten Geschwindigkeit eine 20 cm hohe Treppenstufe auf und ab gehen. Folgende Belastungsstufen wurden durchlaufen:

- 2 Minuten: Stufe 1 = 15 Steps pro Minute = 60 BPM
- 2 Minuten: Stufe 2 = 20 Steps pro Minute = 80 BPM
- 2 Minuten: Stufe 3 = 25 Steps pro Minute = 100 BPM
- 2 Minuten: Stufe 4 = 30 Steps pro Minute = 120 BPM

Zum Schluss der Vortestmessung erfolgte der psychologische Stresstest "d2-test" zur Erfassung der Herzfrequenz während einer Stresssituation. Beim "d2-test" lautet die Aufgabe, in 14 Zeilen den Buchstaben "d" mit jeweils zwei Strichen anzukreuzen. Pro Zeile stehen 20 Sekunden zur Verfügung und man sollte so schnell wie möglich jede Zeile mit möglichst keinen Fehlern bearbeiten.

Fahrbegleitung:

Nach der Baseline-Messung erfolgte die Fahrbegleitung während eines typischen Arbeitstages. Hierzu musste die teilnehmende Person zunächst einen Brustgurt anziehen, um

die Herzfrequenz mittels einer Polar-Pulsuhr während der Fahrttätigkeit aufzuzeichnen. Die Fahrsituation wurde mit einer Go-Pro Videokamera aufgezeichnet. Der Streckenverlauf der Touren sowie die Geschwindigkeit und die Beschleunigung wurden mit der GPS-Logger Handy-App erfasst. Zusätzlich füllte die Versuchsleiterin während der Fahrtbegleitung die Beobachtungsbögen zum Fahrverhalten aus.

Firma Kröber ist im Verlauf der BestMobil-Studie expandiert und Anfang 2019 wurde ein neuer Sitz der Firma/neues Seniorenheim eröffnet. Alle Ressourcen waren für diese Aktivität reserviert, so zum einen die gute Teilnahmequote von der GUROM-Erstbefragung zum zweiten Zeitpunkt nicht mehr repliziert werden konnten. Zum anderen stand das Unternehmen für eine wiederholte Fahrtbegleitung nicht mehr zur Verfügung. In der Tabelle 1 werden deshalb lediglich die Daten zur Fahrtbegleitung der Ersterhebung festgehalten.

Tabelle 1: Übersicht der Fahrtbegleitung einer Mitarbeiterin der Firma P1

Fahrtbegleitung	Ersterhebung
Messzeitpunkt	Anfang März 2018 16:45 – 19:46 Uhr
Arbeitszeit	Spätdienst 3 Std. (+ 3 Std. weiter im Dienst – für die Erhebung jedoch zu dunkel)
Anzahl Teiltouren	10
Fahrtstrecke	21,6 km
Fahrdauer	2:58

Die u.a. Ergebnisse widerspiegeln die Situation zur Ersterhebung:

Fahrzeugzustand
<ul style="list-style-type: none"> • Der allgemeine äußere und innere Pflegezustand des Fahrzeugs werden als befriedigend bis gut eingeschätzt (Auto verbeult, der Innenraum wird schnell dreckig,...). • Der technische Zustand sowie die Ladungssicherung werden als gut eingeschätzt. • Das Fahrzeug allgemein, die Motorisierung, Sicherheitsausstattung, Fahrerkomfortausstattung und die Eignung für dienstliche Zwecke werden als gut bis befriedigend eingestuft • Der Pflege- und Wartungszustand wird als befriedigend empfunden.
Wünsche für die Ausstattung zukünftiger Fahrzeuge: Sitzheizung, größerer Kofferraum, Freisprechanlage

Fahrverhalten im Straßenverkehr

Beim Fahrverhalten im Straßenverkehr gab es keine bedeutenden Auffälligkeiten. Es wurde einige Male auf dem Fußweg geparkt, und beim Parken wurde die Richtungsanzeige manchmal vergessen. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden stets eingehalten.

Parallelhandlungen während der Fahrt

Während der gesamten begleiteten Fahrt wurden von der Pflegekraft keine Parallelhandlungen ausgeführt.

Pausenverhalten

Es wurde keine Pause gehalten, der Erhebungszeitraum betrug jedoch lediglich 3 Stunden.

Einschätzung des Fahrverhaltens nach Tourende

Die Fahrzeugbedienung war gekennzeichnet durch:

- weiches Anfahren
- ruhiges Gas geben

Die Benutzung der Fahrbahn war gekennzeichnet durch:

- konstante Spurhaltung
- angepasstes Anordnen
- seltenen Spurenwechsel

Verkehrsanpassung war gekennzeichnet durch:

- stetiges Mitfahren
- stabile, risikoarme Fahrweise

Stresserleben während der Fahrt

Das Stresserleben wurde während der Fahrtbegleitung vier Mal erfasst. Der Stress wurde während der Fahrtbegleitung im Schnitt als eher gering erlebt (Mittelwert: 2,0; durchgehender Wert 2 auf einer 10-stufigen Skala).

4 Maßnahmenempfehlung

Maßnahmenempfehlungen ergeben sich bei der Firma P1 hinsichtlich der technischen Ausstattung und der Bewältigung organisationaler Herausforderungen bzw. anspruchsvoller Verkehrssituationen. Hierzu werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Veränderung der Fahrzeugausstattung
Die Empfehlungen gehen hier in Richtung der Ausstattung künftiger Fahrzeuge mit Freisprecheinrichtungen, Stand- bzw. Sitzheizung und verstellbaren Kopfstützen zur individuellen Einstellung der Sitzposition. Die Beteiligung der Beschäftigten könnte über einen Workshop realisiert werden.
- Durchführung von Fahrsicherheitstraining
Zur Bewältigung von anspruchsvollen Verkehrssituationen gepaart mit ökonomischen und umweltseitigen Optimierungen könnten Eco-Safety-Trainings zur Anwendung kommen.
- Durchführung von Verkehrssicherheitszirkeln

5 Maßnahmenumsetzung und Evaluation

5.1 Maßnahme 1: Durchführung eines Fahrsicherheitstrainings

5.1.1 Beschreibung der Maßnahme

Das individuelle Eco Safety Training wurde vom DVR und den Unfallversicherungsträger als ein Trainingskonzept entwickelt, das bereits in 16 europäischen Staaten eingesetzt wird. Eine Stunde, ein Teilnehmender und ein Trainer bilden eine Coachingeinheit vor der „Haustür“, in der gemeinsam Entwicklungsmöglichkeiten erfasst, erprobt und Potenziale gesteigert werden, um noch sicherer den Verkehrsalltag zu meistern, das Wohlbefinden zu erhöhen und dabei die Kosten spürbar zu senken.

Zu Beginn wird ein Rundkurs im Lebensumfeld des Teilnehmenden befahren, in dem Stärken und Potenziale ermittelt werden. In einem ersten Feedbackgespräch vereinbaren Teilnehmende und Coach gemeinsam die Techniken und Ziele, die erprobt und erreicht werden sollen. Ein zweites Befahren des Rundkurses mit aktivem Coaching dient dazu, die vorhandenen Potenziale im realen Straßenverkehr zu nutzen und um neue Fahrtechniken zu ergänzen. In einem zweiten Feedbackgespräch werden das Erreichen der Ziele überprüft und weitere Vereinbarungen für die Zukunft getroffen.

5.1.2 Auswertung der Evaluation

Auswertung der Evaluationsbögen (Beschäftigte und Führungskräfte)

Die Maßnahme wurde von den meisten Beschäftigten als positiv gewertet (Note 2). Lediglich ein Beschäftigter hätte sich mehr Richtung Fahrsicherheit gewünscht, weniger Richtung effizientes Fahren.

Die Führungskraft sah den Erfolg eher im mittleren Bereich (Note 3). Dies bezog sich auf:

- Die Veränderung des Verhaltens oder die Einstellung der Beschäftigten
- Das Hinzulernen von Neuem
- Auswirkungen auf den laufenden Betrieb und
- Darauf, dass mehr über Verkehrssicherheit gesprochen wurde.

Im Anschluss an die betrieblichen Untersuchungen wurden vielfältige Veränderungen im Unternehmen durchgeführt. Das betrifft insbesondere:

- Es wurde ein neues Projekt initiiert: Beschäftigte eines Standortes fahren zu Beschäftigten eines anderen Standortes, um Ihre Erfahrungen weiterzugeben
- Das Rad-Gefüge wurde weiterentwickelt: es gibt eine To-Do-Liste für die Verantwortlichen, 1 mal pro Quartal wird ein Qualitätszirkel dazu durchgeführt (Management-Bewertung)
- Ein Entspannungskurs wurde über BARMER organisiert und finanziert, dieser geht bis Juni und soll im September fortgesetzt werden
- E-Learning Programme für Schulungen werden zurzeit getestet
- Tablet: eine Kommunikations-App für Beschäftigte wurde getestet und hat sich nicht bewährt. Ein Projekt soll neu angegangen werden nach dem Umzug (3. Standort)
- Konflikte mit Angehörigen: Beschäftigte sind angehalten, ihre Rolle als Berater zu wahren und Abstand zu halten. Schulung der Beschäftigten zur Kommunikation ist erfolgt, neue Schulung Kommunikation/ Konflikte findet im Mai 2019 statt.
- Neue Beschäftigte wurden eingestellt. Viele Bewerbungen lagen vor. Es werden auch Bewerbungstage durchgeführt z.B. gemeinsam mit dem Arbeitsamt oder auch direkt vor Ort.
- 2019 ist die Anschaffung eines E-Bikes geplant für Hainewalde und die Fahrten im Ort
- Ein Fahrzeug steht jetzt zur privaten Mitarbeiternutzung zur Verfügung.
- Dienstanweisung zur Benutzung der Dienstfahrzeuge (auch zum Unfallverhalten) wurde in Details überarbeitet und Beschäftigte wurden geschult (geht insbesondere um Reinigung der Fahrzeuge, Staubsauganlage ist geplant).

6 Abschluss/ Ausblick

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden entwickelt und im Unternehmen umgesetzt. Eine Wirksamkeitsüberprüfung erfolgte durch eine entsprechende Evaluation der Maßnahmen.

Die betrieblichen Untersuchungen haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Pflegebereich zu ermitteln und Empfehlungen für andere Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Wir bedanken uns recht herzlich für die Teilnahme an den Untersuchungen.

Anlagen

Anlage 1: Ergebnispräsentation nach Pretest

 BestMobil  TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

Ergebnisbericht

Analyse berufsbedingter Mobilität
im Rahmen des Projektes **BestMobil**

Mobile Hauskrankenpflege Kröber GmbH

Hainewalde, 26.04.2018

 BestMobil Forschungsprojekt **BestMobil**

Das Forschungsprojekt BestMobil wird von folgenden Hochschulen und Forschungsinstituten im Auftrag des **Dachverbandes der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)** unter Beteiligung mehrerer Berufsgenossenschaften und Unfallversicherungen durchgeführt:



TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN
Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena
Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimpop
(Projektleiter)



systemkonzept
Gesellschaft für Systemforschung und Konzeptentwicklung mbH
systemkonzept Gesellschaft für Systemforschung und Konzeptentwicklung mbH Köln

 TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

 UNIVERSITÄT KUPFERBERG

 systemkonzept

 GITA

 DGUV
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
Systemverband



- Das DGUV-Forschungsprojekt „**BestMobil - Berufsbedingte Mobilität**“ analysiert die Einsatzrahmenbedingungen und Tätigkeitsstrukturen von Mitarbeitern mit unterschiedlichen Anteilen berufsbedingter Mobilität.
- Aufgrund der **hohen Komplexität und Variabilität** berufsbedingter Mobilität beschränkt sich das Projekt zunächst auf **vier Gruppen** mit mobilen Tätigkeitsbereichen (technischer Service, Rettungsdienst, Außendienst, Pflegedienst).
- Hierzu werden **Kooperationsunternehmen** mit Mitarbeitern aus diesen Tätigkeitsbereichen in unterschiedlichen Detailgraden und mit verschiedenen Methoden **hinsichtlich mobilitätsrelevanter Merkmale „gemessen“**.
- Das Forschungsprojekt verfolgt dabei **das Ziel**, aus den vorgefundenen Merkmalen **Mobilitätsprofile, Gefährdungs- und Ressourcenstrukturen und passgenaue Präventionsansätze** abzuleiten.
- Damit soll ein **Beitrag zum Erhalt der Mitarbeitergesundheit und der Unternehmenswerte** geleistet werden.



- **Online-Gefährdungsbeurteilung für mobile Berufe (GUROM)**
Teilnehmer Zittau: N= 8
Teilnehmer Heinewalde: N= 14
- **Dokumentenanalyse** (Gefährdungsbeurteilung, Ergebnisse Mitarbeiterbefragung, Organisationsdaten)
- **Arbeitssystemanalyse**
- **Tagebuchstudie** (N= 5) – 17x Frühschicht, 5x Spätschicht, 3x Tagesschicht
- **Fahrbegleitung** (N = 1)

Ergebnisse

Mobile Hauskrankenpflege Kröber
GmbH

Kriterien für eine gute Gefährdungsbeurteilung:

- Gefährdungsbeurteilung ist für alle Teilarbeitssysteme vorhanden
- Innerhalb der Gefährdungsbeurteilungen sind die Zusammenhänge zur Entstehung von Gefährdungen dargestellt (Gefährdungsfaktoren, Gefahrenquellen und gefahrbringende Bedingungen wurden identifiziert)
- Eine Zuordnung zu den GUROM-Faktoren ist möglich
- Es wird deutlich, wie hoch das Risiko eingeschätzt wird
- Maßnahmen wurden anhand des Risikos festgelegt
- Gestaltungsrangfolge der Maßnahmen wurde beachtet
- Wirksamkeitskontrolle wird/ wurde durchgeführt

Ergebnis:

Alle Merkmal treffen zu → Punktwert 1 → sehr gut

Themenfeld I: Technik und Fahrumfeld

Exposition:

- Berufliche Fahrten sind durch Zielketten geprägt, bei Verzögerungen an einem Ziel kann es zu Stresssituationen kommen

Fahrzeugsicherheit:

- Evtl. Gefährdungen können im Risikoverhalten der Fahrenden liegen
- Auf regelmäßige Sicherheitschecks der Fahrzeuge achten
- Freisprecheinrichtung

Fahrzeugausstattung:

- Keine verstellbaren Kopfstützen vorhanden am Fahrzeug
- Zu kleiner Kofferraum
- Fehlende Sitzheizung/ Standheizung

Themenfeld I: Organisationale Faktoren

Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung Arbeitszeit, Pausen:

- Schichtarbeit
- Pausen bewusst nutzen (bei 25% ungünstige Pausen, im Auto)

Arbeitsaufgaben, Arbeitsinhalte, Rahmenbedingungen:

- Psychische Belastung durch Zunahme der Dokumentations- und Computerarbeit führt zu mangelnder Zeit am Patienten

Tagebuch:

Ø Arbeitszeit: 6:30 Std./ ohne Ausreißer 6:00 Std. (Min/Max 4:30 – 12:20 Std.)

Ø Fahrtzeit: 2:20 Std./ ohne Ausreißer 1:20 Std. (Min/Max 1:00 – 7:00 Std.)

Ø Pausendauer insg. am Tag: 25 min./ ohne Ausreißer 18 min. (Min/Max 0 – 90 min.);

1 Person an drei Tagen keine Pause!

**Körperlich belastende Arbeitsbedingungen:**

- Teilweise körperlich schwere Arbeit unter ungünstigen Rahmenbedingungen kann Verkehrssicherheit beeinträchtigen
- Hohe Konzentration, Sehanstrengung (Im Straßenverkehr-> besonders bei Dunkelheit) (Beleuchtung und äußere Bedingungen (Augen) beim Bewegen des Fahrzeuges im Straßenverkehr unter Zeitdruck)

Organisation beruflicher Fahrten:

- Bessere Organisation in Hainwalde angezeigt (Termindauer, Terminabsagen, Schlüsselübergabe...)

Tagebuch:

Zeitdruck/Termindruck: gering bis mittelmäßig (Ø 2,4; Skala 1-5)

Körperliche Belastung: gering bis mittelmäßig (Ø 2,4; Skala 1-5) – 1 Person: Ø 4,0 (groß)

Unplanmäßige Veränderungen: kommen sehr selten vor (nur 2 Fälle:

Tourenplanänderung, Sturzbedingte Änderung)

**Tagebuch:****Dinge, die meine Arbeit heute leichter gemacht haben:**

Arbeitsorganisation: genügend Zeit für die Hausbesuche geplant (2)

Hilfestellung durch Kollegen/Vorgesetzte: Hilfe von einer Kollegin/U-Hilfskraft (5), Hilfe von einer Kollegin in Notfall (1), Einarbeitung neuer Kollegin (1), Hilfe bei Koordination (1)

Kommunikation/Zusammenarbeit mit Kunden: gutes Gespräch/positive Stimmungslage (2)

Sonstiges: Wundversorgung durch externe Wundschwester, daher weniger zu tun (1)

Themenfeld III: Personenbezogene Faktoren

Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

- Tendenzielle Sorglosigkeit

Tagebuch:

Erholung: erholsamer Schlaf bei den Meisten (\bar{x} 2,4; Skala 1-5; 1 Person: \bar{x} 4 - eher keinen erholsamen Schlaf); Schlafdauer: \bar{x} 6:30 Std.

Zuversichtliche Haltung: gut vorbereitet für den Tag (\bar{x} 1,5; Skala 1-5), sehen dem Tag eher entspannt entgegen (\bar{x} 2, 1; Skala 1-5)

Persönliches Befinden

- eher glücklich - eher zufrieden - eher tatkräftig - eher motiviert - eher begeistert
- eher entspannt - eher sorgenfrei – friedlich – ruhig - weder hellwach noch müde
- relative Stabilität über den Tag (zum Abend nimmt die Sorgenfreiheit und Zufriedenheit leicht ab)

**Tagebuch:**Gesundheitliche Beschwerden:

- Verspannung (7 Nennungen an 4 Tagen) - eher bis mittelmäßig belastend
- Rückenschmerzen (6 Nennungen an 4 Tagen) – eher belastend
- Erschöpfung (4 Nennungen an 4 Tagen) – eher belastend
- Stress im Straßenverkehr (4 Nennungen an 4 Tagen) – etwas bis eher belastend



Themenfeld IV: Situative Faktoren

**Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen:**

- Parken auf Fußwegen
- Häufiger kritische Verkehrssituationen (Nachtfahrten)
- Fahrten im Winter in Gebirge und Nachts führt teilweise zu Stress
- Gefährdungen in Kurven und vielen Kreuzungen sowie durch Wildwechsel

Tagebuch:

- Straßen- und Wetterbedingungen (März 2018): gut bis mittelmäßig
- Keine Unfälle/ Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern

**Ablenkung**

- Sehr gut: keine Telefonate während der Fahrt

Tagebuch:

Anrufe/Mitteilungen während der Fahrt: sehr selten (1x 1 Person ein Anruf; 2x 1 Person 2 Anrufe; an 3 Tagen keine Anrufe/Mitteilungen)

Private Probleme, die einen belasten: sehr selten (nur 5 mal von 3 verschiedenen Personen angegeben)



- **Zustand der Fahrzeuge**

Fahrzeugausstattung --> Workshop/“Wunschrunde“
„Welche Autoausstattung würde Ihnen die Arbeit schöner machen?“

- **Fahrverhalten**

Eco Safety Training (Angebot über DVR)

- Training vor Ort; mind.4 – max. 6 Teilnehmer
- Kosten: 80,00 Euro netto /Person
- Teilweise Kostenübernahme über BGW möglich (?)

Mobilitätscoaching (?)



- Gesundes Frühstück
- Organigramm bzw. Rad-Verzahnung
(Übergabe von Aufgaben)

Anlage 2: Auswertungsbericht GUROM Posttest

Anhang 25

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“

Firma P2_Pflege

Bearbeiter: Dr. rer. med. Alzbeta Jandova
Dr.-Ing. Katrin Höhn
Tel.: (0351) 463-3 4925
Fax: (0351) 463-37283
Mail: Alzbeta.jandova@tu-dresden.de
Katrin.hoehn@tu-dresden.de

Dresden, 21.01.2020



Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)



Friedrich-Schiller-Universität Jena

seit 1558

Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimppop
(Projektleiter)



systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

Gliederung

Unternehmensbericht Projekt „BestMobil“	1
1 Projekt BestMobil.....	3
1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen	3
1.2 Untersuchungsmethoden.....	3
2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen.....	4
3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen.....	5
3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse	5
3.1.1 Technik.....	5
3.1.2 Organisation	6
3.1.3 Person.....	6
3.1.4 Situation	6
3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie	6
3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung	10
4 Maßnahmenempfehlung	13
5 Abschluss/ Ausblick	13
Anlagen.....	14

1 Projekt BestMobil

1.1 Hintergründe und Ziele der Untersuchungen

Beschäftigte von Pflegediensten sind häufig unterwegs zu Patienten und Einsatzstellen. Die Beschäftigten nehmen die Herausforderungen und Probleme von den Einsatzorten mit in den häufig hektischen Verkehr. Diese komplexe Situation stellt hohe Anforderungen an die mobil Tätigen mit der Folge, dass es bei berufsbedingter Mobilität immer häufiger zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge kommt.

Ziel der Untersuchungen ist es, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten im Pflegebereich zu ermitteln und Empfehlungen für Unternehmen und Institutionen zur Bewältigung der hohen Anforderungen abzuleiten.

Dazu werden die relevanten Belastungs- und Beanspruchungskonstellationen untersucht, um darauf aufbauend ziel- und problemspezifische Präventionskonzepte und –maßnahmen zu entwickeln. Es erfolgt eine Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen und eine Wirksamkeitsüberprüfung.

1.2 Untersuchungsmethoden

Im Rahmen des Projektes BestMobil kommen verschiedene Untersuchungsmethoden zum Einsatz:

GUROM:

Die online-Gefährdungsbeurteilung (GUROM) dient als erstes Screening für Belastungen und Gefährdungen bei der mobilen Arbeit – Themen sind z.B. die Ausstattung und Zustand des Dienstfahrzeugs, organisatorischen Hintergründe der Fahrten zu Kunden/Klienten, Arbeitsinhalte, persönliche Faktoren, situative Gegebenheiten wie Verkehrsverhältnisse oder Ablenkung

Arbeitssystemanalysen:

Arbeitssystemanalysen ermöglichen eine systematische Erfassung aller betrieblichen Rahmenbedingungen. Sie werden für die drei Teilsysteme Betrieb, Verkehr und Patient durchgeführt. Hierbei werden Aspekte wie Arbeitsablauf, Arbeitsmittel, beteiligte Personen, Arbeitsaufgaben, Ein- und Ausgabeelemente, Arbeitsgegenstände und Arbeitsplätze detailliert beschrieben und erläutert.

Langfragebogen:

Zur Messen des Status Quo der Mobilitätssituation unmittelbar VOR und NACH der Maßnahmeneinführung in den Unternehmen kommt ein Langfragebogen zum Einsatz. Er ermöglicht eine nochmalige Null- und gleichzeitig eine Verlaufsmessung.

Tagebuch:

Die Teilnehmenden der Tagebuchstudie wurden gebeten, an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen auszufüllen. Die gestellten Fragen bezogen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationale Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastung und deren negativen Folgen.

Mitfahrt:

Als weitere Methode kommt eine Mitfahrt im Rahmen der betrieblichen Fahrtätigkeit zum Einsatz. Ziel ist es hierbei, eine Messung der Veränderung der Beanspruchungssituation der Beschäftigten aufgrund von Belastungen aus dem Arbeitssystem (Betrieb, Verkehr,

Patienten) während der Fahrtätigkeit durchzuführen. Gemessen wird hierbei die Herzfrequenz bei gleichzeitiger Erfassung der Verkehrssituation (über GPS, Kamera und schriftlichen Erfassungsbogen).

Auswertung von Gefährdungsbeurteilungen

Eine Auswertung vorhandener Gefährdungsbeurteilungen soll Hinweise auf bereits erkannte Gefährdungen und Belastungen im Zusammenhang mit den mobilen Tätigkeiten der Beschäftigten geben. Bereits durchgeführte Maßnahmen in diesem Zusammenhang werden recherchiert. Hierfür wurde ein Bewertungsinstrument für die Qualität der Gefährdungsbeurteilungen erarbeitet.

2 Durchgeführte Untersuchungen im Unternehmen

Profil:

Unternehmen:	Firma P1_Pflege
Branche:	Gesundheitswesen
Geschäftsfeld:	Mobile und stationäre Kranken- und Altenpflege, Verhinderungspflege
Selbständig seit	? Jahren
Anzahl der Beschäftigten:	70, davon 20 mobile Pflegekräfte
Zielgruppe:	Ambulante Pflegerinnen und Pfleger

Projektverlauf:



3 Ergebnisse der Eingangs- und Ausgangsuntersuchungen

3.1 Ergebnisse der GUROM-Befragung und der Arbeitssystemanalyse

Die Erstbefragung mit GUROM-Gefährdungsbeurteilungsfragebogen wurde im November - Dezember 2016 durchgeführt. Insgesamt nahmen 18 von 20 mobilen Pflegekräften der Firma P2 an der GUROM-Befragung teil. Aufgrund des betriebsbedingten Ausstiegs (Ansprechpartner-Wechsel) aus dem Projekt konnte die GUROM-Zweitbefragung nicht mehr stattfinden.

Am 16.08.2017 wurde die Arbeitssystemanalyse durchgeführt. Beteiligt war der Pflegedienstleiter und die QM-Beauftragte.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes wurden Belastungen aus den Bereichen Technik/Verkehrsbeteiligung, Organisation/Arbeitstätigkeit, Person und zusätzlich situative Faktoren erfasst (s. Abbildung 1).

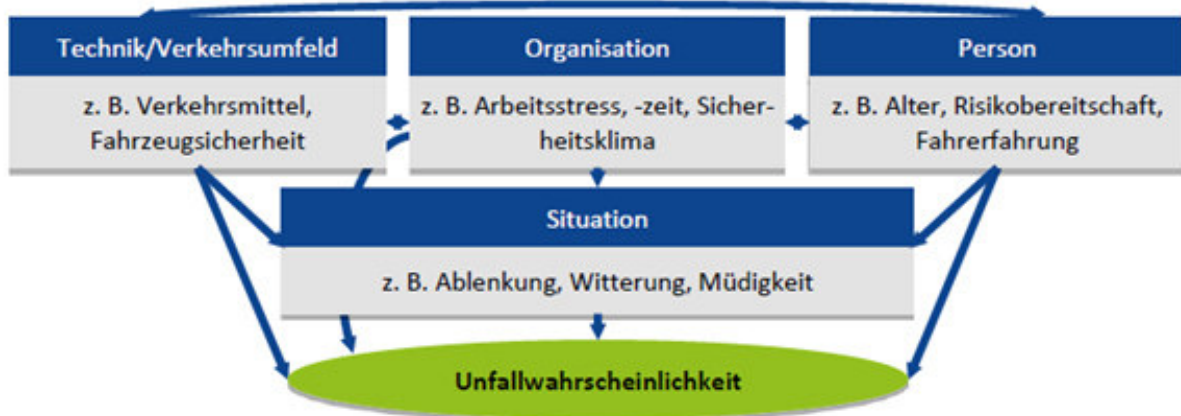


Abbildung 1: T-O-P-S Ansatz in BestMobil

Die Firma P2 verfügt über eine gute Gefährdungsbeurteilung, die auch die Belange der Verkehrssicherheit berücksichtigt.

Auf der Basis der GUROM-Befragungen, der Arbeitssystemanalysen und Tagebuchauswertungen konnten für die Firma P2 verschiedene Ansatzpunkte für Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Belastungssituation der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Zusammenhang mit der Verkehrssituation ermittelt werden.

3.1.1 Technik

Hinsichtlich der Technik kann die Ausgangslage zum Untersuchungszeitpunkt wie folgt beschrieben werden:

- Berufliche Fahrten sind durch Zielketten geprägt, bei Verzögerungen an einem Ziel kann es zu Stresssituationen kommen
- Fahrzeugausstattung: nicht alle Fahrzeuge verfügen über verstellbare Sitze (Höhe)
- Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte befinden sich insbesondere in Haltestellenbereichen, durch Wildwechsel, auf unbefestigten Strecken

3.1.2 Organisation

Das Betriebsklima in der Firma P2 ist gekennzeichnet von einer guten Zusammenarbeit sowohl unter den Kollegen als auch zwischen Kollegen und den Vorgesetzten.

Organisationale Faktoren mit Verbesserungspotenzial beziehen sich auf:

- Arbeitsaufgaben, Arbeitsinhalte, Rahmenbedingungen sind gekennzeichnet durch Emotionsarbeit, Informationsüberflutung und wenig Abwechslung
- Organisation beruflicher Fahrten wird beeinträchtigt durch Termindauer, Terminverschiebungen, Zeitdruck

3.1.3 Person

Die Situation hinsichtlich der Personen lässt sich in der Firma P2 wie folgt zusammenfassen

- Eine Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben ist eher schwierig. Das Unternehmen versucht hier soweit es geht entgegenzukommen (z. B. bei der Dienstplanerstellung und bei Urlaubssonderregelungen)
- Es bestehen vereinzelt deutliche gesundheitliche Einschränkungen:
- Es wird angezeigt, dass Maßnahmen zum kompetenten Umgang mit schwierigen Verkehrssituationen hilfreich wären
- Hinsichtlich der Risikobereitschaft, Risikokompetenz besteht eine etwas erhöhte Tendenz, etwas schneller und offensiver unterwegs zu sein und eine Tendenz zum Überschätzen der eigenen Möglichkeiten

3.1.4 Situation

Es besteht etwas erhöhter Mobilitätsstress wegen des Zeitdrucks bei Folgeterminen (dann kann auch die eigene Sicherheit zurückgestellt werden) und

Telefonieren ist ein starker Ablenkungsfaktor (z.T. aufgrund fehlender Informationen)

3.2 Ergebnisse der Tagebuchstudie

Die Tagebücher wurden in März - April 2018 von fünf Beschäftigten der Firma P2 (ambulanter Pflegedienst) geführt. Hierbei wurden an fünf aufeinanderfolgenden Tagen jeweils vor Arbeitsbeginn und nach Beendigung der Arbeit ein entsprechender Tagebuch-Fragebogen beantwortet. Die Tagebücher wurden sowohl in der Frühschicht, als auch in der Spät- und Tagschicht eingesetzt. Die Zweiterhebung konnte aufgrund des betriebsbedingten Ausstiegs des Unternehmens aus der Studie ab August 2018 nicht mehr stattfinden.

Der Fragebogen hatte einen Umfang von drei Seiten und die Ausfülldauer betrug zwischen 5-10 min. Nach einem festen Ablaufschema wurde 2-mal täglich ein Fragebogen ausgefüllt; d. h. morgens vor Arbeitsbeginn des jeweiligen Tages und abends nach Abschluss des Arbeitstages. Morgens erfolgte eine Abfrage hinsichtlich der Schlafqualität und des momentanen Befindens. Am Abend wurden der Arbeitstag sowie der körperliche und psychische Zustand von den teilnehmenden Beschäftigten eingeschätzt. Die aggregierten Ergebnisse der ersten Befragung (gemittelt über alle Beschäftigte und fünf Tage) sehen wie folgt aus:

Fragen morgens	Ersterhebung Mittelwert
Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen?	6,8 Stunden
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	weder-noch
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	trifft zu
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	trifft zu
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch?	Keine Nennung
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	An 4 von 5 Tagen wurde die „Ja“-Antwort insgesamt 7x abgegeben.


Skala: Trifft zu – Trifft eher zu – Weder noch – Trifft eher nicht zu – Trifft nicht zu

Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert
Wie schätzen Sie den Zeit-/Termindruck am heutigen Tag ein?	gering
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z. B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	mittelmäßig
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	gut
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kollegen/ Ihrem Vorgesetzten, der Sie belastet?	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem Kunden, der Sie belastet?	Keine Nennung
Hatten Sie heute einen Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, der Sie belastet?	Keine Nennung
Hatten sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	Keine Nennung
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	An 4 von 5 Tagen wurde die „Ja“-Antwort insgesamt 8x abgegeben.


Fragen zum Arbeitstag abends	Ersterhebung Mittelwert
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? Wenn ja, welche Veränderungen?	Es wurde eine Veränderung über die gesamte Arbeitswoche angegeben, jedoch ohne Spezifikation
Hat heute etwas Ihren Arbeitsalltag leichter gemacht?	Bereich <u>Unterstützung</u> und <u>Kommunikation</u> : - Praktikantin - neu beim Patienten: er hat mir alles erklärt - angenehm, sympathisch (<i>Patient?</i>)
Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet?	7 Std.
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs?	4 Std.
Wie lang war insgesamt Ihre Pause?	12 min. (Individueller Wochendurchschnitt: 6 – 24 min.)
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilungen gestört?	Fast alle Beschäftigte wurden jeden Tag gestört (17mal die Antwort „Ja“), jedoch ohne konkrete Angabe.

Skala: sehr groß – groß – mittelmäßig – gering – sehr gering
sehr gut – gut – mittelmäßig – schlecht – sehr schlecht

Ich hatte heute...	Ersterhebung Belastungswert
Kopfschmerzen	1
Rückenschmerzen	6
Bauchschmerzen	0
Magen-/Darmprobleme	0
Durchblutungsstörungen	0
Schmerz im Herzbereich	1
Herzrasen	0
Verspannungen	12
Gelenkschmerzen	0
Augenbeschwerden	4
Angstzustände	0
Nervosität	0
Überforderung	5
Niedergeschlagenheit	15
Antriebslosigkeit	14
Erschöpfung	26
Konzentrationsmangel	8
Stress im Straßenverkehr	3

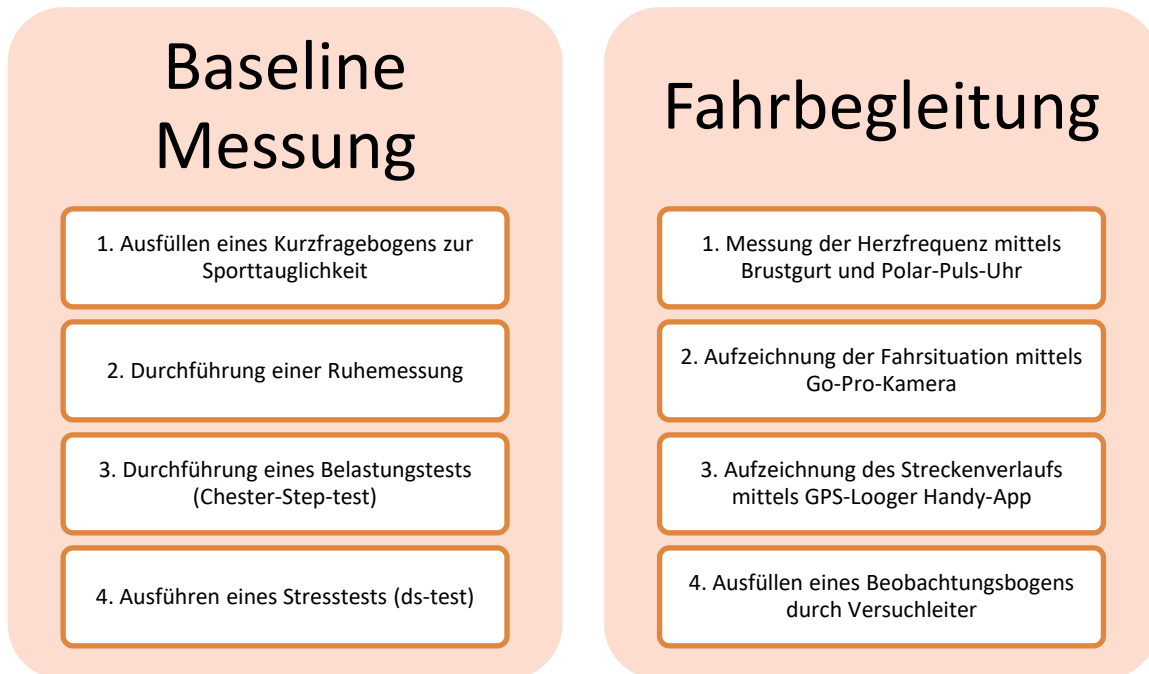
 = grüner Bereich, etwas belastend (0 bis 20 Punkte)

 = oranger Bereich, belastend (21 bis 40 Punkte)

 = roter Bereich, äußerst belastend (>41 Punkte)

3.3 Ergebnisse der Fahrbegleitung

Ziel der Fahrbegleitung war die Erfassung physiologischer und psychologischer Stressparameter während der Fahrtätigkeit von einer Pflegekraft der Firma P2. Der genaue Ablauf der Baseline Messung und der Fahrbegleitung sieht wie folgt aus:



Baseline-Messung:

Am Untersuchungstag der Fahrbegleitung wurde mit der Pflegekraft zunächst eine Baseline Messung durchgeführt, um Vergleichswerte für die Fahrbegleitung zu haben und nähere Informationen zu erhalten, wie sich die Herzfrequenz in Ruhe, unter Belastung und während einer Stresssituation verhält. Zu Beginn der Voruntersuchung wurde ein Kurzfragebogen zur Sporttauglichkeit ausgefüllt. Anschließend wurde nach einer 5-minütigen Ruhemessung der Chester-Step-Test zur Erfassung der Herzfrequenz unter körperlicher Belastung durchgeführt. Hierzu mussten die Teilnehmenden in einer festgelegten Geschwindigkeit eine 20 cm hohe Treppenstufe auf und ab gehen. Folgende Belastungsstufen wurden durchlaufen:

- 2 Minuten: Stufe 1 = 15 Steps pro Minute = 60 BPM
- 2 Minuten: Stufe 2 = 20 Steps pro Minute = 80 BPM
- 2 Minuten: Stufe 3 = 25 Steps pro Minute = 100 BPM
- 2 Minuten: Stufe 4 = 30 Steps pro Minute = 120 BPM

Zum Schluss der Vortestmessung erfolgte der psychologische Stresstest "d2-test" zur Erfassung der Herzfrequenz während einer Stresssituation. Beim "d2-test" lautet die Aufgabe, in 14 Zeilen den Buchstaben "d" mit jeweils zwei Strichen anzukreuzen. Pro Zeile stehen 20 Sekunden zur Verfügung und man sollte so schnell wie möglich jede Zeile mit möglichst keinen Fehlern bearbeiten.

Fahrbegleitung:

Nach der Baseline-Messung erfolgte die Fahrbegleitung während eines typischen Arbeitstages. Hierzu musste die teilnehmende Person zunächst einen Brustgurt anziehen, um

die Herzfrequenz mittels einer Polar-Pulsuhr während der Fahrttätigkeit aufzuzeichnen. Die Fahrsituation wurde mit einer Go-Pro Videokamera aufgezeichnet. Der Streckenverlauf der Touren sowie die Geschwindigkeit und die Beschleunigung wurden mit der GPS-Logger Handy-App erfasst. Zusätzlich füllte die Versuchsleiterin während der Fahrtbegleitung die Beobachtungsbögen zum Fahrverhalten aus.

Aus betriebsbedingten Gründen stand Firma P2 nach August 2018 nicht mehr für projektbezogene Untersuchungen zur Verfügung. In der Tabelle 1 werden deshalb lediglich die Daten zur Fahrtbegleitung der Ersterhebung festgehalten.

Tabelle 1: Übersicht der Fahrtbegleitung einer Mitarbeiterin der Firma P2

Fahrtbegleitung	Ersterhebung
Messzeitpunkt	Anfang April 2018 14:00 – 19:40 Uhr
Arbeitszeit	Spätdienst 5,5 Std. (+ 3 Std. weiter im Dienst – für die Erhebung jedoch zu dunkel)
Anzahl Teiltouren	18
Fahrtstrecke	33 km
Fahrdauer	1:08

Die u.a. Ergebnisse widerspiegeln die Situation zur Ersterhebung:

Fahrzeugzustand
<ul style="list-style-type: none"> • Der allgemeine äußere und innere Pflegezustand des Fahrzeugs werden als befriedigend bis gut eingeschätzt (Auto zerkratzt, alt – BJ 2009). • Der technische Zustand sowie die Ladungssicherung werden als eher schlecht bzw. befriedigend eingeschätzt. • Das Fahrzeug allgemein, die Motorisierung, Sicherheitsausstattung, Fahrerkomfortausstattung und die Eignung für dienstliche Zwecke werden als eher schlecht bis befriedigend eingestuft • Der Pflege- und Wartungszustand wird als befriedigend empfunden.
<p>Wünsche für die Ausstattung zukünftiger Fahrzeuge: höhenverstellbarer Sitz, neueres Auto.</p>

Fahrverhalten im Straßenverkehr

Beim Fahrverhalten im Straßenverkehr gab es einige wenige Auffälligkeiten. Neben einer Missachtung eines Einfahrtsverbot-Schildes lenkte die Fahrerin etwas ruppig und beschleunigte gelegentlich, um das gelbe Ampellicht noch zu schaffen.

Parallelhandlungen während der Fahrt

Während der Fahrt telefonierte die Pflegekraft mehrmals, trank und aß sowie schaute auf ihr Handy.

Pausenverhalten

Es wurde drei 5-Minuten-Pause gehalten, um zu rauchen.

Einschätzung des Fahrverhaltens nach Tourende

Die Fahrzeugbedienung war gekennzeichnet durch:

- eher scharfes Bremsen und Beschleunigen

Die Benutzung der Fahrbahn war gekennzeichnet durch:

- konstante Spurhaltung
- angepasstes Anordnen
- seltenen Spurenwechsel

Verkehrsanpassung war gekennzeichnet durch:

- stetiges Mitfahren
- stabile, risikoarme Fahrweise

Stresserleben während der Fahrt

Das Stresserleben wurde während der Fahrtbegleitung sechs Mal erfasst. Der Stress wurde während der Fahrtbegleitung im Schnitt als mittel-stark eingestuft (Mittelwert: 4,8; Werte zwischen 3 und 7 auf einer 10-stufigen Skala). Terminverschiebung bzw. Zeitdruck aufgrund Patienten, die zum Versorgungstermin nicht auffindbar waren, erscheint als die Hauptursache.

4 Maßnahmenempfehlung

Maßnahmenempfehlungen ergeben sich bei der Firma P2 hinsichtlich der technischen Ausstattung und der Bewältigung organisationaler Herausforderungen bzw. anspruchsvoller Verkehrssituationen. Hierzu werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Veränderung der Fahrzeugausstattung: Die Empfehlungen gehen hier in Richtung der Ausstattung der Fahrzeuge mit höhenverstellbaren Sitzen. Eine Sitzheizung wäre ebenfalls wünschenswert. Ggf. könnte ein Workshop/„Wunschrunde“: „Welche Autoausstattung würde Ihnen die Arbeit erleichtern?“ durchgeführt werden. Freisprecheinrichtung wären im Sinne einer sicheren Kommunikation wünschenswert.
- Optimierung der dienstlichen „Community“-Austauschplattform mit dem Ziel, Parallelnutzung von WhatsApp (privat) zu vermeiden
- Durchführung von Fahrsicherheitstraining
Zur Bewältigung von anspruchsvollen Verkehrssituationen gepaart mit ökonomischen und umweltseitigen Optimierungen könnten Eco-Safety-Trainings zur Anwendung kommen.
- Durchführung von Workshops zu den Themen fehlenden Informationen und Zeitdruck & Nicht-Einhaltung der Pausen (Schritt 1: Analyse-Workshop - Vertiefte Analyse zu Ursachen; Schritt 2: Maßnahmen-Workshop - Ableitung von Maßnahmen (verhältnisorientiert vs. verhaltensorientiert))

5 Abschluss/ Ausblick

Mit den durchgeführten betrieblichen Untersuchungen konnten die relevanten Belastungs- und Beanspruchungssituationen im Unternehmen ermittelt werden. Spezifische Präventionsmaßnahmen wurden empfohlen.

Wir bedanken uns recht herzlich für die Teilnahme an den Untersuchungen.

Anlagen

Anlage 1: Ergebnispräsentation nach Pretest

 **BestMobil** **TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

Ergebnisbericht

Analyse berufsbedingter Mobilität
im Rahmen des Projektes **BestMobil**

**AIR Kranken- und Intensivpflegedienst
GmbH**

Liegau-Augustusbad, 31.05.2018

 **BestMobil** **Forschungsprojekt BestMobil**

Das Forschungsprojekt BestMobil wird von folgenden Hochschulen und
Forschungsinstituten im Auftrag des *Dachverbandes der Deutschen Gesetzlichen
Unfallversicherung (DGUV)* unter Beteiligung mehrerer Berufsgenossenschaften und
Unfallversicherungen durchgeführt:

 **TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**
Professur für Arbeitswissenschaft
Prof. Dr.-Ing. Martin Schmauder
(Projektleiter)


Friedrich-Schiller-Universität Jena
Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und
Organisationspsychologie
Prof. Dr. Rüdiger M. Trimpop
(Projektleiter)



systemkonzept
Gesellschaft für Systemforschung
und Konzeptentwicklung mbH
systemkonzept Gesellschaft für
Systemforschung und Konzeptentwicklung
mbH Köln

 **TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN** **DGUV**
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
Systemverband



- Das DGUV-Forschungsprojekt „**BestMobil - Berufsbedingte Mobilität**“ analysiert die Einsatzrahmenbedingungen und Tätigkeitsstrukturen von Mitarbeitern mit unterschiedlichen Anteilen berufsbedingter Mobilität.
- Aufgrund der **hohen Komplexität und Variabilität** berufsbedingter Mobilität beschränkt sich das Projekt zunächst auf **vier Gruppen** mit mobilen Tätigkeitsbereichen (technischer Service, Rettungsdienst, Außendienst, Pflegedienst).
- Hierzu werden **Kooperationsunternehmen** mit Mitarbeitern aus diesen Tätigkeitsbereichen in unterschiedlichen Detailgraden und mit verschiedenen Methoden hinsichtlich **mobilitätsrelevanter Merkmale** „gemessen“.
- Das Forschungsprojekt verfolgt dabei **das Ziel**, aus den vorgefundenen Merkmalen **Mobilitätsprofile, Gefährdungs- und Ressourcenstrukturen und passgenaue Präventionsansätze** abzuleiten.
- Damit soll ein **Beitrag zum Erhalt der Mitarbeitergesundheit und der Unternehmenswerte** geleistet werden.



- **Online-Gefährdungsbeurteilung für mobile Berufe (GUROM)**
N= 18 
- **Dokumentenanalyse** (Gefährdungsbeurteilung, Ergebnisse Mitarbeiterbefragung, Organisationsdaten)
- **Arbeitssystemanalyse**
- **Tagebuchstudie** (N= 5) – 13x Frühschicht, 6x Spätschicht, 6x Tagesschicht
- **Fahrbegleitung** (N = 1)

Ergebnisse

AIR Kranken- und Intensivpflegedienst
GmbH

Kriterien für eine gute Gefährdungsbeurteilung:

- Gefährdungsbeurteilung ist für alle Teilarbeitssysteme vorhanden
- *Innerhalb der Gefährdungsbeurteilungen sind die Zusammenhänge zur Entstehung von Gefährdungen dargestellt (Gefährdungsfaktoren, Gefahrenquellen und gefahrbringende Bedingungen wurden identifiziert)*
- Eine Zuordnung zu den GUROM-Faktoren ist möglich
- Es wird deutlich, wie hoch das Risiko eingeschätzt wird
- Maßnahmen wurden anhand des Risikos festgelegt
- *Gestaltungsrangfolge der Maßnahmen wurde beachtet*
- *Wirksamkeitskontrolle wird/ wurde durchgeführt*

Ergebnis:

Alle Merkmal treffen zu --> Punktwert 2 --> **gute GB**

Themenfeld I: Technik und Fahrumfeld

Exposition:

- Berufliche Fahrten sind durch Zielketten geprägt, bei Verzögerungen an einem Ziel kann es zu Stresssituationen kommen

Fahrzeugsicherheit:

- Evtl. Gefährdungen können im Risikoverhalten der Fahrenden liegen

Fahrzeugausstattung:

- Keine verstellbare Sitzhöhe

Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte:

- Gefährdungen in Haltestellenbereichen, durch Wildwechsel, auf unbefestigten Strecken

Themenfeld I: Organisationale Faktoren

Arbeitsaufgaben, Arbeitsinhalte, Rahmenbedingungen:

- Emotionsarbeit, Informationsüberflutung, wenig Abwechslung

Tagebuch:

Ø Arbeitszeit: 7:15 Std. (Min/Max 3:00 – 11:45 Std.)

Ø Fahrtzeit: 3:30 Std. (Min/Max 0:00 – 7:30 Std.)

Ø Pausendauer insg. am Tag: 11min (Min/Max 0 – 60 min.); *Eine Person in Vollzeitbeschäftigung gab an, an 4 von 5 Tagen keine Pause gemacht zu haben; bei einer weiteren vollzeitbeschäftigten Person betrug die längste Pause 15 min!*

Organisation beruflicher Fahrten:

- Termindauer, Terminverschiebungen, Zeitdruck

Tagebuch:

Zeitdruck/Termindruck: mittelmäßig (Ø 2,6; Skala 1-5); – 1 Person: Ø 4,0 (groß)

Körperliche Belastung: mittelmäßig (Ø 2,7; Skala 1-5)

Unplanmäßige Veränderungen: kommen sehr selten vor (nur 3 Fälle: zusätzliche Einsätze; patientenbedingte Veränderung – 1x Unterzuckerung, 1x neue Medikation)

Tagebuch:**Dinge, die meine Arbeit heute leichter gemacht haben:**


Arbeitsorganisation (insg. 4, nur zwei inhaltlich unterlegt): weniger Einsätze (1); eher angefangen -> weniger Zeitdruck (1)

Hilfestellung durch Kollegen/Vorgesetzte (insg. 3): Praktikantin (2); Kollegin bot ihre Hilfe an (1)

Kommunikation/Zusammenarbeit mit Kunden (insg. 4): neuer Patient hat mir erklärt, was zu tun ist (1); Überwachung von Leistung (1); guter, flüssiger Arbeitsablauf (1); angenehmer, sympathischer Patient (1)

Sonstiges (insg. 3): 2 Patienten haben abgesagt (2); letzter Spätdienst, dann 7 Tage frei (1)

Themenfeld III:
Personenbezogene Faktoren



Personenbezogene Faktoren – Ergebnisse/ Hinweise:






Verkehrsteilnahme:

- Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme (Maßnahmen zum kompetenten Umgang mit schwierigen Verkehrssituationen hilfreich)
- gleichzeitig aber auch erhöhte Risikobereitschaft

Tagebuch:
Schlafdauer: Ø 7:00 Std.
Erholung: keine wirkliche Erholung im Schlaf für die Meisten (Ø 3,0; Skala 1-5;
2 Personen: Ø 4 - eher keinen erholsamen Schlaf; 2 Personen: Ø 3 - weder erholsam noch nicht erholsam)
Zuversichtliche Haltung: fühlen sich eher gut vorbereitet für den Tag (Ø 1,7; Skala 1-5),
sehen dem Tag eher entspannt entgegen (Ø 1,7; Skala 1-5)

Persönliches Befinden

- eher glücklich - eher zufrieden - weder tatkräftig noch energielos - weder hellwach noch müde - eher motiviert – weder begeistert noch gelangweilt - eher entspannt – **friedlich – ruhig** - weder besorgt noch sorgenfrei
- relative Stabilität über den Tag (lediglich leichte Verschiebung wie folgt: zum Abend eher energielos, nervös und müde, die Motivation nimmt leicht ab)










Personenbezogene Faktoren – Ergebnisse/ Hinweise:

Tagebuch:

Gesundheitliche Beschwerden - Vorhanden: ja/nein - > falls ja: Skala 1 (etwas belastend) bis 5 (äußerst belastend):

1. **Erschöpfung** (an vier Tagen von 3 Personen als Beschwerde genannt, die mind. etwas belastend – max. äußerst belastend war) – *bei einer Person an 4 Tagen belastend (3) bis äußerst belastend (5)!*
2. **Verspannung** (an vier Tagen von 2-3 Personen als Beschwerde genannt, die mind. etwas belastend – max. belastend war)



Themenfeld IV: Situative Faktoren

Mobilitätsstress:

- Etwas erhöhter Mobilitätsstress wegen des Zeitdrucks bei Folgeterminen (dann kann auch eigene Sicherheit zurückgestellt werden)

Tagebuch:

- Straßen- und Wetterbedingungen (März-April 2018): gut
- Keine Unfälle/ Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern

Ablenkung

- Telefonieren ist ein starker Ablenkungsfaktor (z.T. aufgrund fehlender Informationen)

Tagebuch:

Anrufe/Mitteilungen während der Fahrt: sehr häufig

- Fast alle Befragte (4-5) an allen 5 Tagen durch eingehende Anrufe oder Mitteilungen gestört
- Pro Tag Ø 18 eingehende Anrufe oder Mitteilungen (dienstlich/privat?), d.h. Ø 3-4 pro Person (min. 0 – max. 10)

Private Probleme, die einen belasten: an den fünf Tagen insg. 7 mal von 3 verschiedenen Personen angegeben

Ermittelte Handlungsfelder & Maßnahmenempfehlungen

Technik

HF „Fahrzeug-Ausstattung“

- Verstellbare Sitzhöhe, Sitzheizung,...
- Workshop/„Wunschrunde“: *„Welche Autoausstattung würde Ihnen die Arbeit schöner machen?“*

HF „Kommunikation“

- Optimierung der dienstlichen „Community“-Austauschplattform mit dem Ziel, Parallelnutzung von WhatsApp zu vermeiden
- Freisprecheinrichtung

BestMobil

Handlungsfelder (HF) Maßnahmenempfehlung

Person

HF „Fahrsicherheit“

- **Eco Safety Training** (Angebot über DVR)
 - Training vor Ort; mind.4 – max. 6 Teilnehmer
 - Kosten: 80,00 Euro netto /Person
 - (Teilweise) Kostenübernahme über BGW möglich

Zusätzliches Thema: „Dienstbekleidung“



BestMobil

Handlungsfelder (HF)

Organisation

HF „Fehlende Verfügbarkeit von Informationen“

- Ansatzpunkte zur Verbesserung des Informationsflusses ➔ siehe Folgeseite

HF „Störungen an freien Tagen/im Urlaub und während der Arbeit“

- Die **Geschäftsführung kommuniziert** deutlich, dass Mitarbeiter, die außer Dienst/krank/im Urlaub sind, nicht angerufen werden --> die Verfügbarkeit von benötigten Informationen muss sichergestellt werden (s. HF „Fehlende Verfügbarkeit von Informationen“)
- Störungen während der Arbeit ➔ siehe Folgeseite

HF „Zeitdruck“

- Ansatzpunkte zur Optimierung der Tourenplanung ➔ siehe Folgeseite
- Optimierung der Pausenregelungen ➔ siehe Folgeseite





Organisation

Maßnahmen zu HF:

- Fehlende Verfügbarkeit von Informationen
- Zeitdruck

Durchführung von Workshops zu den beiden Themen

Schritt 1: Analyse-Workshop

- Vertiefte Analyse der fehlenden Informationen
- Vertiefte Analyse zu Ursachen von Zeitdruck & Nicht-Einhaltung der Pausen

Schritt 2: Maßnahmen-Workshop

Ableitung von Maßnahmen (verhältnisorientiert vs. verhaltensorientiert)

Maßnahmen zum HF „Störungen an freien Tagen/im Urlaub und während der Arbeit“

- die Verfügbarkeit von benötigten Informationen muss sichergestellt werden (s. HF „Fehlende Verfügbarkeit von Informationen“)
- Austauschmöglichkeiten für Mitarbeiter schaffen (z.B. 1x pro Woche gesundes Frühstück)

Anhang 26



mobile Tätigkeit

mobile Mitarbeiter mit GUROM-Teilnahme
2016-2019



Inhaltsverzeichnis

I.	Allgemeine Informationen	4
	Idee	5
	Aufbau des Gefährdungsprofils	6
	Erläuterungen	7
II.	Beteiligung	8
III.	Detaillierte Ergebnisse	10
	Technik und Verkehrsumfeld	11
	T.1. Exposition	11
	T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit	21
	T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung	30
	T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte	33
	T.5. Transport und Beförderung	44
	T.6. Innerbetrieblicher Verkehr	50
	Situation	56
	S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme	56
	S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme	65
	S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse	80
	Organisation	88
	O.1. Arbeitsvolumen	88
	O.2. Schicht- und Wochenendarbeit	91
	O.3. Arbeitspausen und Erholung	93
	O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen	95
	O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten	97
	O.6. Führung und soziales Klima	98
	O.7. Arbeitszufriedenheit	100
	O.8. Arbeitsstress	101
	O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten	102
	O.10. Sicherheitskultur	103
	O.11. Organisation der beruflichen Fahrten	105
	Person	107
	P.1. Alter	107
	P.2. Geschlecht	107
	P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben	108
	P.4. Gesundheit	110
	P.5. „Wochenendpendeln“	113
	P.6. Fahr- und Unfallererfahrung	115

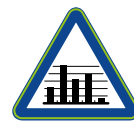


P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme	117
P.8. Sicherheitsnorm bei Zeitdruck und Ablenkung	118
P.9. Risikobereitschaft	119
P.10. Risikokompetenz	119
IV. Literatur	120
Allgemein	121
Technik und Verkehrsumfeld.....	121
T.1. Exposition	121
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte.....	121
Situation	121
S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme.....	121
Organisation	121
O.1. – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung	121
O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten	122
O.6. Führung und soziales Klima	122
O.7. – O.8. Arbeitszufriedenheit & Arbeitsstress.....	122
Person.....	123
P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben.....	123
P.4. Gesundheit	123



I. Allgemeine Informationen

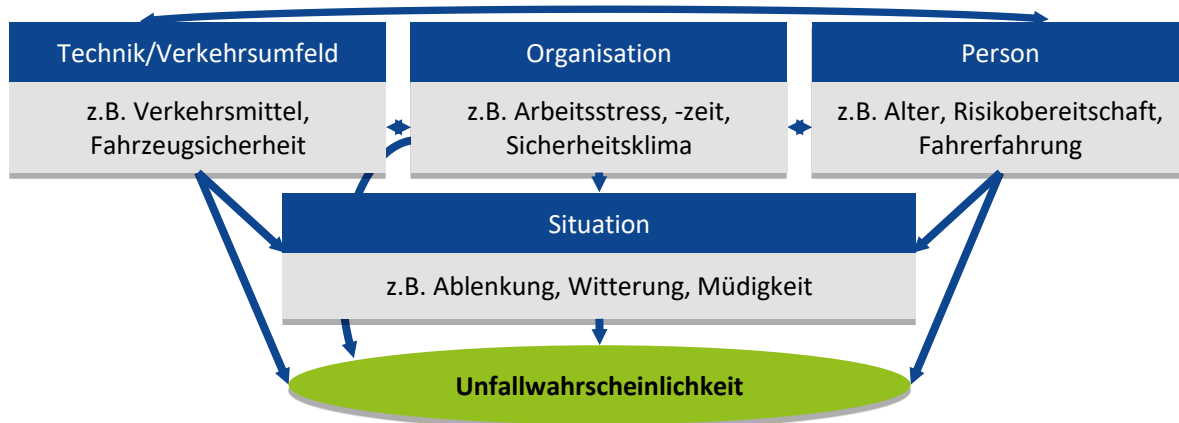
Der nachfolgende Profilbericht basiert auf den Unternehmensberichten, die an GUROM teilnehmende Unternehmen als zusammenfassende unternehmensweite Gefährdungsbeurteilung erhalten können. Diese Form wurde gewählt, um die in GUROM und Best Mobil verwendete TOP-S Gefährdungsstruktur optimal und vergleichbar abzubilden. Auf nochmalige Erläuterungstexte wurde an dieser Stelle verzichtet. Die entsprechende Verschriftlichung und Erläuterung der Mobilitätsprofile findet sich im Abschlussbericht zum Best Mobilprojekt.



Idee

GUROM ist ein Kooperationsprojekt des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) aus Österreich und der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Das Projekt GUROM strebt an, Sie darin zu unterstützen, Unfälle der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg und auf dienstlichen oder betrieblichen Wegen zu verhindern.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes werden Gefährdungsfaktoren aus den Bereichen *Technik/ Verkehrsbeteiligung*, *Organisation/ Arbeitstätigkeit* und *Person* erfasst. Zusätzlich werden *situative Faktoren* erhoben. Den Hintergrund dafür bildet die Überlegung, dass es auch bei erhöhter Gefährdung beispielsweise durch eingeschränkte Fahrzeugsicherheit („T“), erhöhtes Arbeitsvolumen („O“) und erhöhter Risikobereitschaft („P“) es (glücklicherweise) nicht zwangsläufig zu vermehrten Unfällen kommt, die meisten kritischen Situationen lassen sich immer noch rechtzeitig entschärfen. Erst wenn zusätzlich situative Parameter ungünstig sind (Müdigkeit, Ablenkung, besonders kritische Verkehrssituationen), steigt die Unfallwahrscheinlichkeit. Daher wurde dieser „S“-Bereich in GUROM mit aufgenommen.



Das vorliegende Gefährdungsprofil orientiert sich ebenfalls an diesem Ansatz. So sind alle Abschnitte nach T, O, P und S gegliedert.



Aufbau des Gefährdungsprofils

I. Allgemeine Informationen:



Das vorliegende Profil ist in sieben Bereiche unterteilt. Es beginnt mit diesem Einleitungskapitel, in welchem Sie erfahren, was GUROM eigentlich ist und wie das vorliegende Unternehmensprofil zu deuten ist.

II. Beteiligung Ihres Unternehmens:



Hier erhalten Sie einen Überblick über die Eckdaten Ihrer teilnehmenden Beschäftigten und Abteilungen.

III. Hauptergebnisse und -empfehlungen:



Dieser Abschnitt fasst die wichtigsten Ergebnisse des nachfolgenden Kapitels zusammen und enthält Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Arbeits- und Verkehrsteilnahmebedingungen für die Verringerung der Unfallwahrscheinlichkeit.



IV. Ergebnisse:



Dieser Abschnitt ist der Kern der Auswertung. Hier finden sich alle Ergebnisse, deren Beurteilungen und Hinweise auf die Optimierung.

Die Texte in den blau hinterlegten Boxen helfen Ihnen bei der Interpretation der darunter aufgeführten Diagramme und geben Hinweise zur Optimierung. Ist eine grafische Darstellung der Ergebnisse nicht zweckmäßig, enthalten sie die Ergebnisse.

Kritische Ergebnisse sind gekennzeichnet:

! Es besteht Handlungsbedarf

!! Es besteht dringender Handlungsbedarf

V. Maßnahmenkatalog:

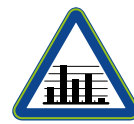


Die Maßnahmen, die im Abschnitt „Gefährdungsfaktoren und Maßnahmen im Überblick“ aufgeführt sind, werden hier näher beschrieben.

VI. Literatur:



An der Stelle finden Sie Fachliteratur, die Sie bei Interesse vertiefende Informationen finden.

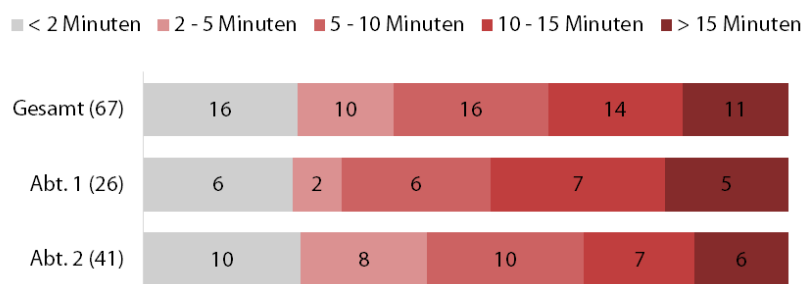


Erläuterungen

Darstellung der Screeningergebnisse

Die Screeningergebnisse werden hauptsächlich wie im folgenden Diagramm abgebildet. Je dunkler das Rot ist, umso wahrscheinlicher ist eine Gefährdung durch den entsprechenden Gefährdungsfaktor. „Gesamt“ steht für alle Teilnehmenden in Ihrem Unternehmen. Sofern Sie verschiedene Abteilungen angelegt haben, werden diese als extra Balken aufgeführt (vgl. „Abt. 1“, „Abt. 2“). Die Abkürzungen für Ihre Abteilungen finden Sie auf der Seite zur Beteiligung an der Befragung. Die Zahl in Klammern repräsentiert die Menge der Teilnehmenden in der Gruppe. Die Zahlen in den farbigen Bereichen entsprechen der Anzahl der Personen, die diese Antwort gegeben haben.

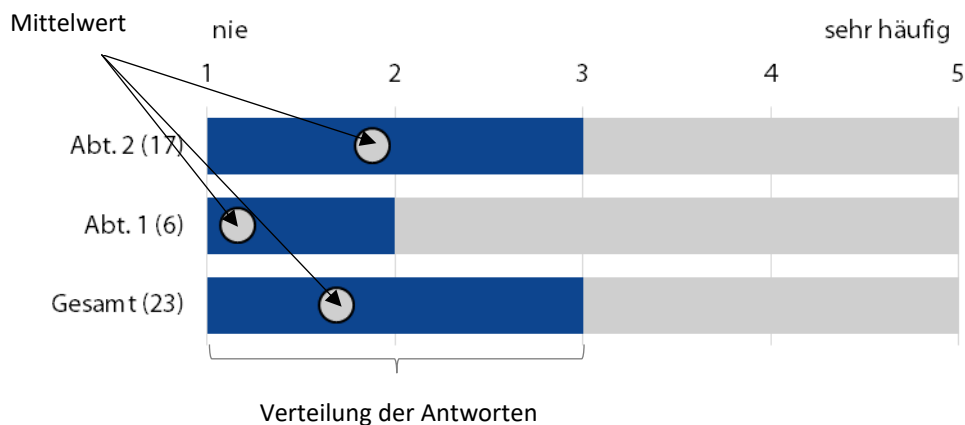
Beispiel: 67 Personen haben teilgenommen. Davon sind 26 in Abt. 1 und 41 in Abt. 2.



Darstellung der detaillierteren Ergebnisse

Diagramme

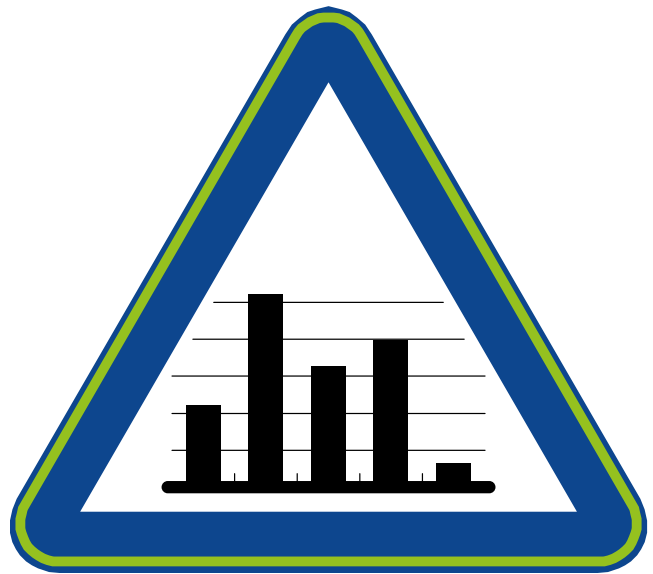
In den Diagrammen sind häufig blaue Balken mit einem grauen Punkt abgebildet. Die blauen Balken zeigen, in welchem Bereich die Antworten der Beschäftigten liegen (geringste und höchste Werte). Der Punkt gibt den Mittelwert (Durchschnitt über alle Antworten) wieder.



Vereinzelt ist in den Diagrammen kein blauer Balken verzeichnet. In diesen Fällen sind die gegebenen Antworten alle gleich oder nur eine Person hat geantwortet.



II. Beteiligung





Teilnahmezeitraum

20.06.2016 – 22.07.2019

Anzahl der Mitarbeiter, die an GUROM teilgenommen haben

Abteilung	Anzahl	Prozent
GESAMT	581	100%

Geschlechterverteilung

Abteilung	Anteil an Frauen	Anteil an Männern
GESAMT	130 (22 %)	388 (67 %)

Fehlende Angaben 63 (%)

Alter (Ø)

Abteilung	Durchschnittliches Alter in Jahren
GESAMT	45,05

Familienstand der Mitarbeiter

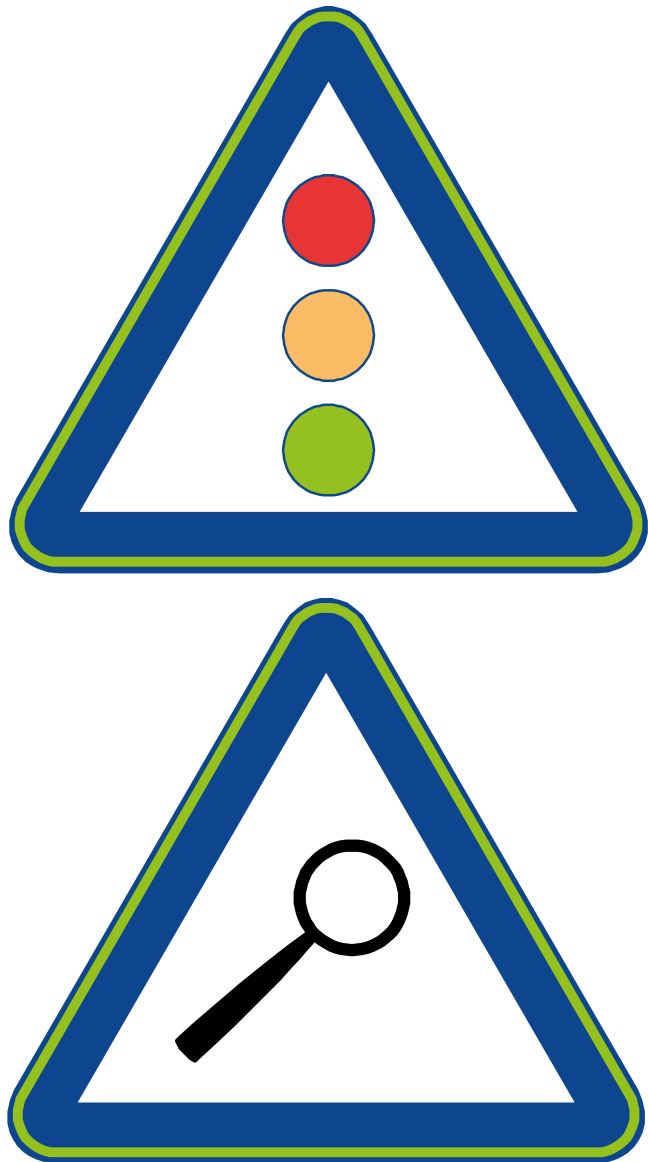
Abteilung	alleinstehend	mit (Ehe-) Partner	Sonstiges
GESAMT	26 (4 %)	144 (25 %)	5 (1 %)
Fehlende Angaben	406 (70 %)		

Anzahl der Personen, mit mindestens einem Unfall in den letzten drei Jahren

Abteilung	auf Arbeitswegen	auf Dienstwegen	auf Privatwegen
GESAMT	16	21	21



III. Detaillierte Ergebnisse





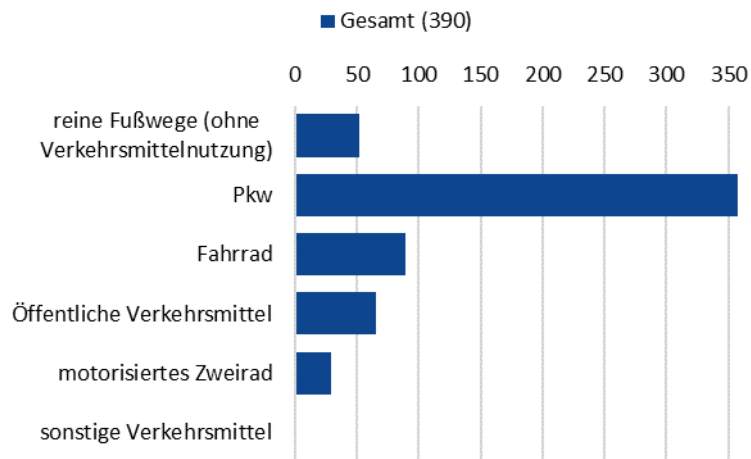
Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

T.1.1. Übersicht der genutzten Verkehrsmittel

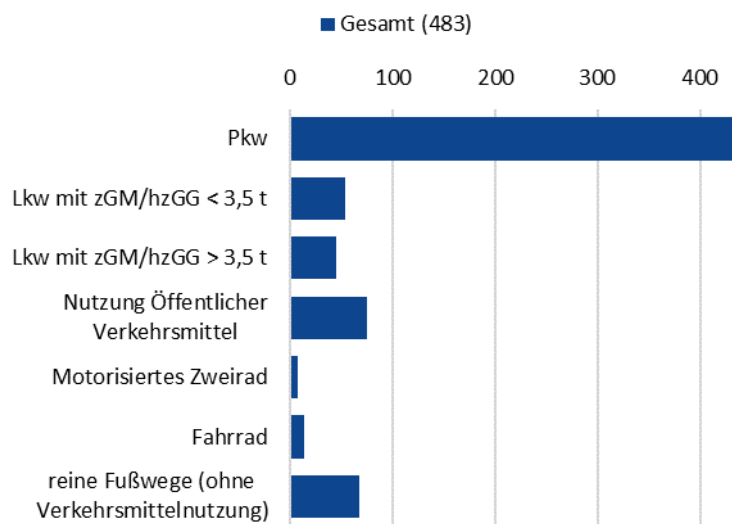
Arbeitswege

Folgende Verkehrsmittel werden auf dem Arbeitsweg genutzt (Mehrfachnennungen möglich)



Berufliche Fahrten und Wege

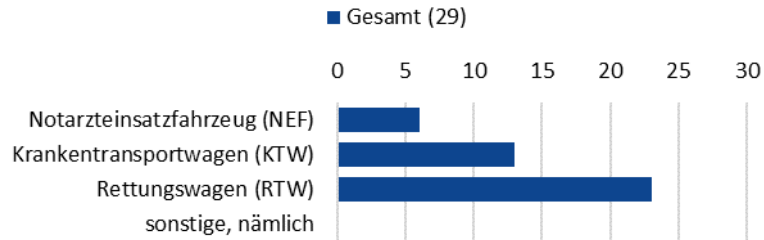
Folgende Verkehrsmittel werden auf beruflichen Fahrten und Wegen genutzt (Mehrfachnennungen möglich)





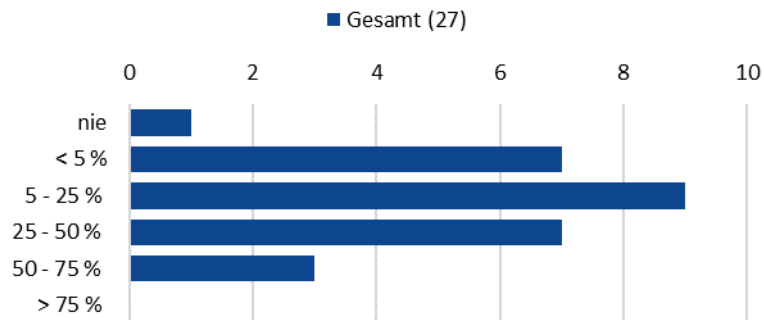
rettungsdienst

Folgende Verkehrsmittel werden auf beruflichen Fahrten im Rettungsdienst genutzt (Mehrfachnennungen möglich)



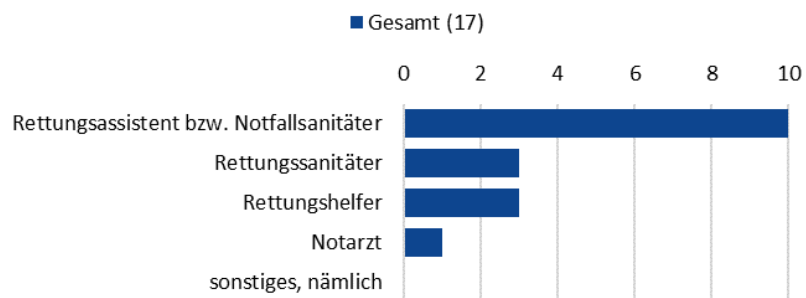
Sondersignal

Häufigkeit von Sondersignalfahrten während der Einsatzfahrten

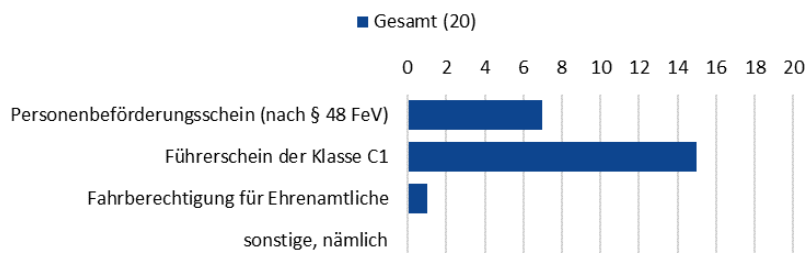


Qualifikation

Tätigkeit im Rettungsdienst (Mehrfachnennungen möglich)



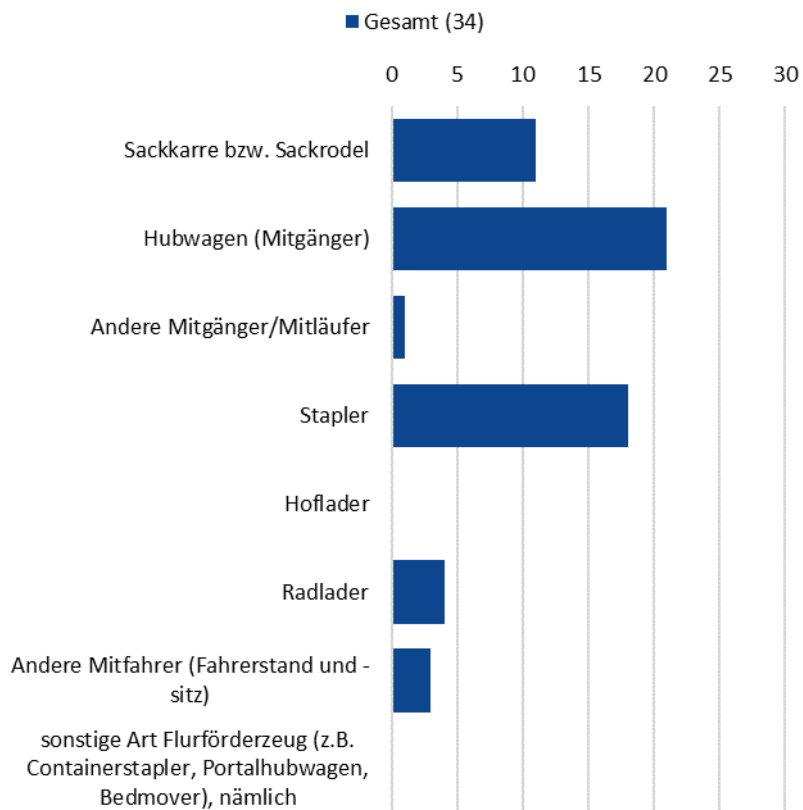
Zusätzliche Berechtigungen bzw. Qualifikationen bezüglich der Mobilität (Mehrfachnennungen möglich)





Innerbetrieblicher Verkehr

Folgende Flurförderzeuge werden im innerbetrieblichen Verkehr genutzt (Mehrfachnennungen möglich)





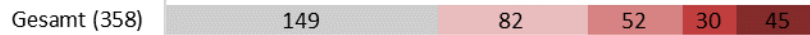
T.1.2. Länge und Dauer der Fahrten und Wege

Fußwege

Arbeitswege

Benötigte Zeit in Minuten pro Strecke

■ < 2 Minuten ■ 2 - 5 Minuten ■ 5 - 10 Minuten ■ 10 - 15 Minuten ■ > 15 Minuten



Berufliche Fahrten und Wege

Verkehrsbeteiligung in Stunden pro Woche

■ wenige Schritte/Woche ■ 2 - 5 Stunden/Woche ■ 6 - 10 Stunden/Woche
 ■ 11 - 20 Stunden/Woche ■ mehr 20 Stunden/Woche



Pkw-Nutzung

Arbeitswege

Durchschnittliche Länge der Strecken in Kilometer (einfache Strecke)

■ 0 - 19 Kilometer ■ 20 - 49 Kilometer ■ 50 - 99 Kilometer
 ■ 100 - 199 Kilometer ■ mehr als 200 Kilometer



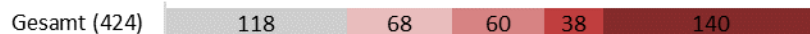
Benötigte Zeit in Minuten pro Strecke



Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat

■ 0 - 499 km/Monat ■ 500 - 999 km/Monat ■ 1000 - 1499 km/Monat
 ■ 1500 - 1999 km/Monat ■ mehr als 2000 km/Monat



Benötigte Zeit in Stunden/Monat

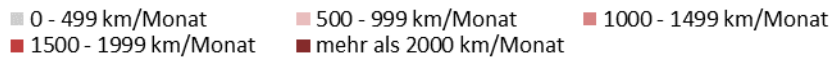




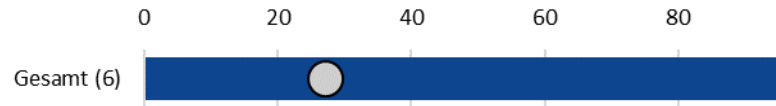
Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat

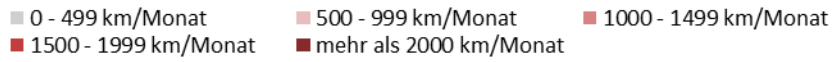


Benötigte Zeit in Stunden/Monat



Krankentransportwagen

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat

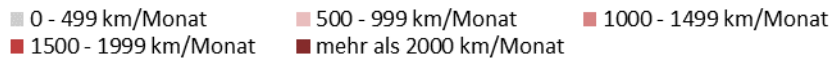


Benötigte Zeit in Stunden/Monat

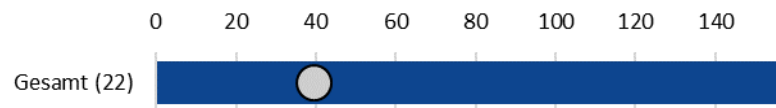


Rettungswagen

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat



Benötigte Zeit in Stunden/Monat



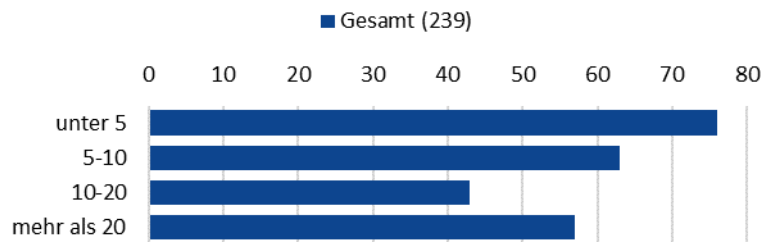


T.1.3. Routen auf beruflichen Fahrten und Wegen

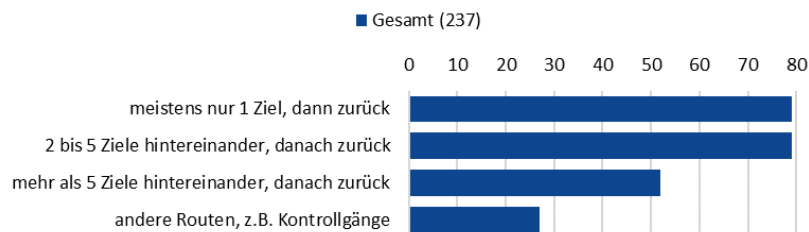
Fußwege

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Anzahl der Ziele pro Woche



Anzahl der zusammenhängenden Ziele



Häufigkeit von gleichen Routen

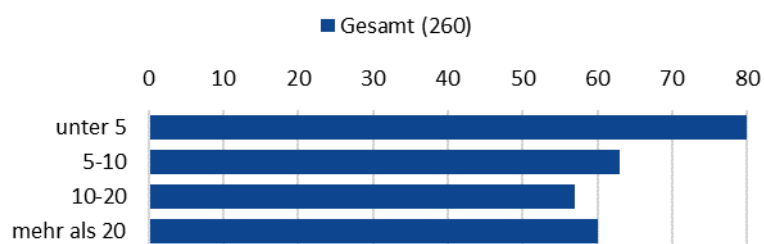


Start von zu Hause aus



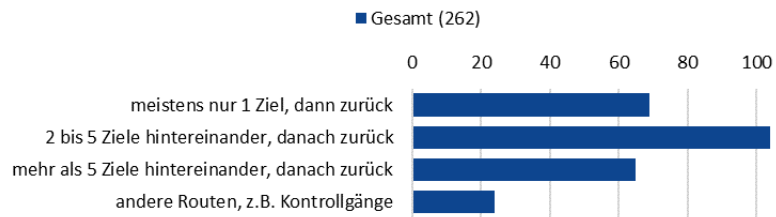
Pkw-Nutzung

Anzahl der Ziele pro Woche

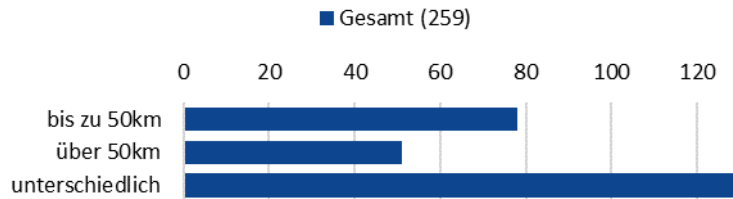




Anzahl der zusammenhängenden Ziele



Entfernung der Zielorte vom Betrieb



Häufigkeit von gleichen Routen



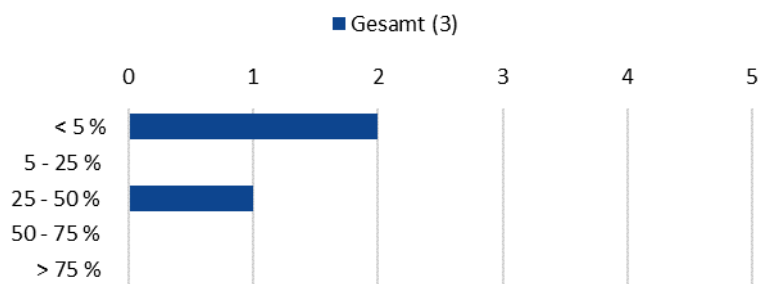
Start von zu Hause aus



Rettungsdienst

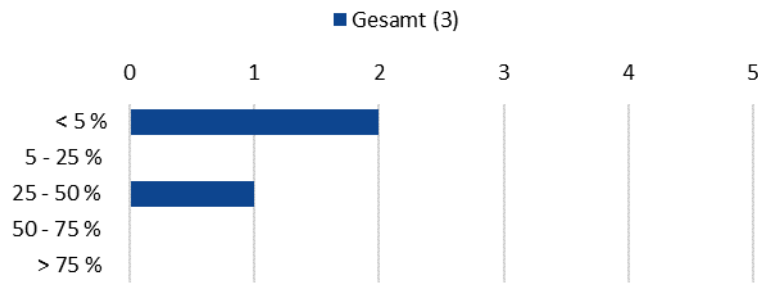
Notarzteinsetzfahrzeug

Häufigkeit von Einsatzfahrten ohne Sondersignal





Häufigkeit von Einsatzfahrten mit Sondersignal



Häufigkeit von direkt aufeinander folgenden Einsätzen



Häufigkeit von gleichen Routen

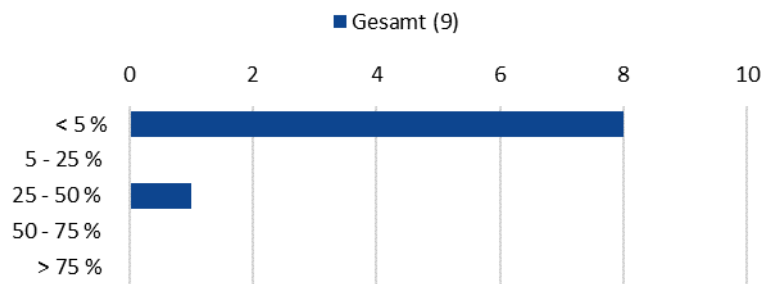


Häufigkeit von Überschreitung der Hilfsfrist (da nicht anders möglich)

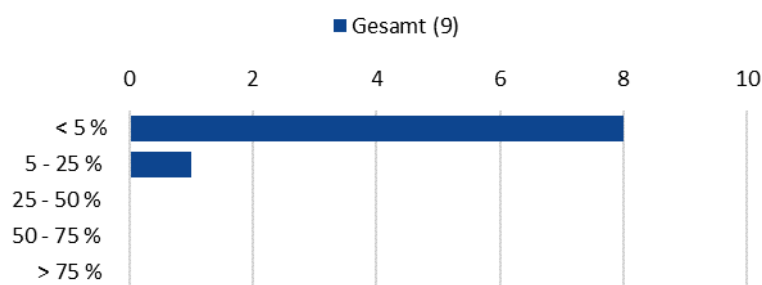


Krankentransportwagen

Häufigkeit von Einsatzfahrten ohne Sondersignal



Häufigkeit von Einsatzfahrten mit Sondersignal





Häufigkeit von direkt aufeinander folgenden Einsätzen



Häufigkeit von gleichen Routen

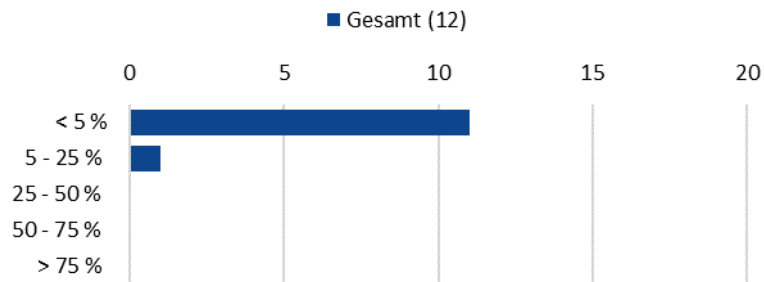


Häufigkeit von Überschreitung der Hilfsfrist (da nicht anders möglich)

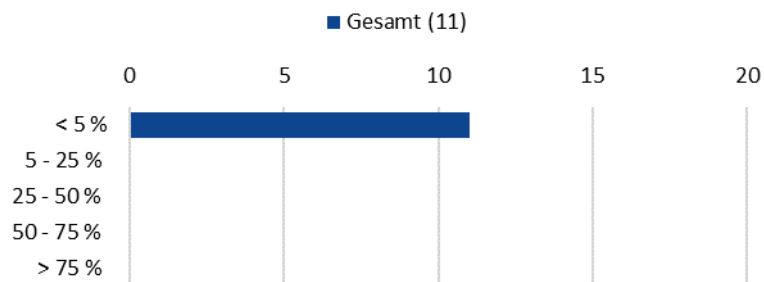


Rettungswagen

Häufigkeit von Einsatzfahrten ohne Sondersignal



Häufigkeit von Einsatzfahrten mit Sondersignal



Häufigkeit von direkt aufeinander folgenden Einsätzen

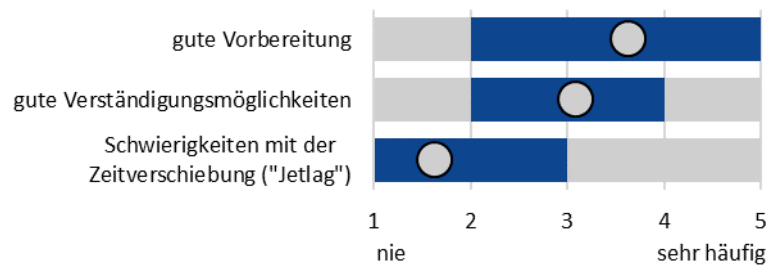




Häufigkeit von gleichen Routen



Häufigkeit von Überschreitung der Hilfsfrist (da nicht anders möglich)





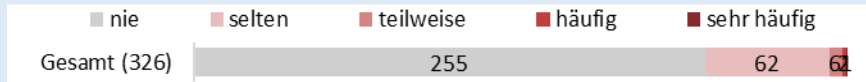
T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit

SCREENINGERGEBNISSE

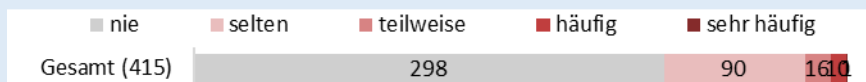
„Schlechter technischer Zustand der Verkehrsmittel“

Pkw

Arbeitswege

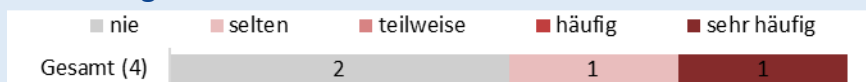


Berufliche Fahrten

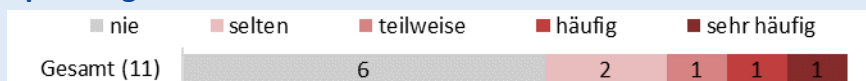


Rettungsdienst

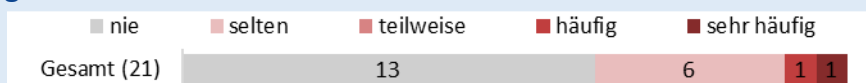
Notarzteinsatzfahrzeug



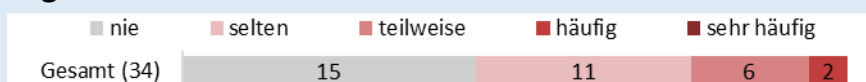
Krankentransportwagen



Rettungswagen



Flurförderzeug



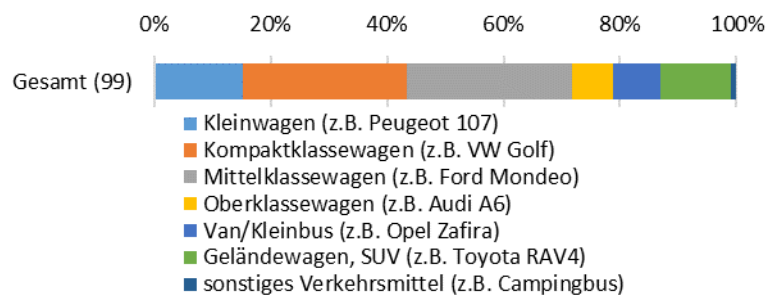
DETAILERGEBNISSE

T.2.1. Fahrzeugklasse bzw. -größe und Fahrzeugeigner

Pkw

Arbeitswege

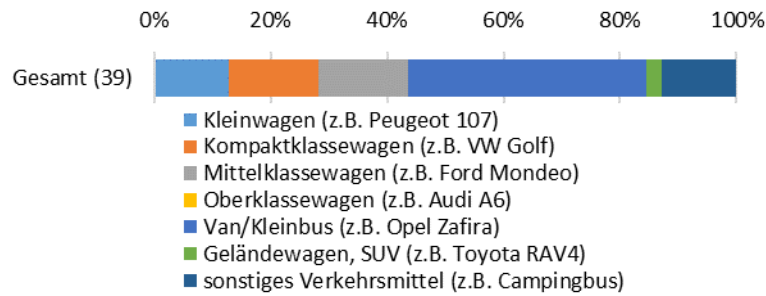
Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



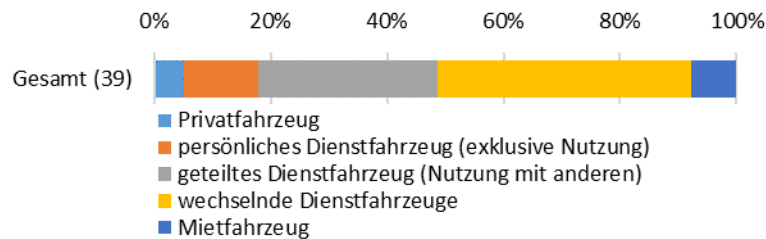


Berufliche Fahrten

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



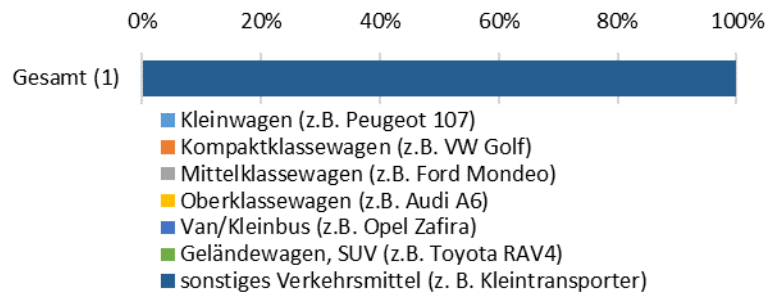
Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...



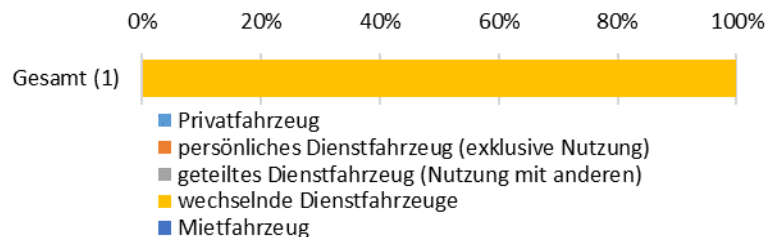
Rettungsdienst

Notarzteinsetzfahrzeug

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



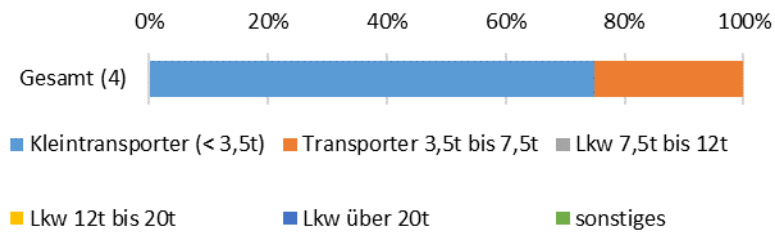
Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...



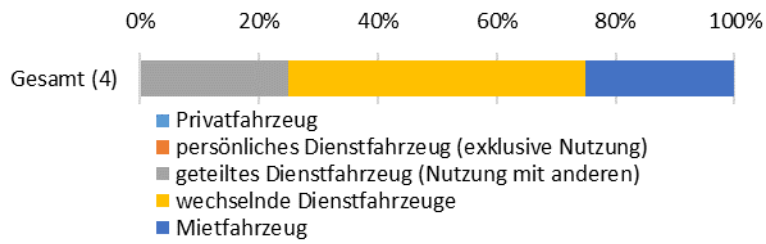


Krankentransportwagen

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)

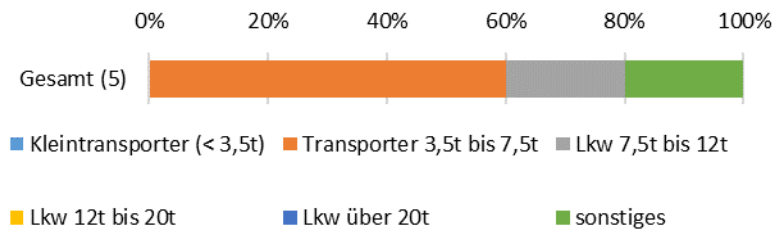


Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...

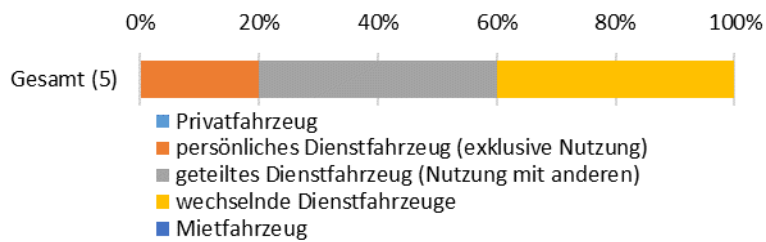


Rettungswagen

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...





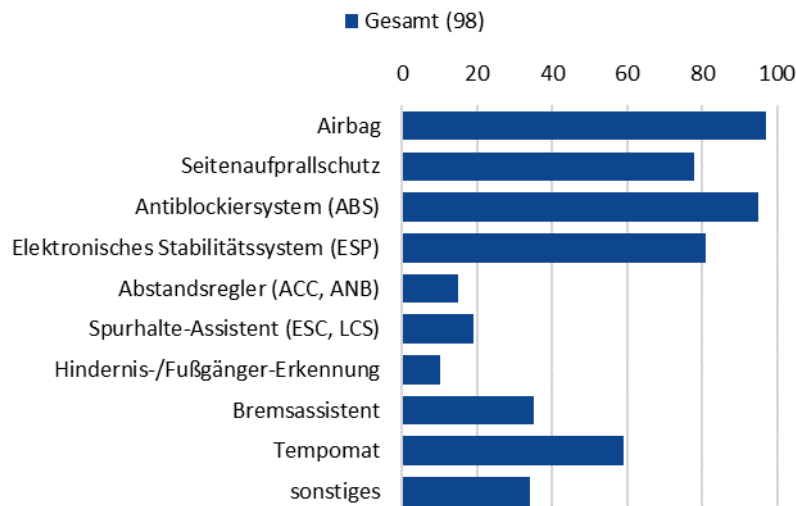
T.2.2. Fahrzeugausstattung

Pkw

Folgende Ausstattungen, Assistenzsysteme, Ein- oder Umbauten, über die das Fahrzeug derzeit nicht verfügt, wären aus Sicht der Beschäftigten sinnvoll:

- Automatische Distanzregelung / Abstandswarnung
- Xenon/LED Abblendlicht
- Dynamisches Scheinwerfersystem
- Automatikgetriebe
- Gelbe Rundumleuchten
- Zurrpunkte in Bezug auf ältere Fahrzeuge
- Rückfahrkameras
- Navigationssystem
- Bremsassistent
- Klimaanlage / Standheizung
- Winterreifen (bisher nur Ganzjahresreifen)
- Elektrisch einstellbare Außenspiegel
- Elektrische Fensterheber
- ABS
- PDC an der Fahrzeugfront
- Radio
- Bedarfsgerechte Ausrüstung (Büro, Werkstatt, etc.)
- Tempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Sprachsteuerung

Vorhandene Ausstattung des Pkw (Mehrfachantworten möglich)

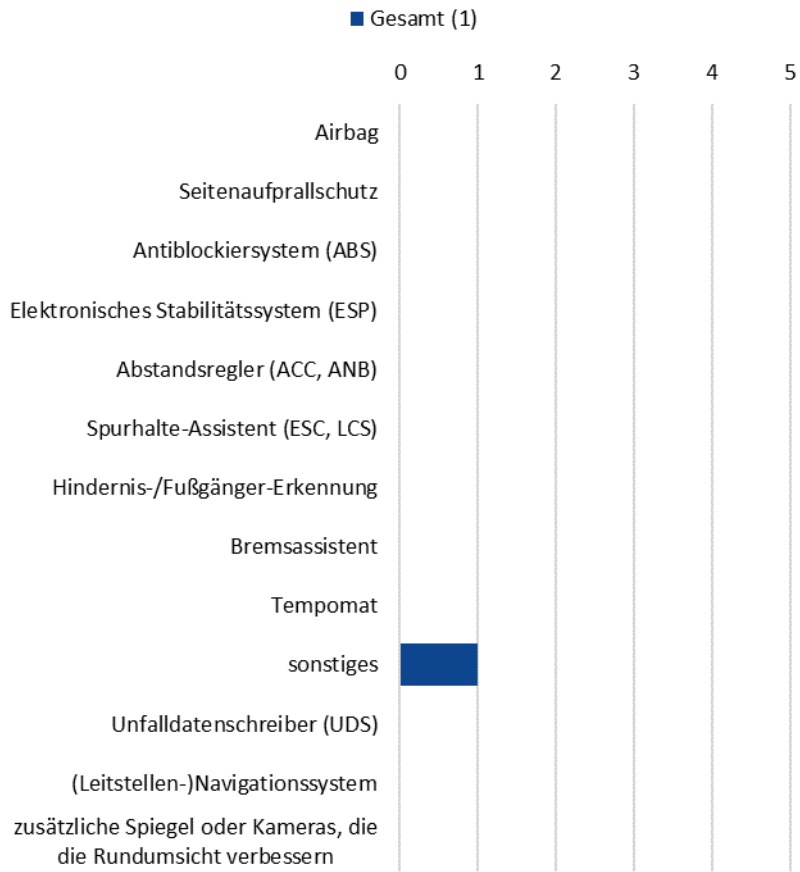




Rettungsdienst

Notarzteinsetzungsfahrzeug

Vorhandene Ausstattung (Mehrfachantworten möglich)



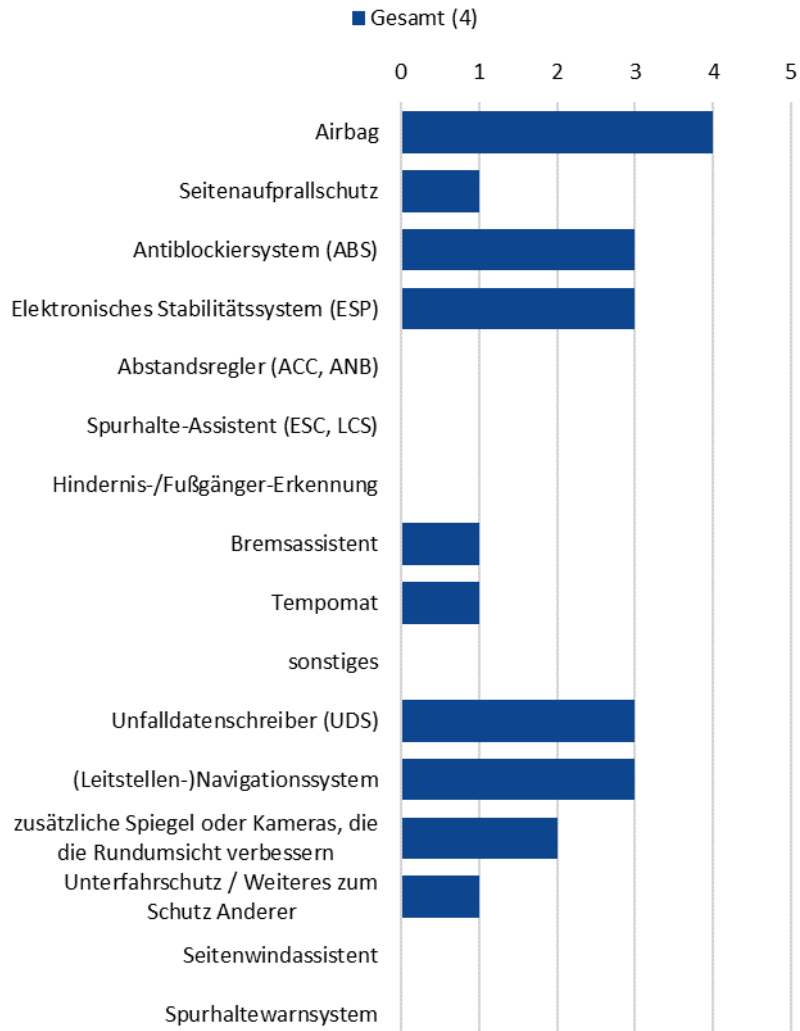


Krankentransportwagen

Folgende Ausstattungen, Assistenzsysteme, Ein- oder Umbauten, über die das Fahrzeug derzeit nicht verfügt, wären aus Sicht der Beschäftigten sinnvoll:

- Totwinkel-Assistenz

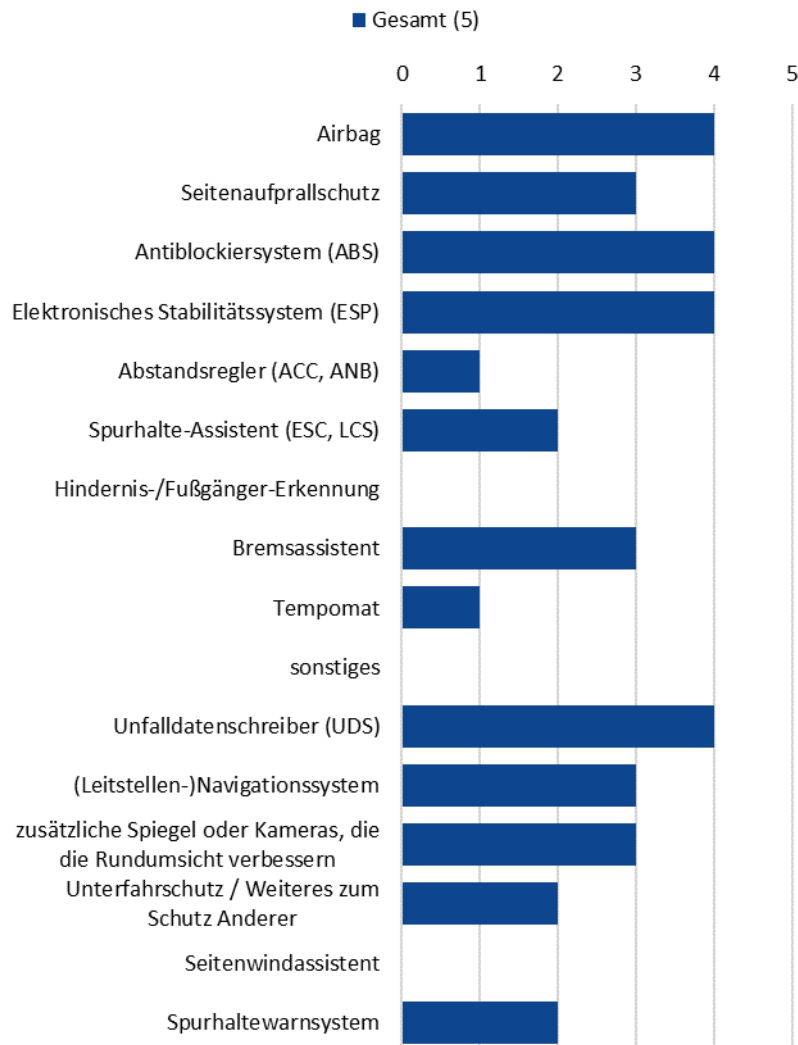
Vorhandene Ausstattung (Mehrfachantworten möglich)





Rettenungswagen

Vorhandene Ausstattung (Mehrfachantworten möglich)



Sondersignalfahrten

Folgende Ausstattungen, Assistenzsysteme, Ein- oder Umbauten, über die das Fahrzeug derzeit nicht verfügt, wären aus Sicht der Beschäftigten sinnvoll:

- Doppelbereifung auf der Hinterachse

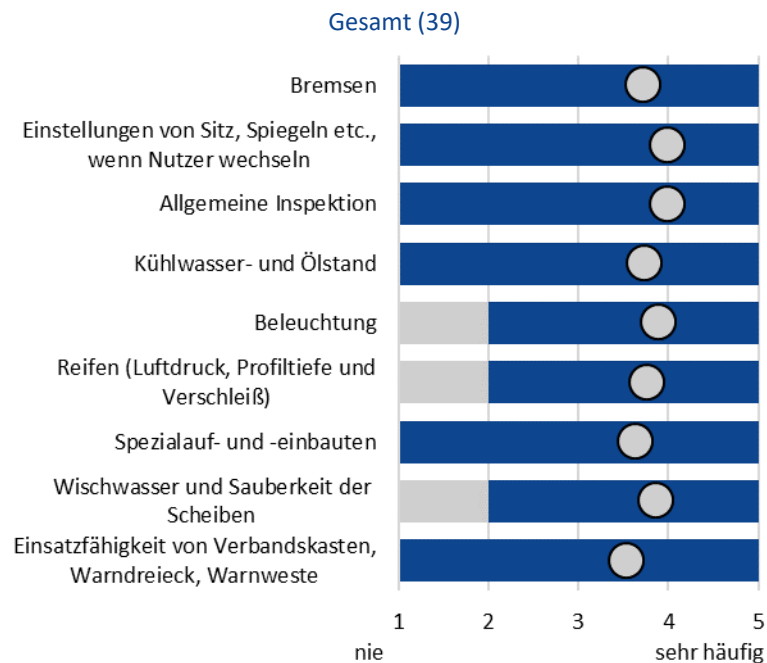


T.2.3. Technische Sicherheit

Pkw

Berufliche Fahrten

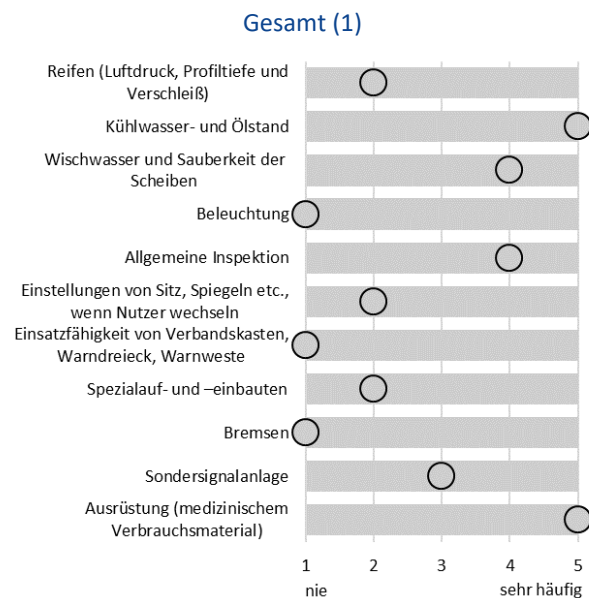
Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen



Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

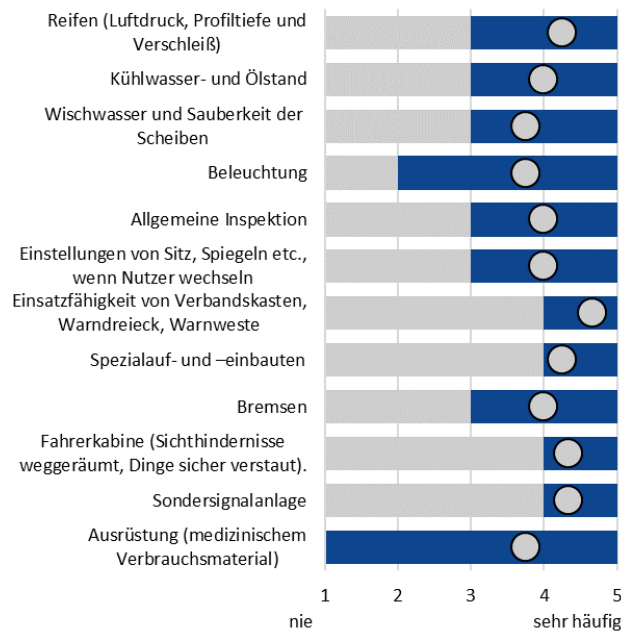




Krankentransportwagen

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

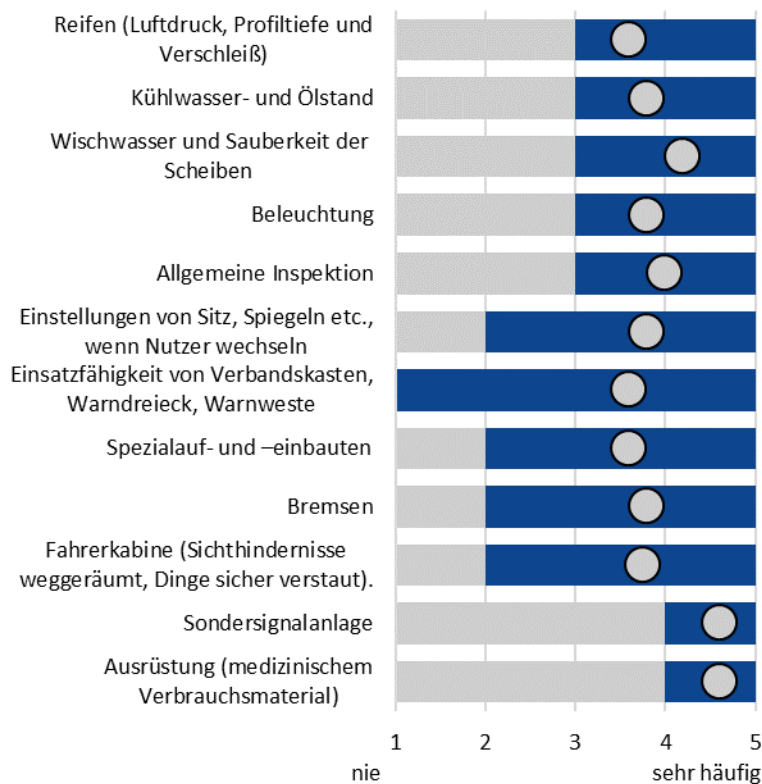
Gesamt (4)



Rettungswagen

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

Gesamt (5)





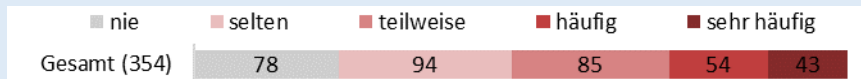
T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung

SCREENINGERGEBNISSE

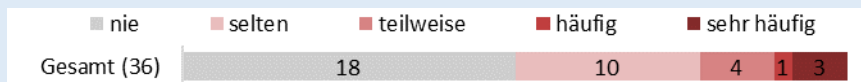
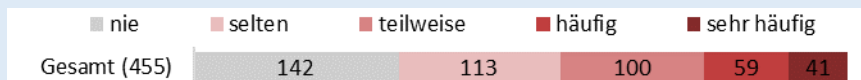
„Fehlen sicherheitsgerechter Kleidung“

Fußwege

Arbeitswege



Berufliche Wege



DETAILERGEBNISSE

T.3.1. Sicherheitsgerechte Schuhe

Fußwege

Arbeitsweg

Tragen von sicherheitsgerechten Schuhe



Berufliche Wege

Tragen von sicherheitsgerechten Schuhe

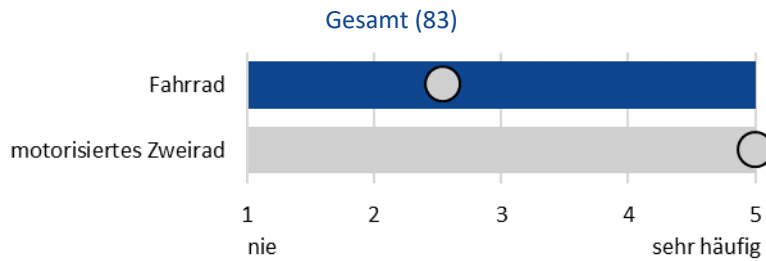




T.3.2. Helm

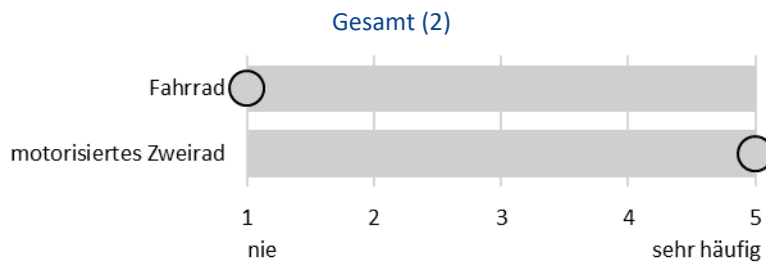
Arbeitsweg

Tragen eines Helmes



Berufliche Fahrten

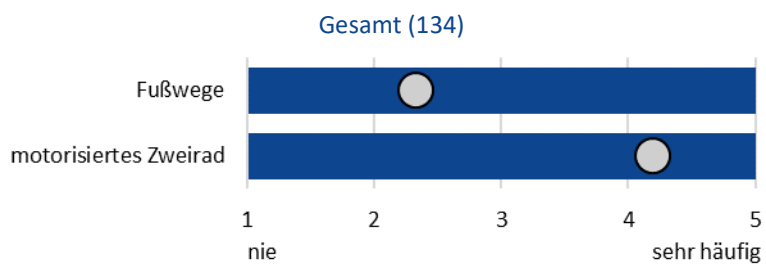
Tragen eines Helmes



T.3.3. Schutzkleidung (Protektoren, Reflektierende Kleidung)

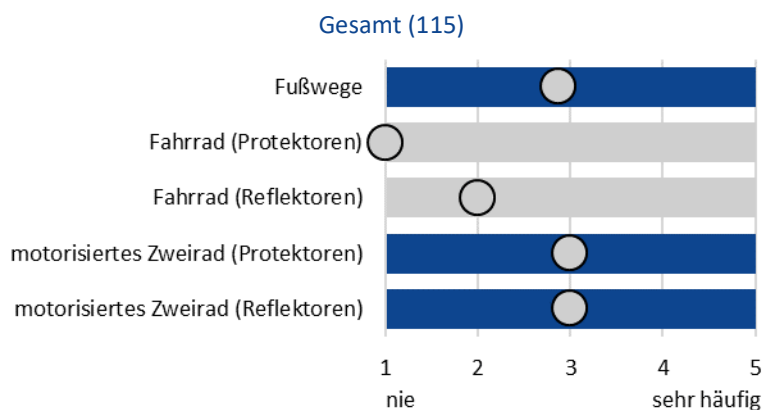
Arbeitsweg

Tragen von Schutzkleidung (z. B. Reflektoren, Protektoren)



Berufliche Fahrten und Wege

Tragen von Schutzkleidung (z. B. Reflektoren, Protektoren)

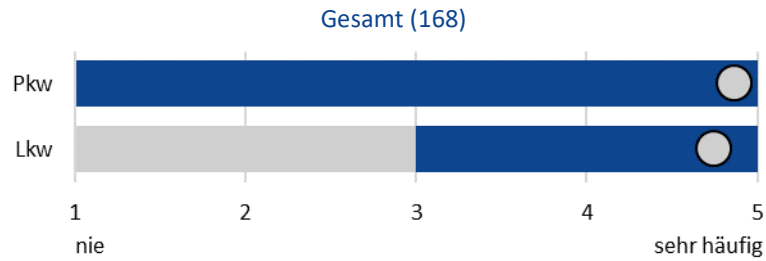




T.3.4. Gurtnutzung

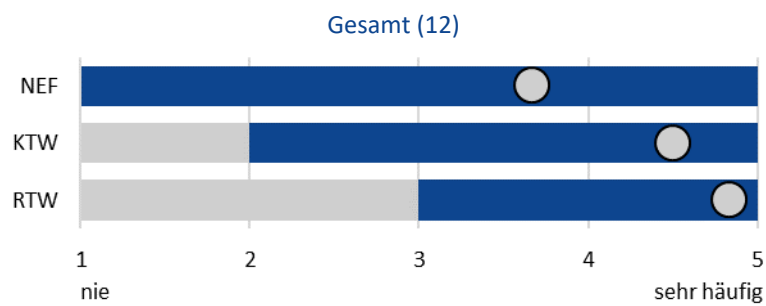
Berufliche Fahrten

Anlegen eines Gurts



Rettungsdienst

Anlegen eines Gurts





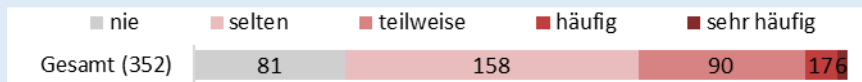
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

SCREENINGERGEBNISSE

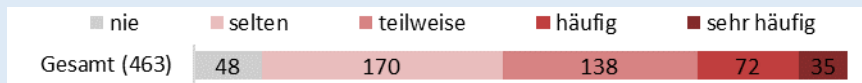
„Es gibt gefährliche Streckenabschnitte“

Fußwege

Arbeitswege

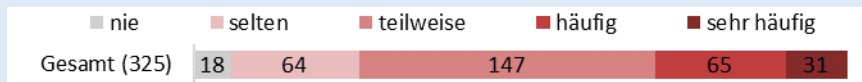


Berufliche Wege

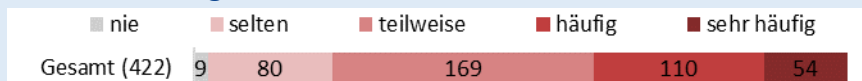


Pkw

Arbeitswege



Berufliche Fahrten und Wege

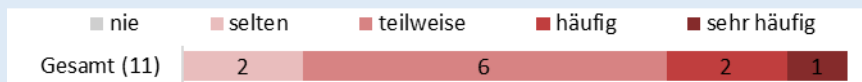


Rettungsdienst

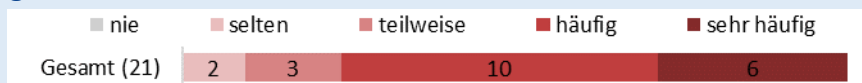
Notarzteinsatzfahrzeug



Krankentransportwagen



Rettungswagen





DETAILERGEBNISSE

T.4.1. Gefährliche Verkehrsbereiche

Zusammenfassung

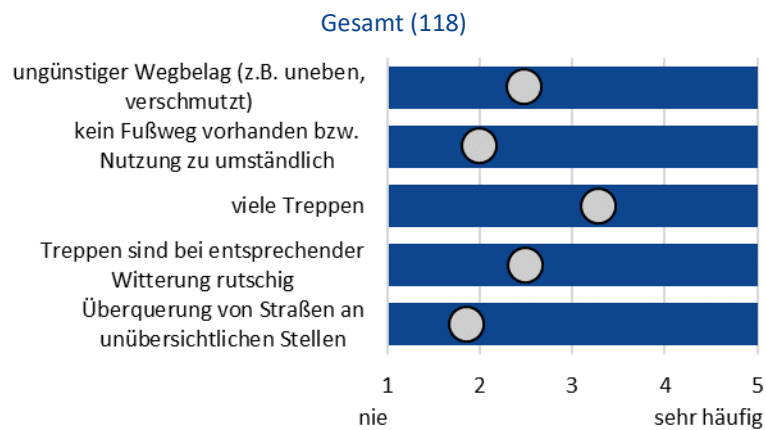
[Text – Was ist auffällig, Warum ist das als kritisch zu sehen, Was kann man machen (nicht: Maßnahmen aus dem Katalog)]

Arbeitswege

Fußwege

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

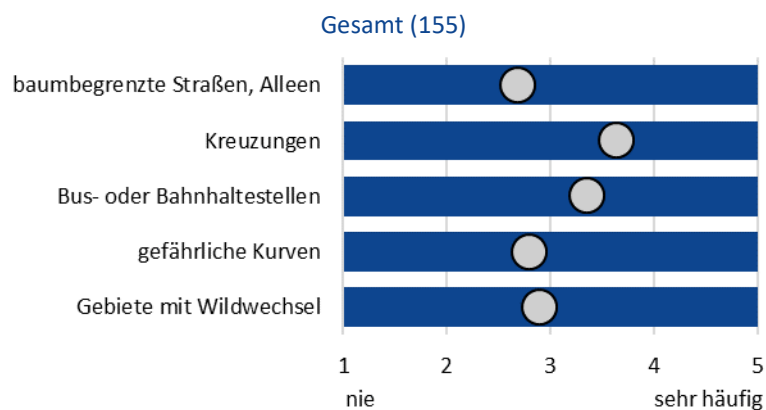
Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche



Pkw

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche



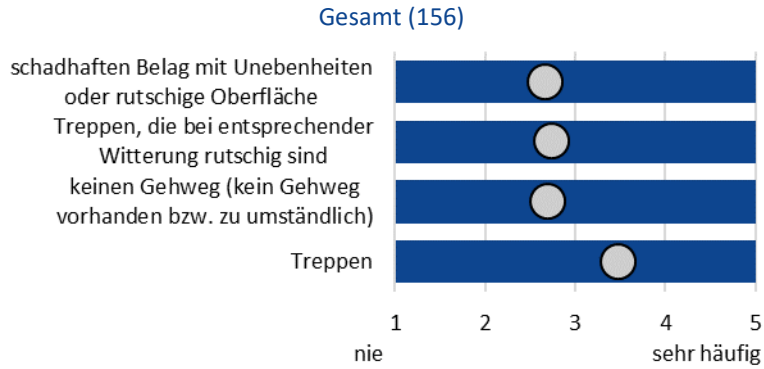


Berufliche Fahrten und Wege

Fußwege

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

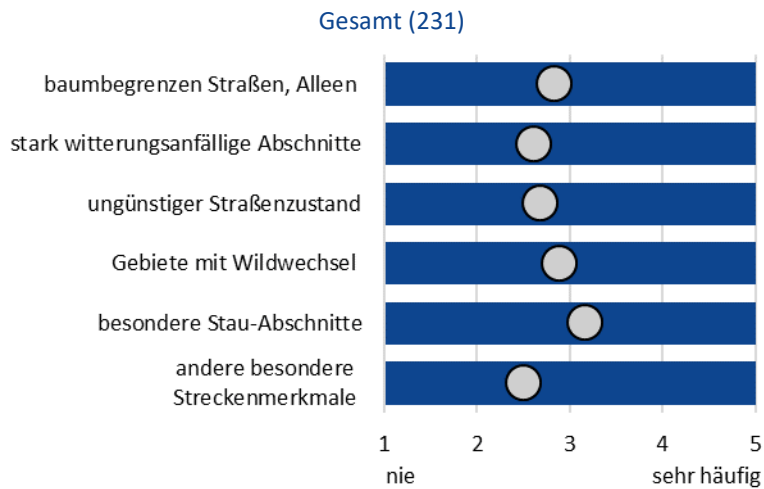
Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche



Kraftfahrzeug

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

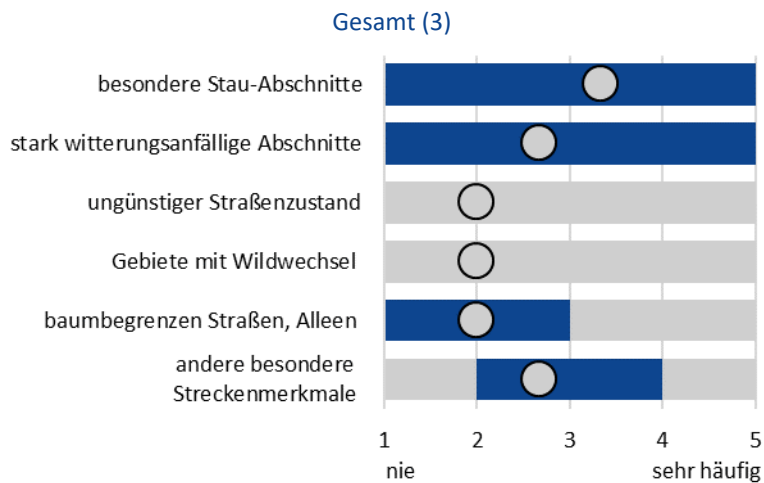




Notarzteinsatzfahrzeug

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

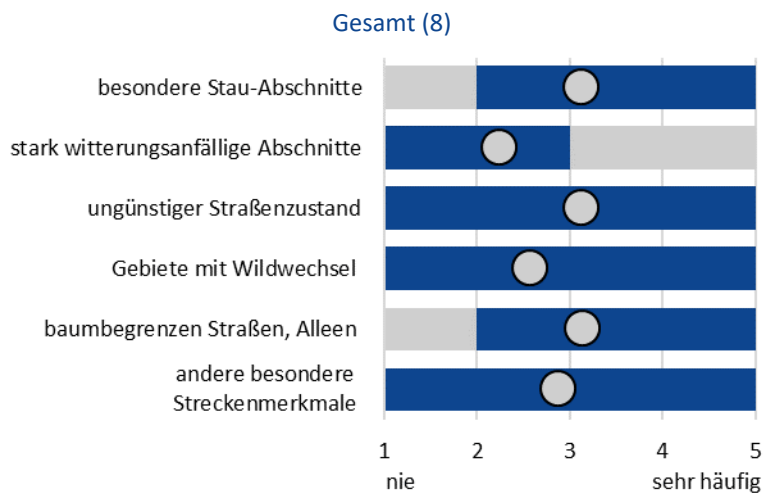
Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche



Krankentransportwagen

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

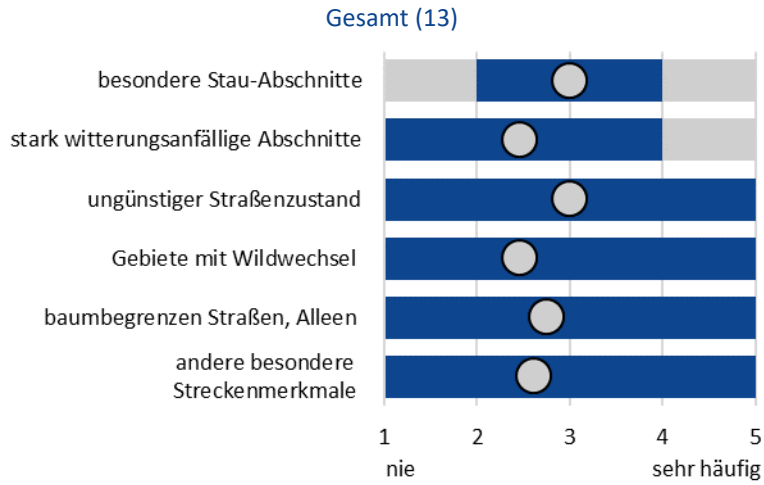




Rettungswagen

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche



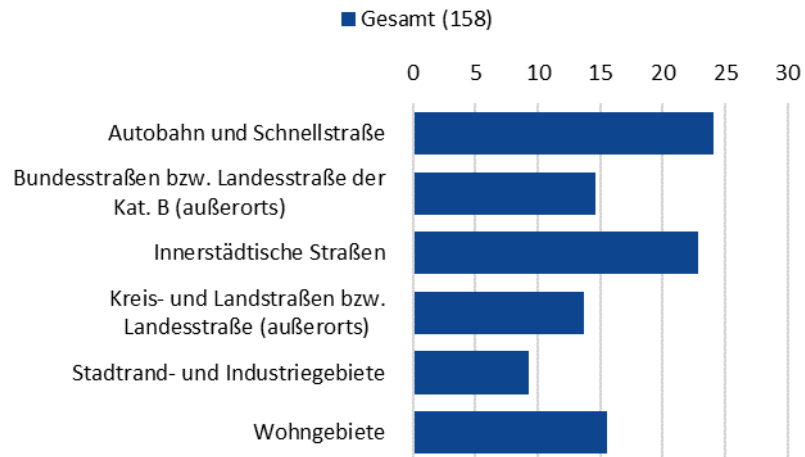


T.4.2. Befahrene Streckenart

Arbeitswege

Pkw

Befahrene Streckenart (in Prozent)

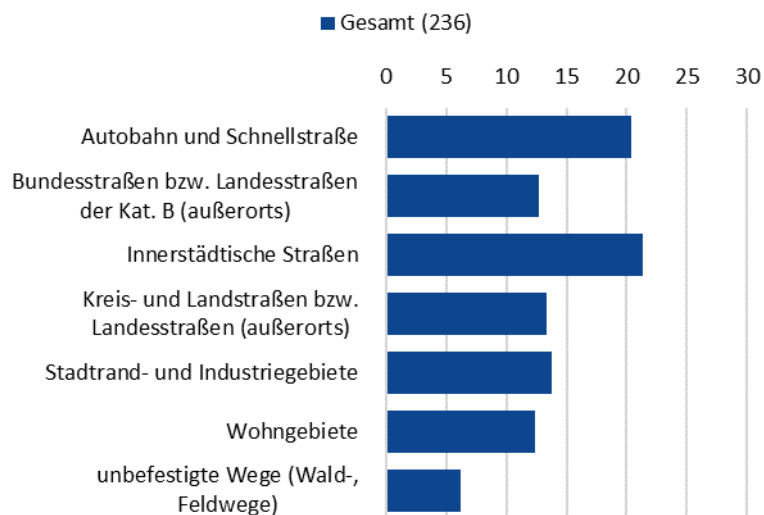


Berufliche Fahrten und Wege

Kraftfahrzeug

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Befahrene Streckenart (in Prozent)

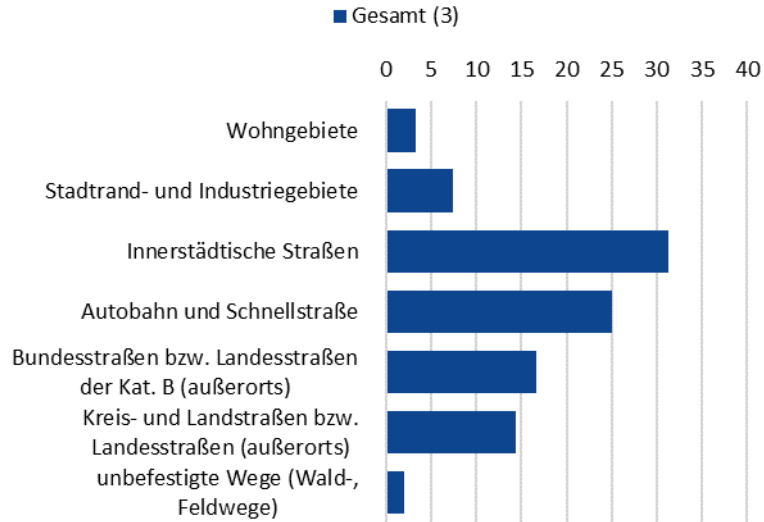




Notarzteinsatzfahrzeug

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

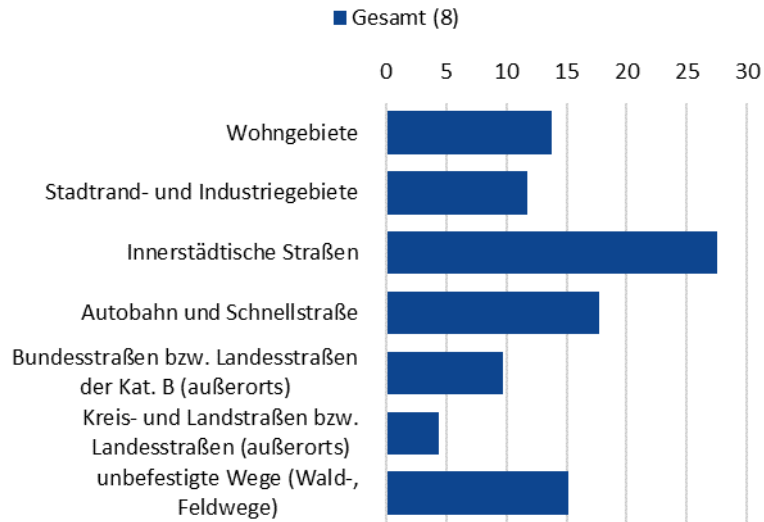
Befahrene Streckenart (in Prozent)



Krankentransportwagen

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Befahrene Streckenart (in Prozent)

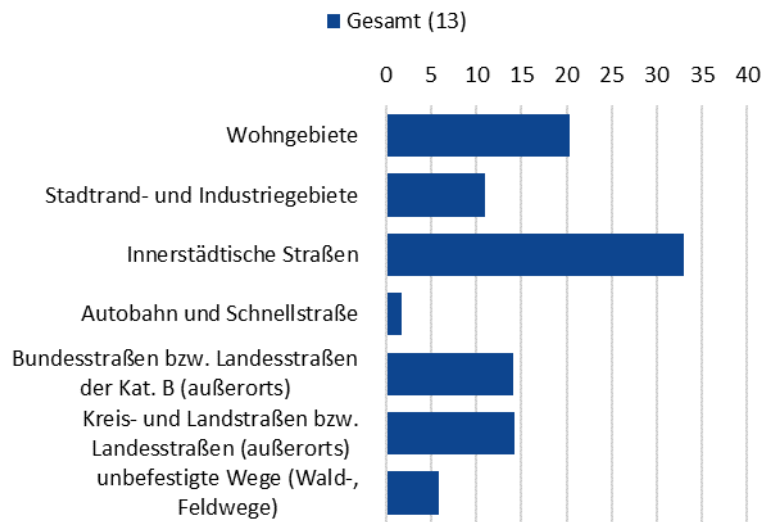




Rettungswagen

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Befahrene Streckenart (in Prozent)





T.4.3. Zielorte

Firmenfremdes Betriebsgelände

Häufigkeit, in der Beschäftigte auf firmenfremden Geländen unterwegs sind



Notarzteinsatzfahrzeug

Häufigkeit, in der Beschäftigte auf fremden Betriebs- und Privatgeländen unterwegs sind



Krankentransportwagen

Häufigkeit, in der Beschäftigte auf fremden Betriebs- und Privatgeländen unterwegs sind



Rettungswagen

Häufigkeit, in der Beschäftigte auf fremden Betriebs- und Privatgeländen unterwegs sind

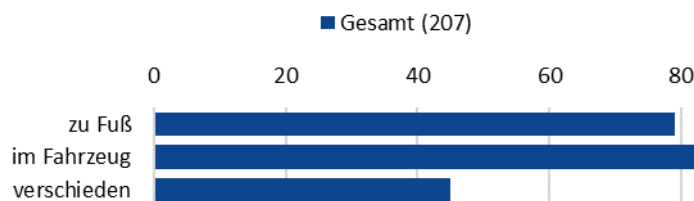


Zielorte mit besonderen Gefahren

Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)



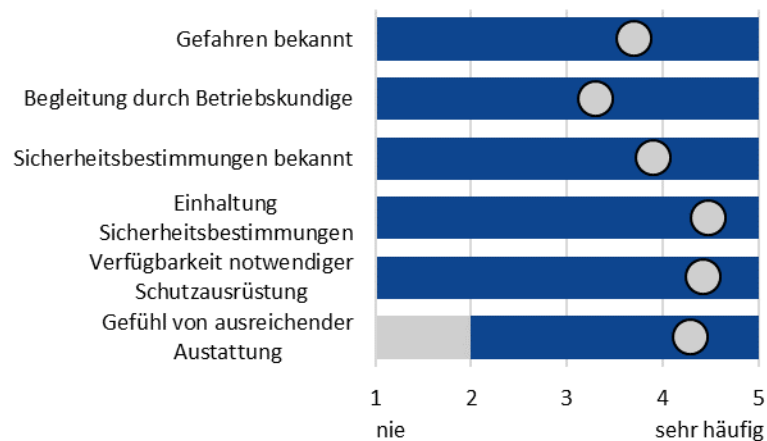
Typische Verkehrsmittel an Zielorten mit besonderen Gefahren





Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

Gesamt (213)



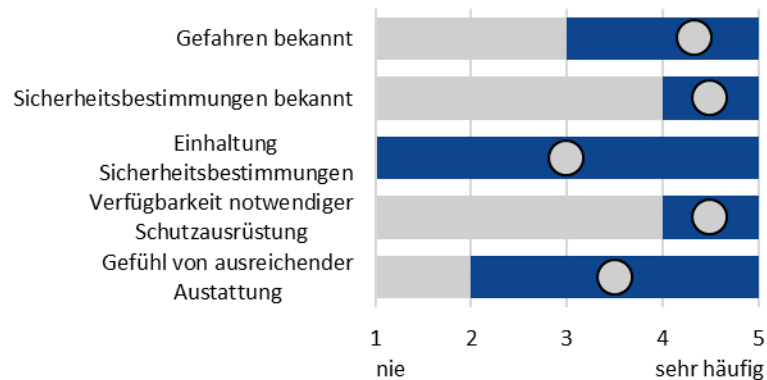
Notarzteinsatzfahrzeug

Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)



Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

Gesamt (3)



Krankentransportwagen

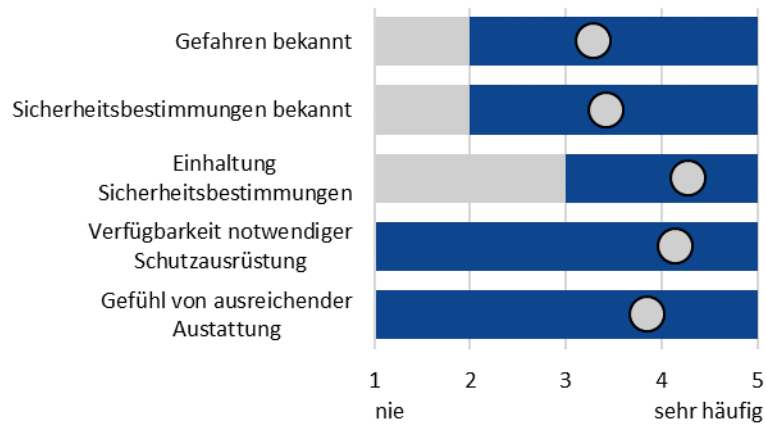
Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)





Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

Gesamt (7)



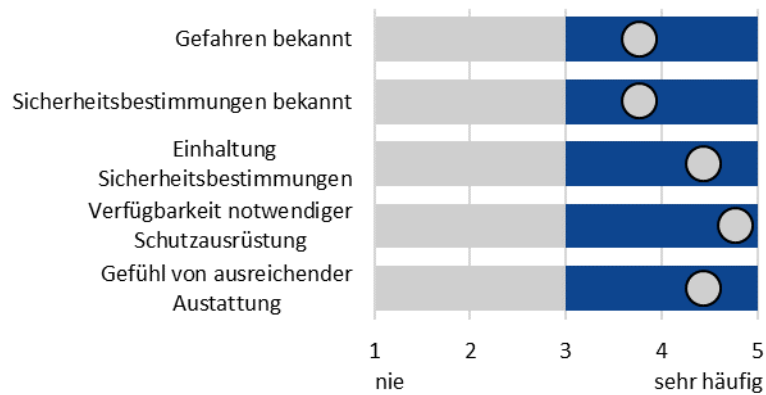
Rettungswagen

Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)



Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

Gesamt (9)





T.5. Transport und Beförderung

Fußwege

Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

- nichts oder nur leichtes Handgepäck, z. B. Aktentasche, Handtasche
- ein großes Gepäckstück, z. B. (Roll)-Koffer, Rucksack
- mehrere Gepäckstücke, z. B. Koffer, Rucksack, Tasche, etc.
- Handwagen, Karren etc.



Besonderheiten der Güter

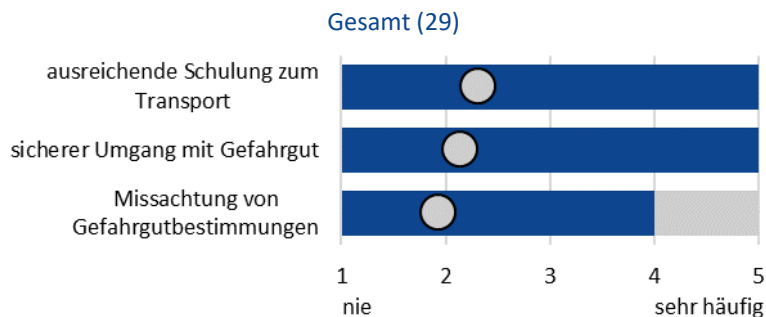
Häufigkeit von schweren bzw. sperrigen Gütern



Häufigkeit von Gefahrguttransporten



Transportbedingungen von schweren / sperrigen Gütern bzw. Gefahrgut



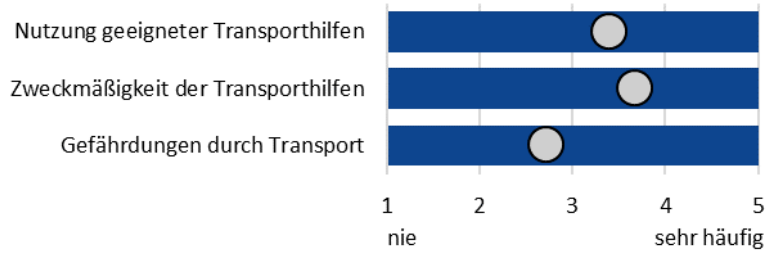
Andere Besonderheiten der Güter:

- Unhandlich, bedingt durch die Größe
- Zerbrechlich
- Gas Flaschen / Gase
- Benzin , Öl
- Heiße Speisen



Ladungssicherung

Gesamt (75)



Pkw

Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

- Kollegen, Kunden, Geschäftspartner, o.ä.
- Waren oder Produkte
- Werkzeuge bzw. Arbeitsmaterialien für die Tätigkeit
- nichts bzw. nur kleines Gepäck



Besonderheiten der Güter

Häufigkeit von schweren bzw. sperrigen Gütern

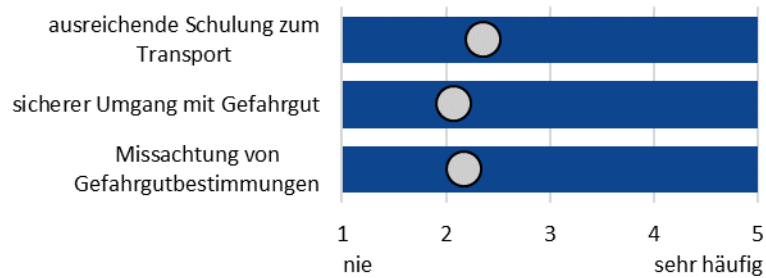


Häufigkeit von Gefahrguttransporten



Transportbedingungen von schweren / sperrigen Gütern bzw. Gefahrgut

Gesamt (39)



Andere Besonderheiten der Güter:

- Notstromaggregate / Elektronik
- Zerbrechlich
- Heiße Speisen

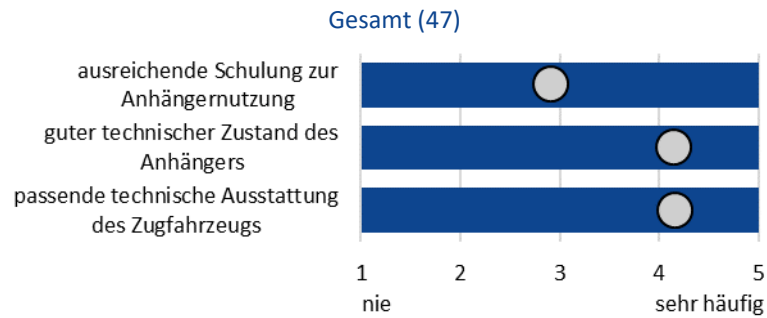


Anhängernutzung

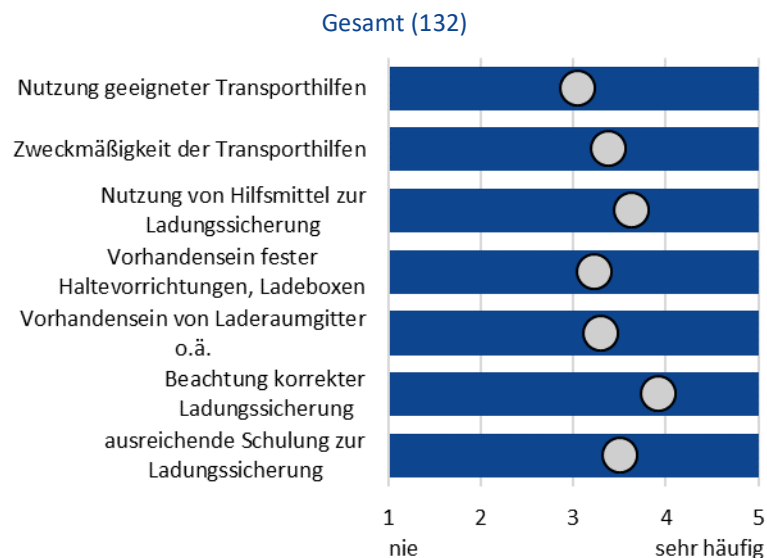
Häufigkeit der Anhängernutzung



Weitere Bedingungen der Anhängernutzung



Ladungssicherung

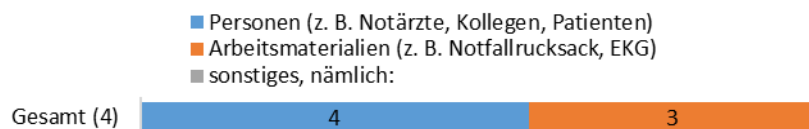


Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

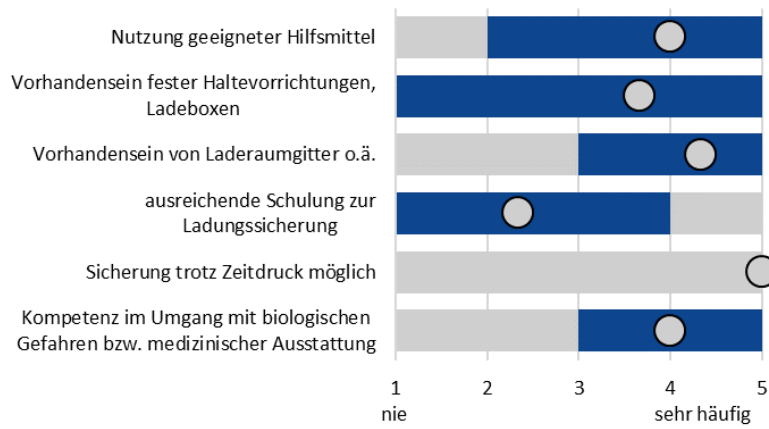




Transport der Arbeitsmaterialien

Transportbedingungen von Arbeitsmaterialien

Gesamt (3)

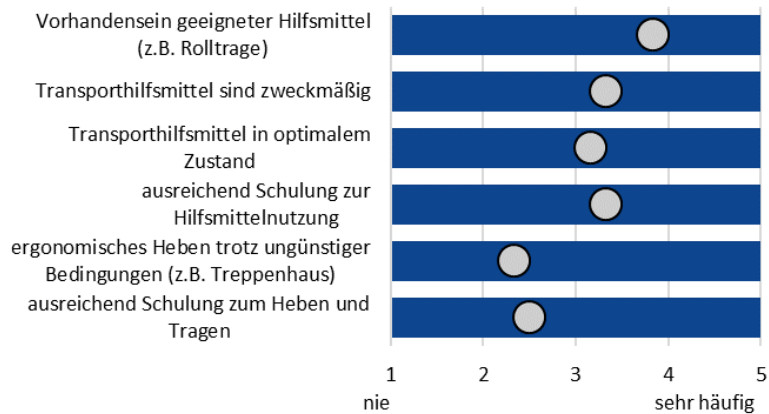


Krankentransportwagen

Patiententransport zum bzw. vom Fahrzeug

Bedingungen beim Patiententransport

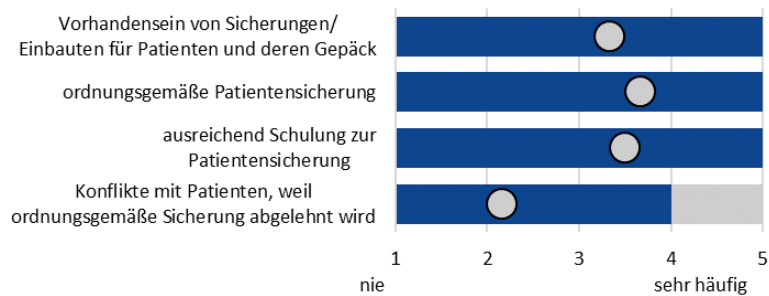
Gesamt (6)



Sicherung der Personen im Fahrzeug

Bedingungen bei der Transportsicherung der Patienten

Gesamt (6)



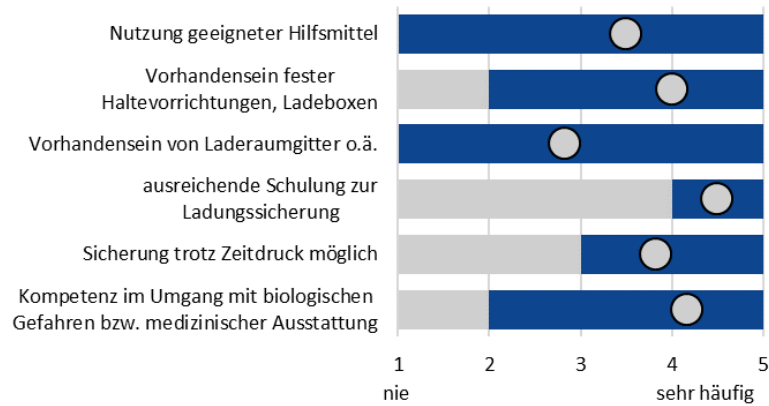


Überwachung der Gurtnutzung von Angehörigen

*Transport der Arbeitsmaterialien*

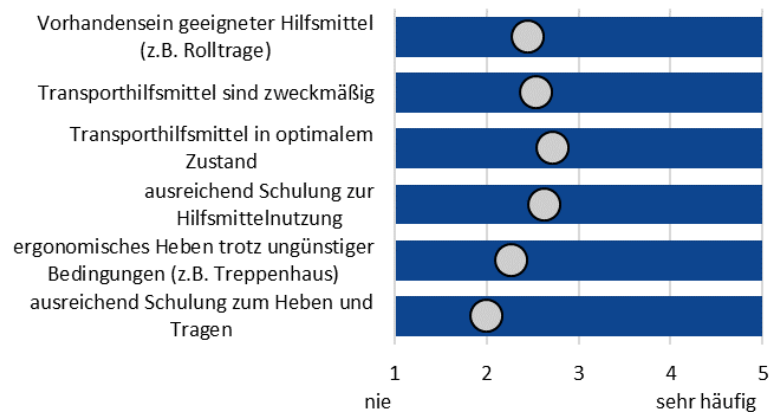
Transportbedingungen von Arbeitsmaterialien

Gesamt (6)

**Rettungswagen***Patiententransport zum bzw. vom Fahrzeug*

Bedingungen beim Patiententransport

Gesamt (11)

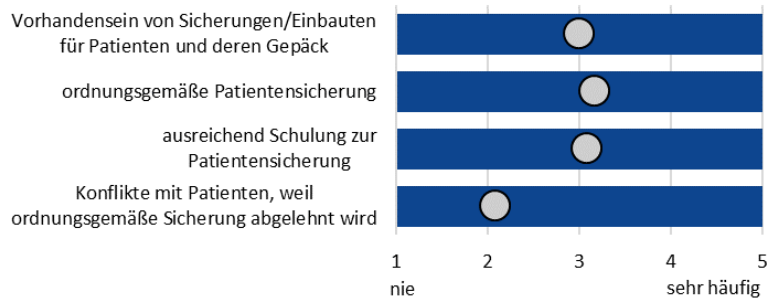




Sicherung der Personen im Fahrzeug

Bedingungen bei der Transportsicherung der Patienten

Gesamt (12)



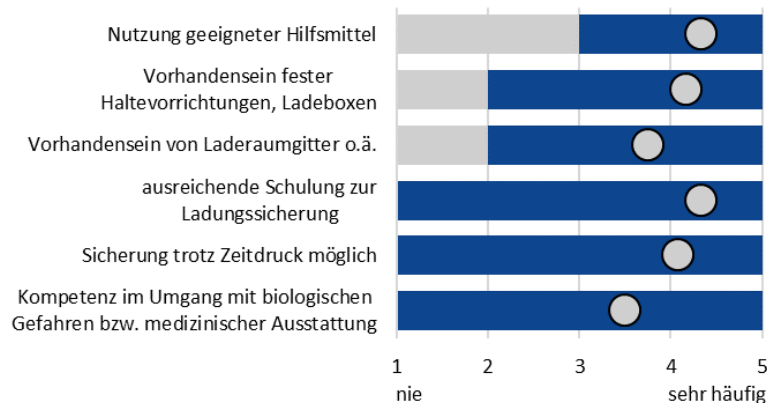
Überwachung der Gurtnutzung von Angehörigen



Transport der Arbeitsmaterialien

Transportbedingungen von Arbeitsmaterialien

Gesamt (12)

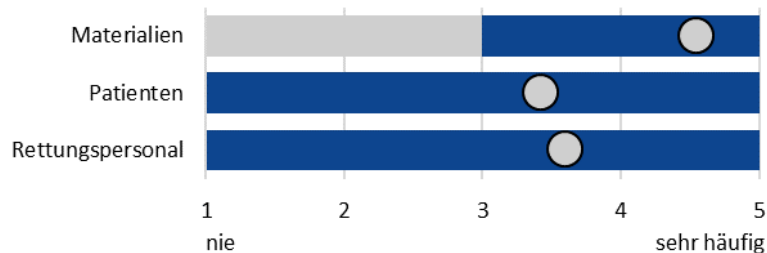


Sondersignal

Ladungssicherung während der Sondersignalfahrten

Es wird auf die ordnungsgemäße Sicherung folgender Sachen geachtet

Gesamt (20)



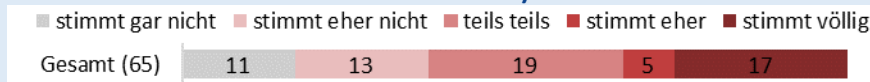


T.6. Innerbetrieblicher Verkehr

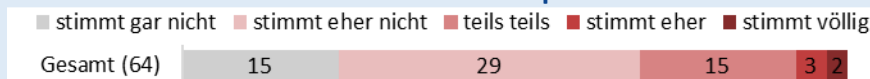
SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

„Es gibt besondere Gefahrenschwerpunkte (z.B. Rampen, Gleise, explosionsgefährdete Zonen "EX-Bereiche")“



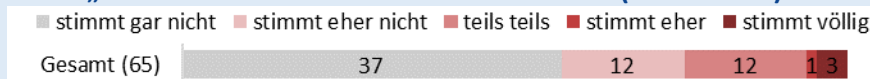
„Verkehrswege auf dem Gelände (bauliche Gegebenheiten, Kennzeichnung) sind so gestaltet, dass sie keinen sicheren Transport zulassen“



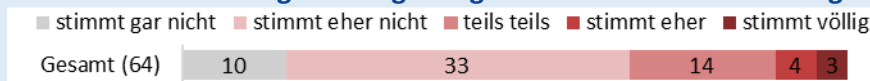
„Verkehrskonflikte aufgrund ungünstiger baulicher Gegebenheiten“



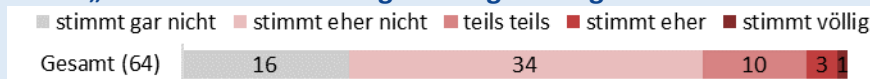
„Verkehrskonflikte zu bestimmten Zeiten (z.B. Pausen)“



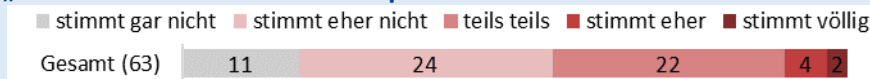
„Verkehrskonflikte aufgrund ungünstiger betrieblicher Verkehrsregeln“



„Verkehrskonflikte aufgrund regelwidrigen Verhaltens“

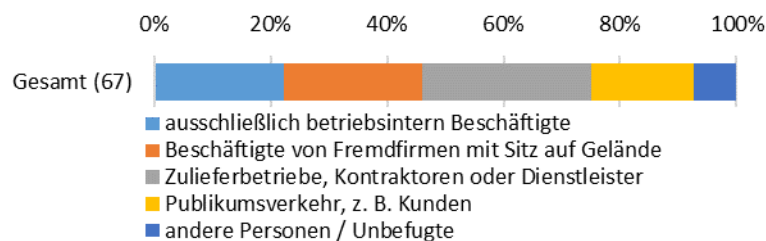


„Sicherheit auf dem Gelände spielt keine Rolle für das Unternehmen“



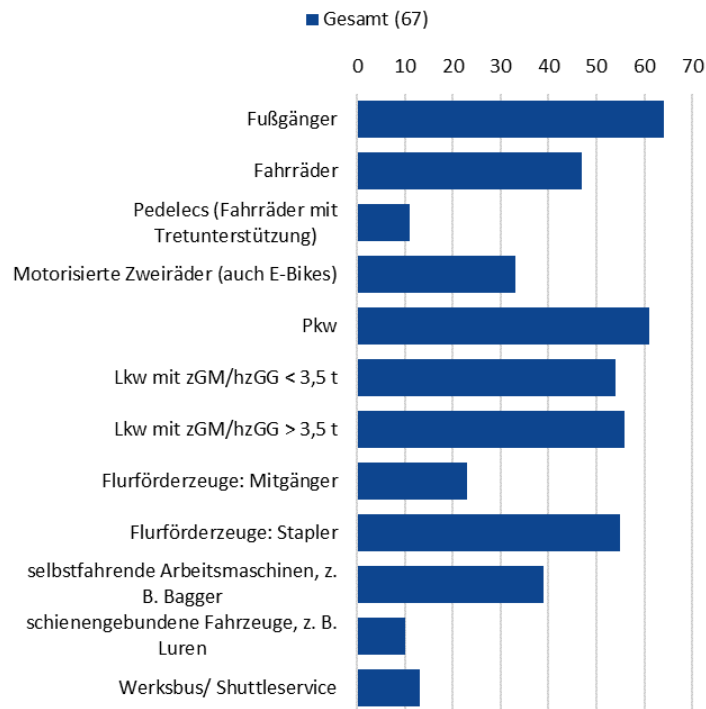
Das Gelände

Personengruppen auf dem Gelände

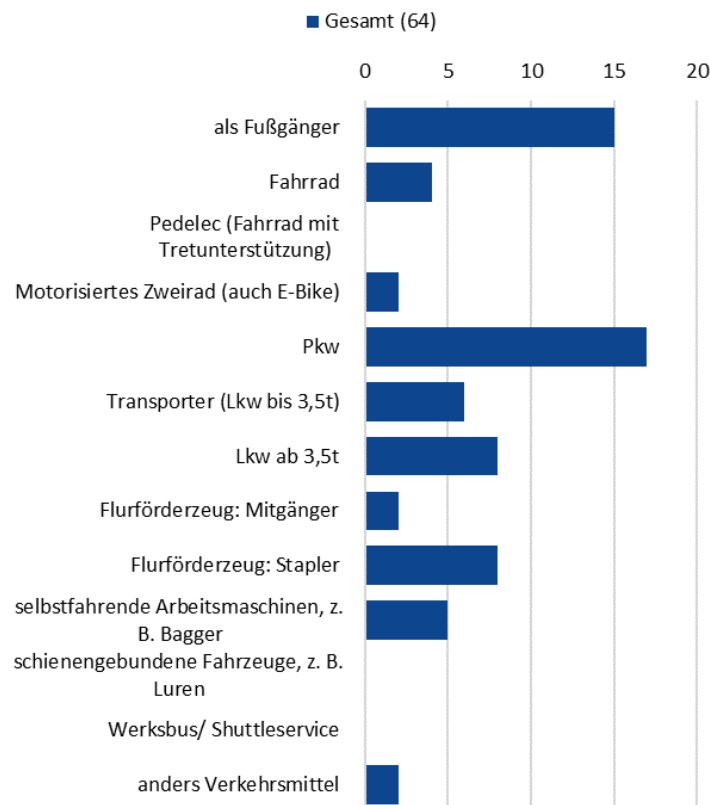




Folgende Verkehrsmittel sind auf dem Gelände unterwegs

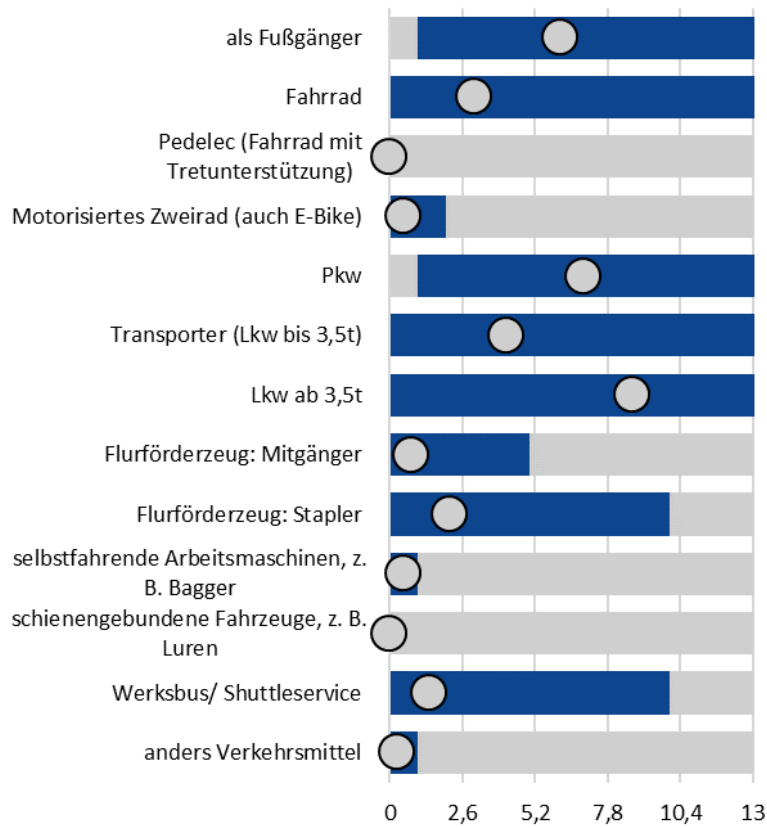


Mit folgenden Verkehrsmitteln sind die Beschäftigten selbst auf dem Gelände unterwegs

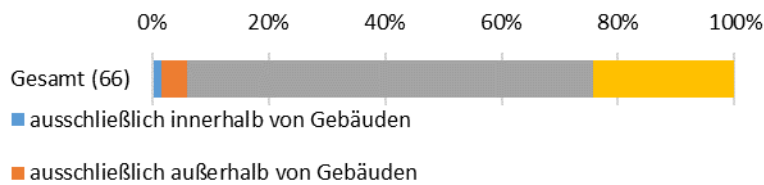




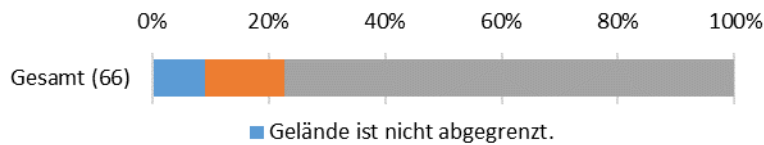
Mit folgenden Verkehrsmitteln sind die Beschäftigten selbst auf dem Gelände unterwegs (Stunden pro Woche)



Ich bin in folgenden Bereichen des Geländes unterwegs



Abgrenzung des Geländes

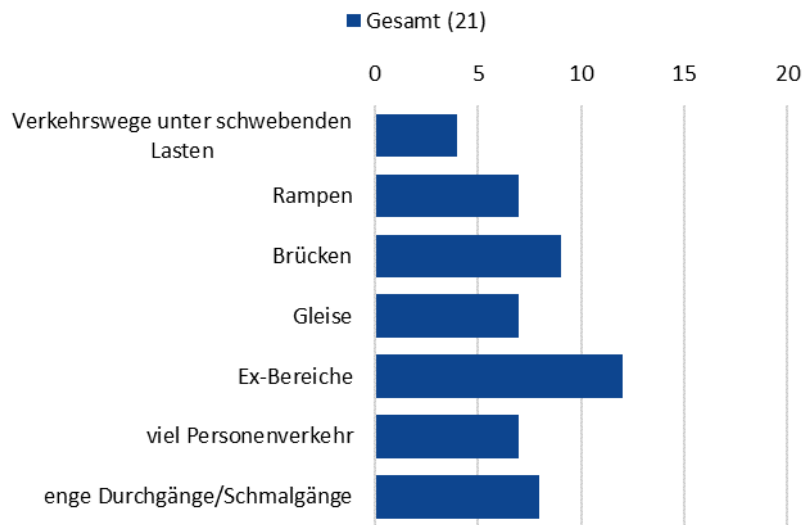


Gefahrenbereiche und gefährliche Verkehrswege auf dem Gelände

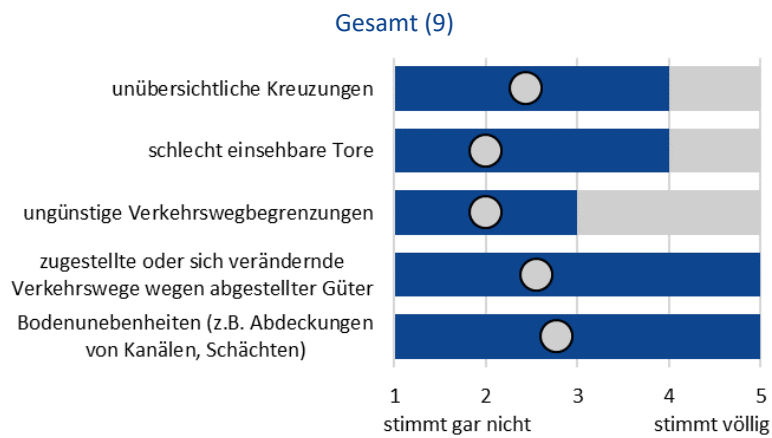
[Text, der die Grafiken zusammenfasst]



Vorhandene Gefahrenbereiche auf dem Gelände

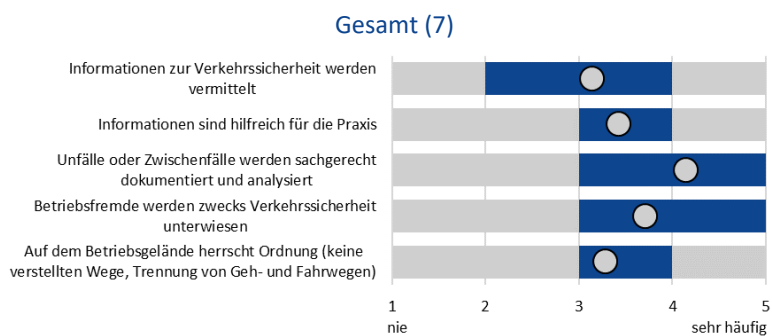


Gefährliche Verkehrswege auf dem Gelände



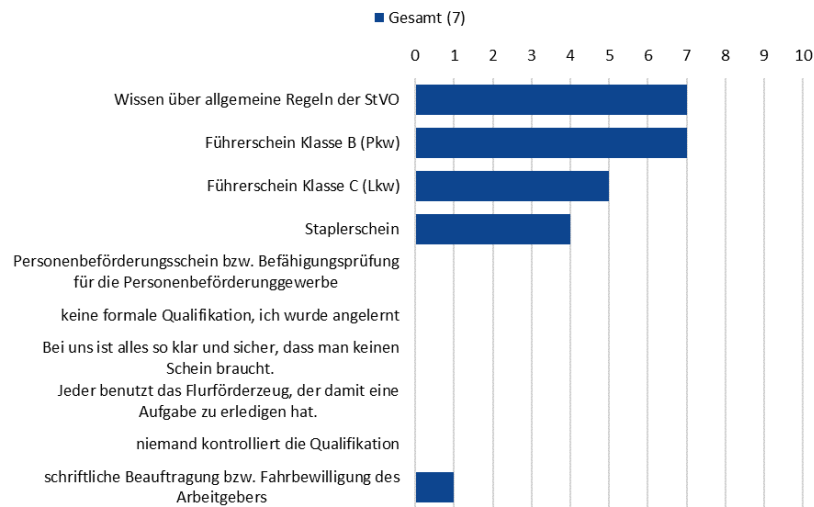
Sicherheitsorganisation auf dem Gelände

Sicherheitsorganisation

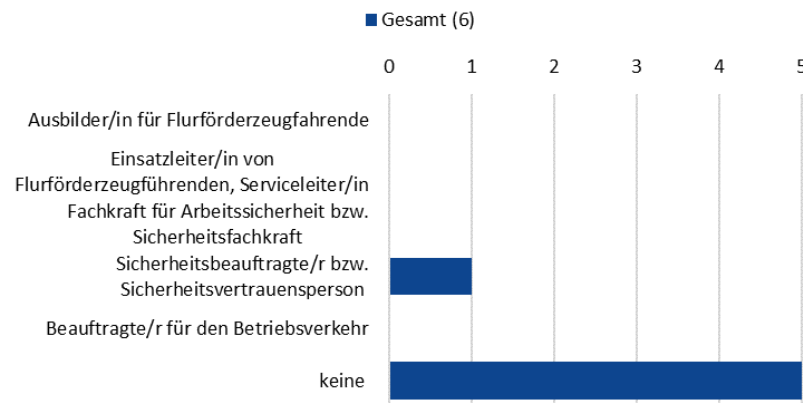




Vorhandensein von Qualifikationen, die für den Transport auf dem Gelände wichtig sind



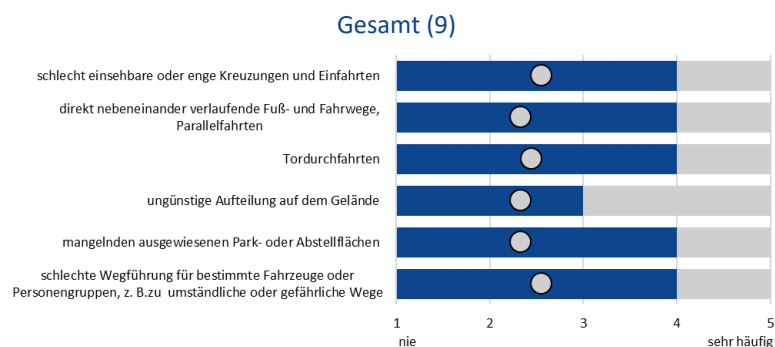
Beschäftigte haben folgende betriebliche Funktionen im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit



Verkehrskonflikte

Baubedingt

Verkehrskonflikte aufgrund von baulichen Gegebenheiten entstehen durch:

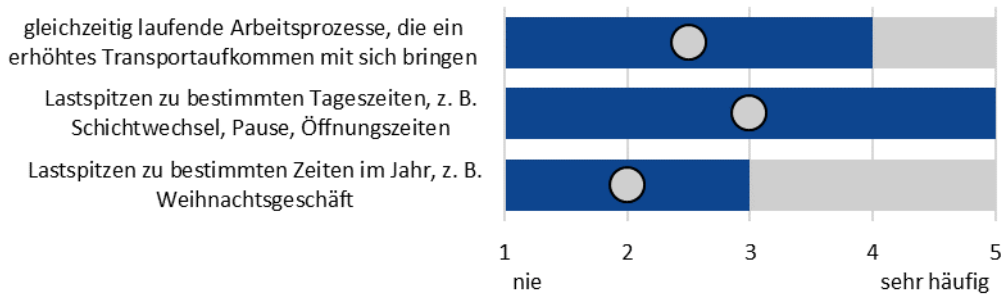




Zeitbedingt

Verkehrskonflikte aufgrund von zeitlichen Verdichtungen / Lastspitzen entstehen durch:

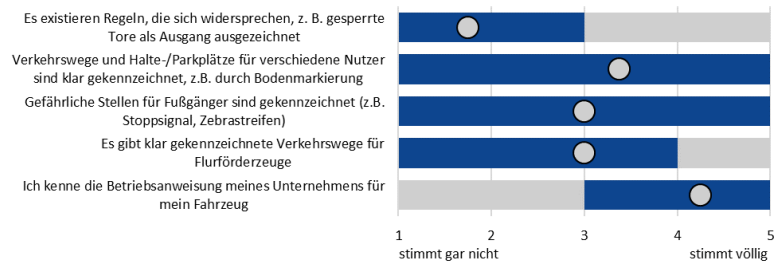
Gesamt (10)



Regelbedingt

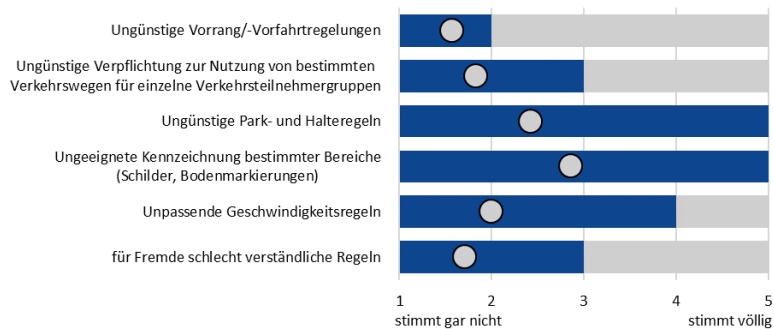
Sicherheitsregeln auf dem Gelände

Gesamt (8)



Verkehrskonflikte aufgrund ungünstiger Verkehrsregeln entstehen durch:

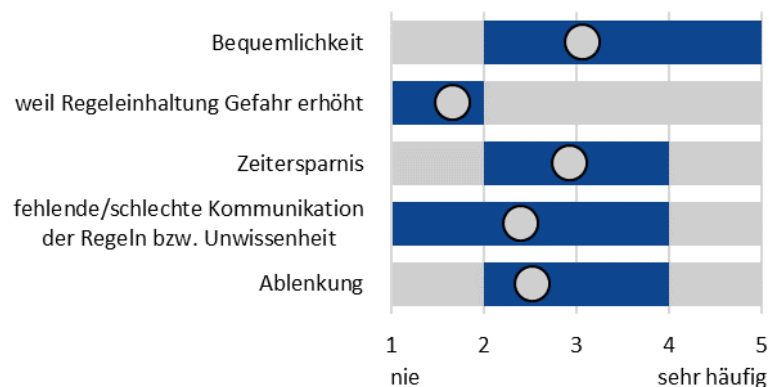
Gesamt (7)



Aufgrund regelwidrigen Verhaltens

Verkehrskonflikte aufgrund mangelnder Regeleinhaltung entstehen durch:

Gesamt (15)





Situation

S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

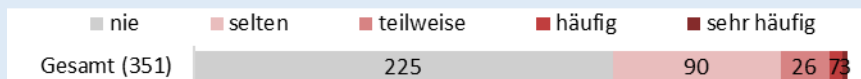
SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

„Wege und Fahrten sind belastend“

Fußwege

Arbeitswege

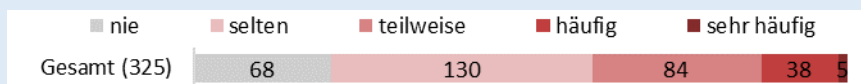


Berufliche Wege

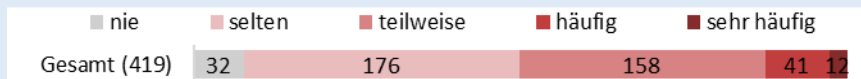


Pkw

Arbeitswege

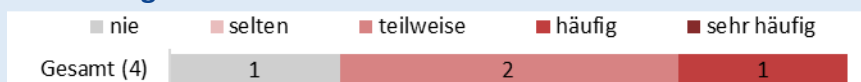


Berufliche Fahrten

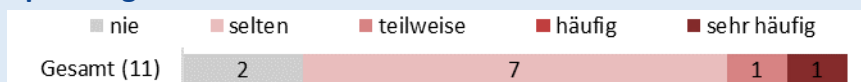


Rettungsdienst

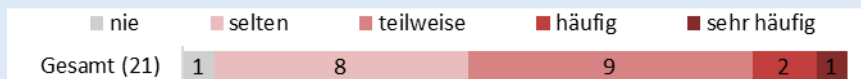
Notarzteinsetzfahrzeug



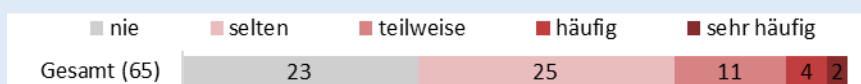
Krankentransportwagen



Rettungswagen



Innerbetrieblicher Verkehr





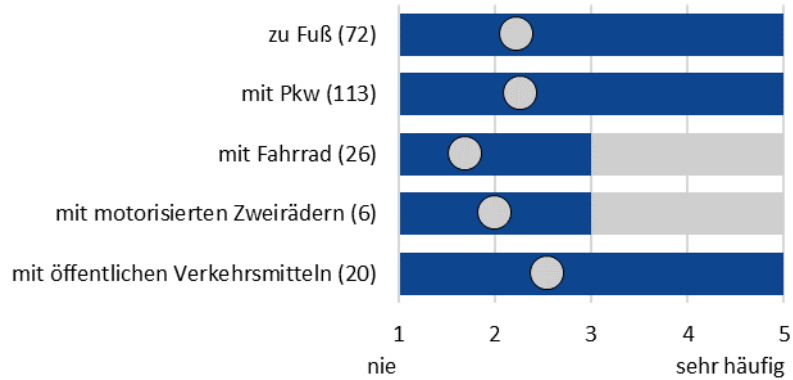
DETAILERGEBNISSE

S.1.1. Müdigkeit

Arbeitswege

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

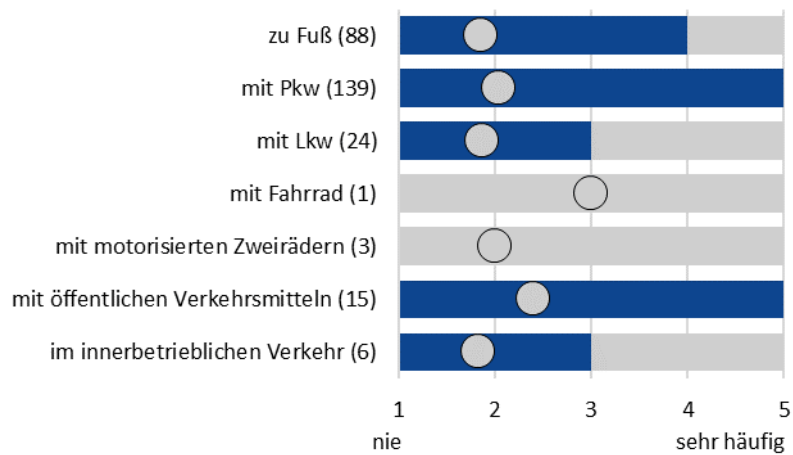
Müdigkeit auf Arbeitswegen



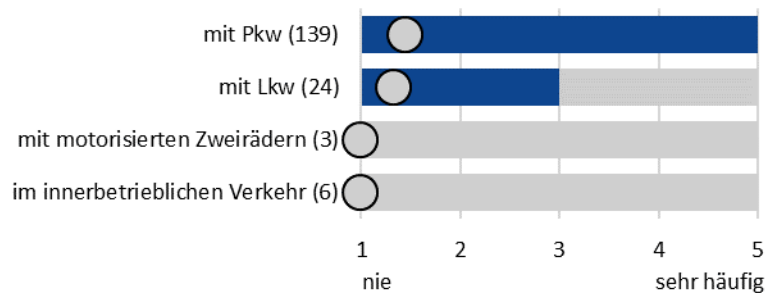
Berufliche Fahrten und Wege

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Müdigkeit auf beruflichen Fahrten und Wegen



Sekundenschlaf auf beruflichen Fahrten und Wegen

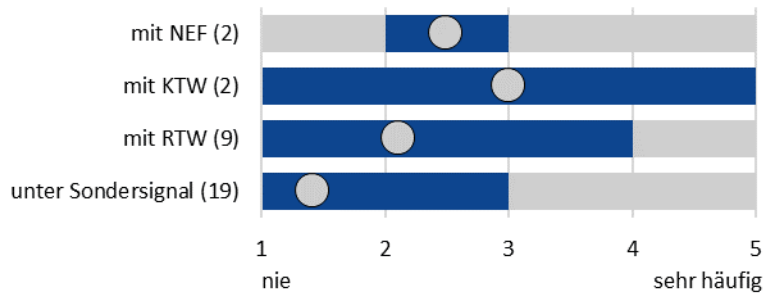




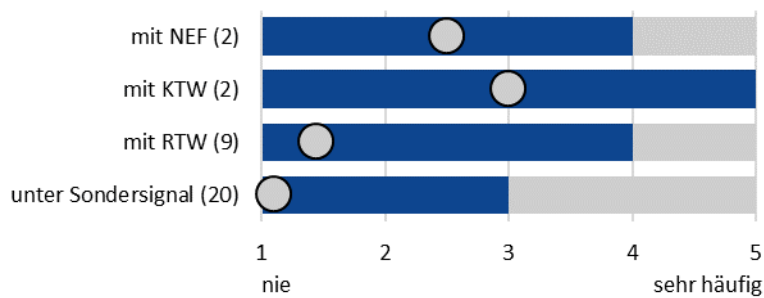
Rettungsdienst

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Müdigkeit



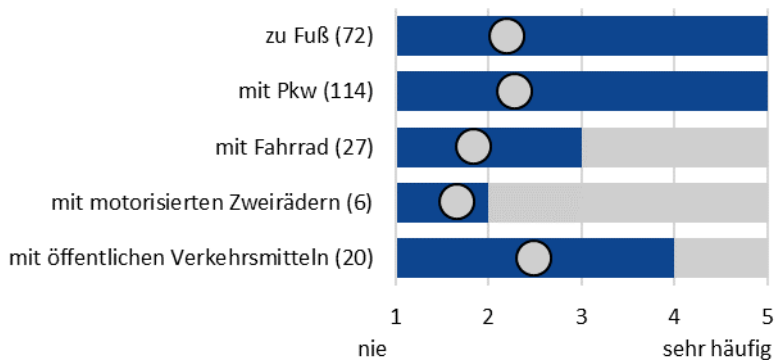
Sekundenschlaf



S.1.2. Zeitdruck

Arbeitswege

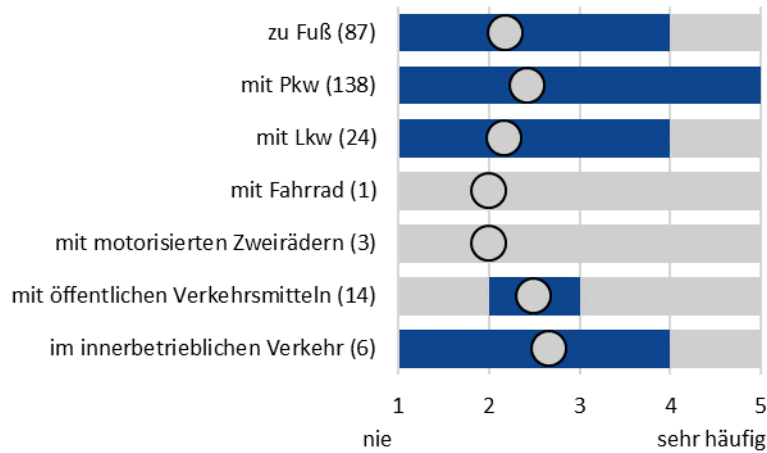
Zeitdruck auf Arbeitswegen





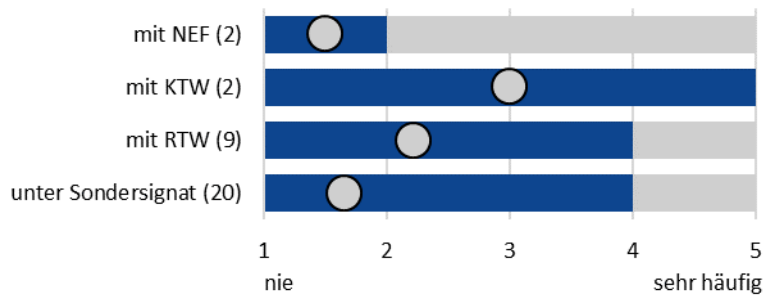
Berufliche Fahrten und Wege

Zeitdruck auf beruflichen Fahrten und Wegen



Rettungsdienst

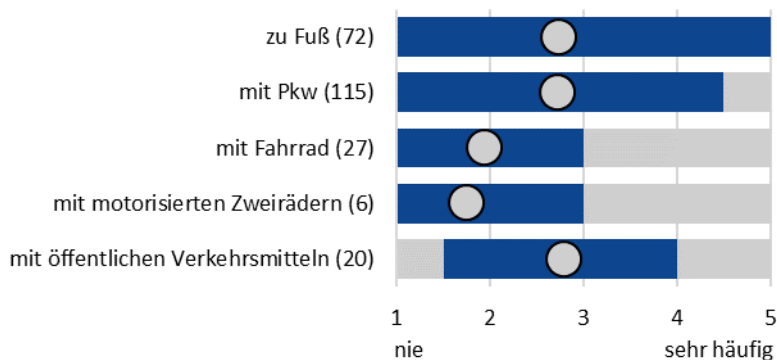
Zeitdruck



S.1.3. Stressempfinden

Arbeitswege

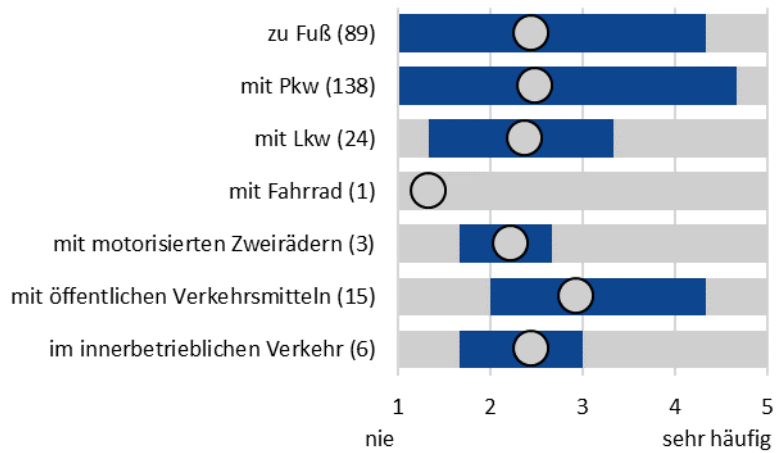
Stressempfinden auf Arbeitswegen





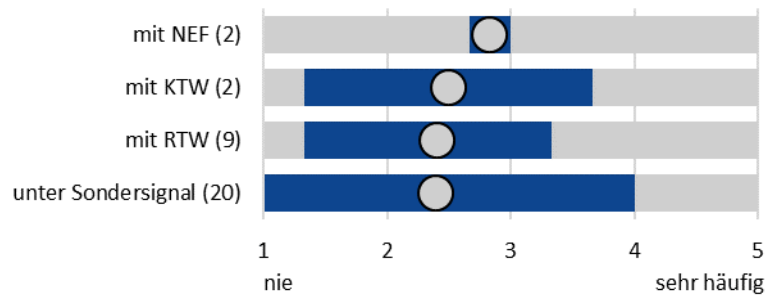
Berufliche Fahrten und Wege

Stressempfinden auf beruflichen Fahrten und Wegen



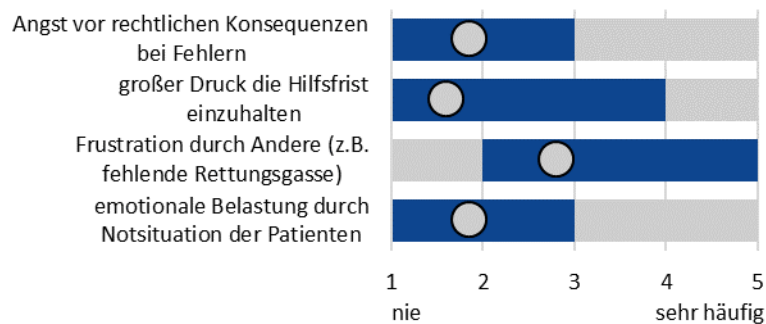
Rettungsdienst

Stressempfinden



Belastungen während der Sondersignalfahrten

Gesamt (20)

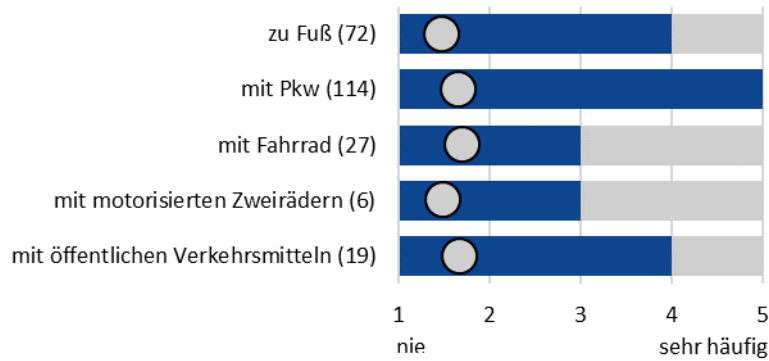




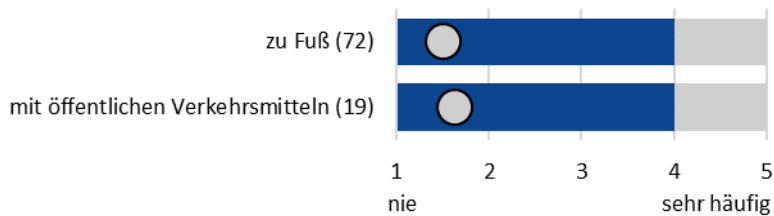
S.1.4. Angst um Sicherheit/Bedrohung

Arbeitswege

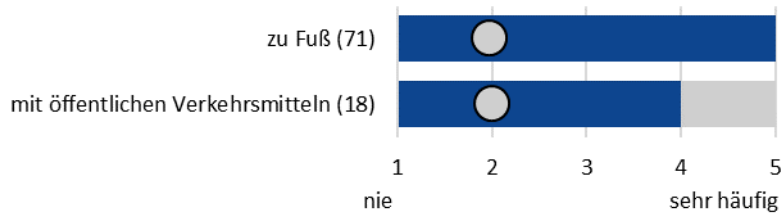
Angst während der Fahrten



Gefühl von Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Fahrten

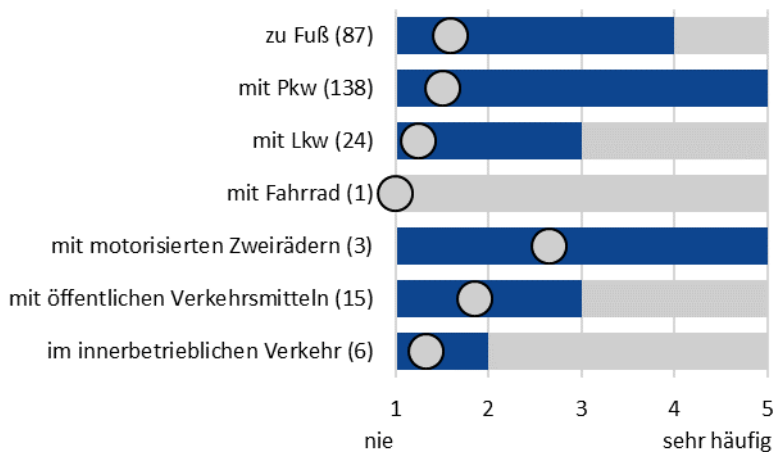


Vermeidung bedrohlicher Gegenden



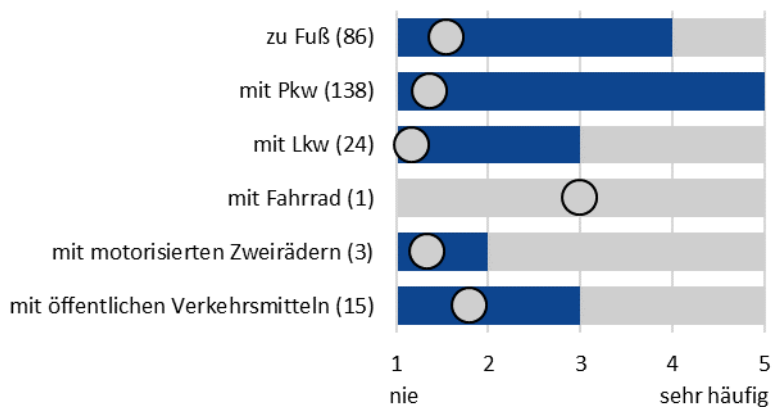
Berufliche Fahrten und Wege

Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Fahrten und Wege

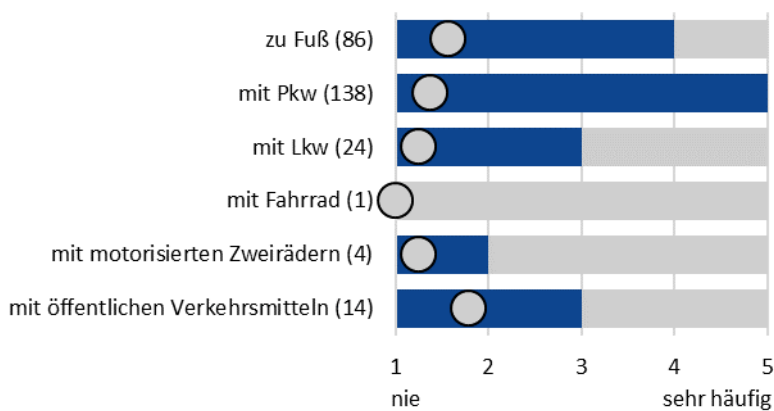




Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Pausen



Unsicherheit bzw. Bedrohung an Zielorten



Beschäftigte fühlen sich bedroht durch:

- auf Fußwegen
 - Hunde
 - Fußballfans an Spieltagen
 - Drogenszene an Bahnhöfen
 - Treppen bei hoher Luftpeilhöhe
 - Innerbetrieblichen Verkehr
 - Vorbeifahrende Güterzüge und ICE
- Mit dem Pkw
 - Fragwürdige Passanten
 - Aggressive Verkehrsteilnehmer
 - Überlastung der Verkehrswege
 - Raser, Drängler

Häufigkeit, die ein Beschäftigter zum Opfer von Übergriffen wurde

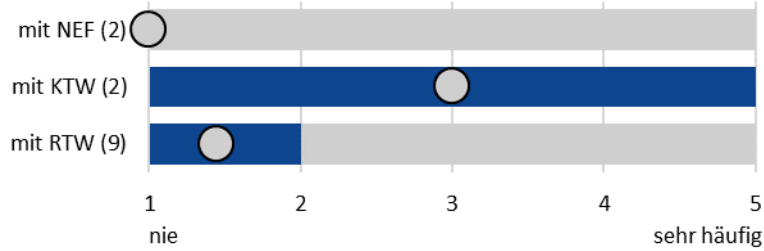
Opfer von Überfällen	Abteilung	Nein	1-2 Mal	Mehr als 2 Mal
Als Fußgänger	Gesamt (89)	79	9	0
Mit Pkw	Gesamt (137)	129	7	1
Mit Lkw	Gesamt (24)	24	0	0
Mit motorisiertem Zweirad	Gesamt (4)	3	1	0



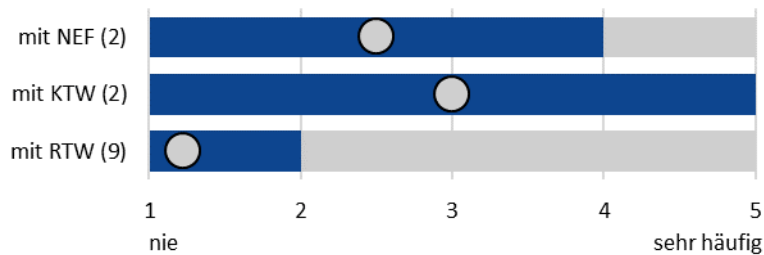
rettungsdienst

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

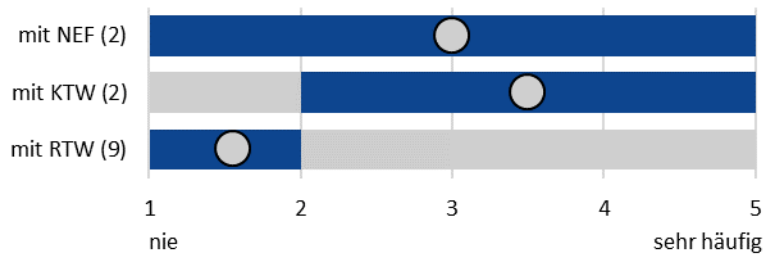
Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Fahrten und Wege



Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Pausen



Unsicherheit bzw. Bedrohung an Zielorten



Beschäftigte fühlen sich bedroht durch:

- Patienten und Angehörige
- Umstehende

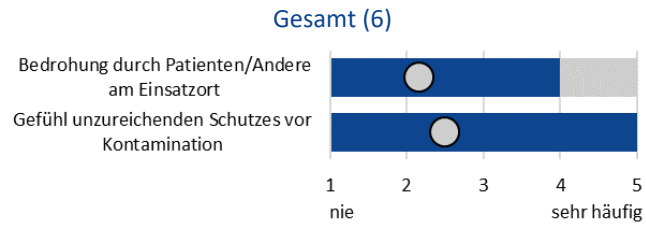
Häufigkeit, die ein Beschäftigter zum Opfer von Übergriffen wurde

Opfer von Überfällen	Abteilung	Nein	1-2 Mal	Mehr als 2 Mal
Mit Notarzteinsatzfahrzeug	Gesamt (2)	1	0	1
Mit Rettungswagen	Gesamt (9)	7	0	2

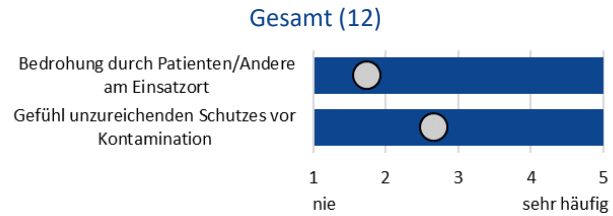


Angst/Bedrohung während der Wege zum Fahrzeug am Einsatzort

Mit Krankentransportwagen



Mit Rettungswagen





S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme

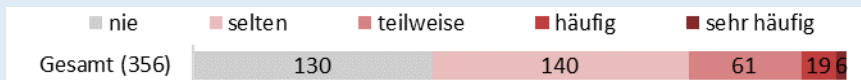
SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

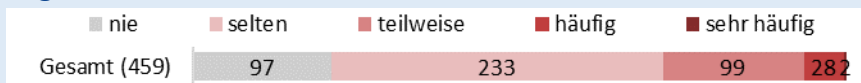
„Ablenkung auf Wegen und Fahrten, z. B. durch Telefonate, ablenkende Gedanken“

Fußwege

Arbeitswege

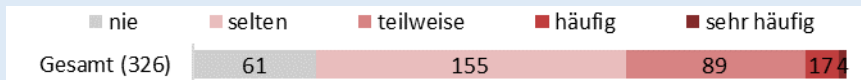


Berufliche Wege

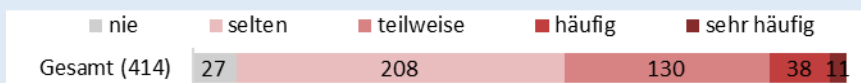


Pkw

Arbeitswege

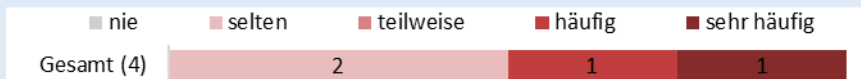


Berufliche Fahrten

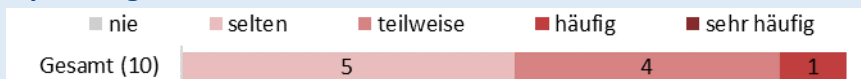


Rettungsdienst

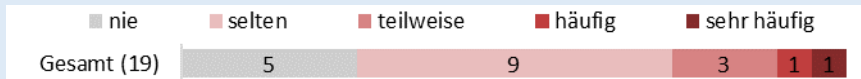
Notarzteinsetzfahrzeug



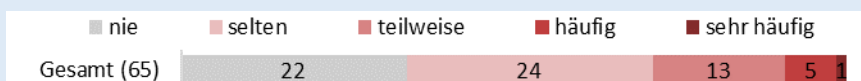
Krankentransportwagen



Rettungswagen



Innerbetrieblicher Verkehr



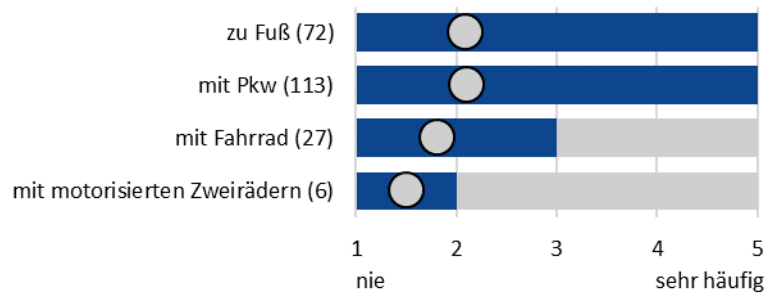


DETAILERGEBNISSE

S.2.1. Empfundene Ablenkung

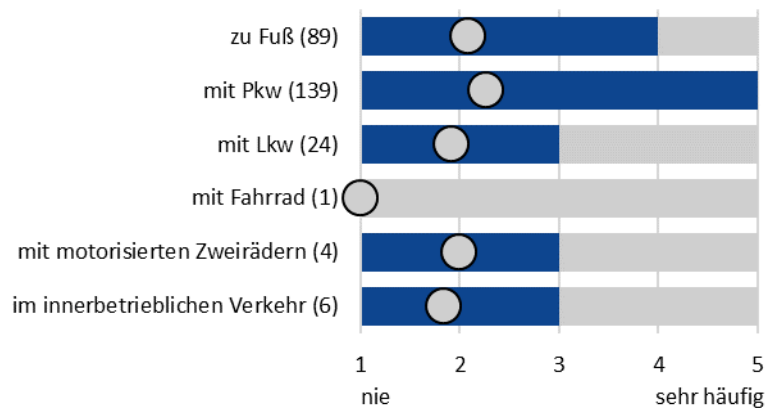
Arbeitswege

Empfundene Ablenkung vom Verkehr bzw. Unkonzentriertheit



Berufliche Fahrten und Wege

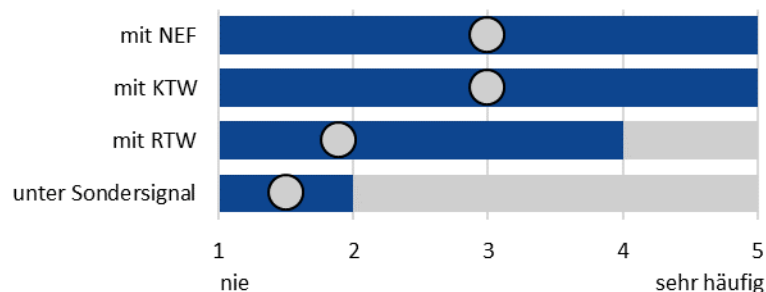
Empfundene Ablenkung vom Verkehr bzw. Unkonzentriertheit



Rettungsdienst

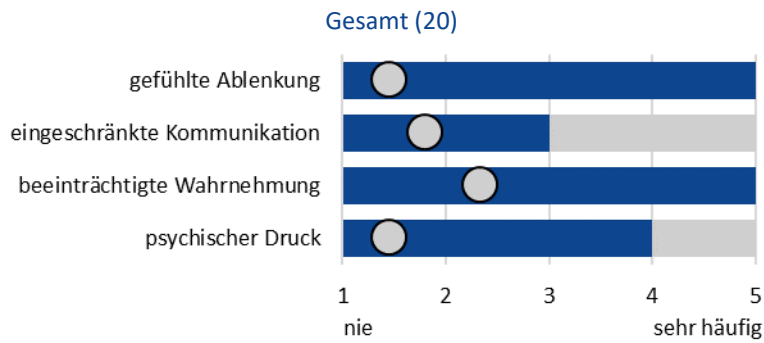
Empfundene Ablenkung vom Verkehr bzw. Unkonzentriertheit

Gesamt (2)





Art der Ablenkung bei Sondersignalfahrten



Zusätzlich fühlen die Beschäftigten sich während der Sondersignalfahrten abgelenkt von:

- plötzliche, störende Geräusche in der Fahrerkabine insbesondere nicht dauerhaft abschaltbare Spurhaltewarneinrichtung zusätzlich zu Funkgeräuschen und nervenden Meldungen, des Navigationssystems

Ablenkung auf den Wegen zum / vom Fahrzeug

Mit Krankentransportwagen



Mit Rettungswagen



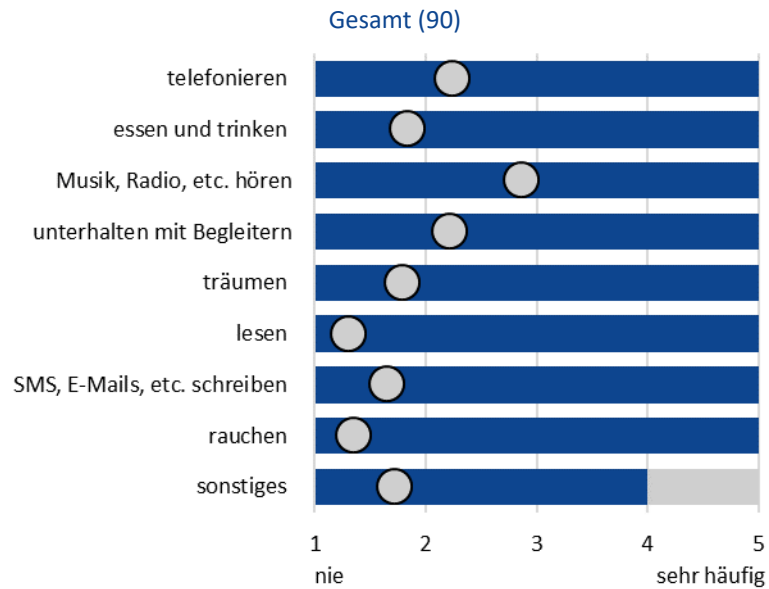


S.2.2. Parallelhandlungen

Fußwege

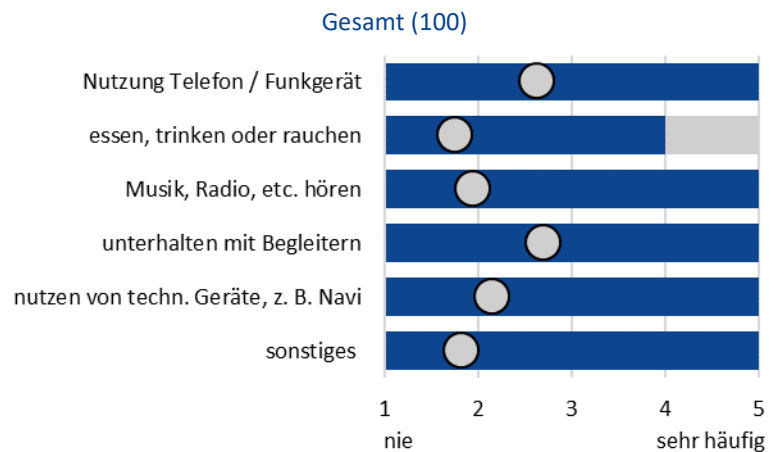
Arbeitswege

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen



Berufliche Wege

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

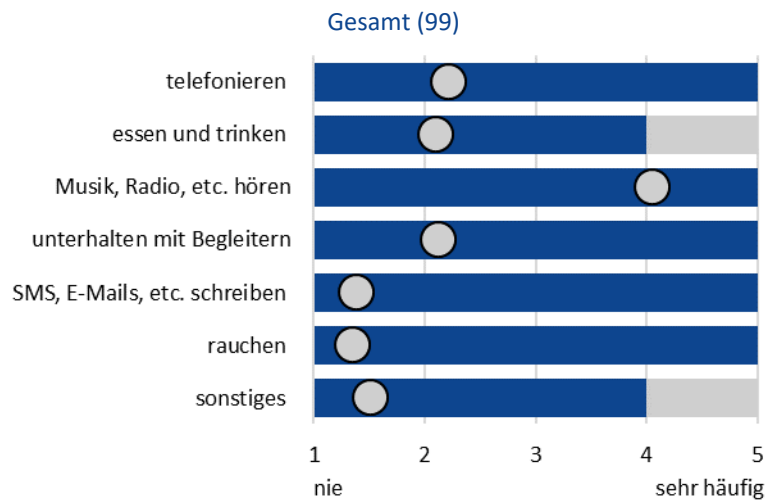




Pkw

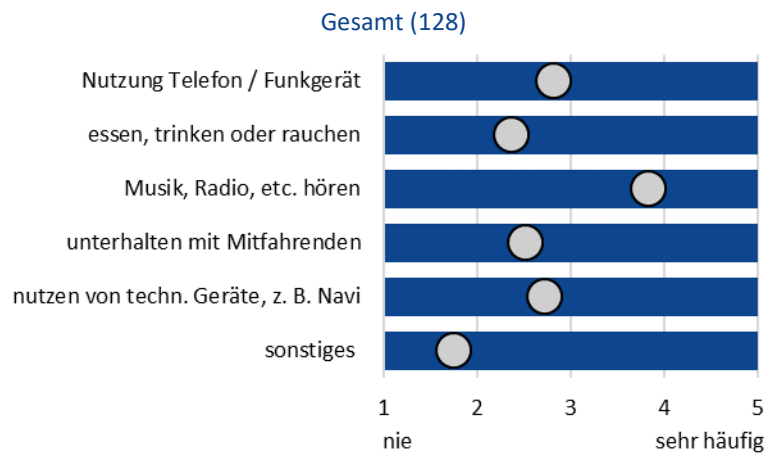
Arbeitswege

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen



Berufliche Fahrten

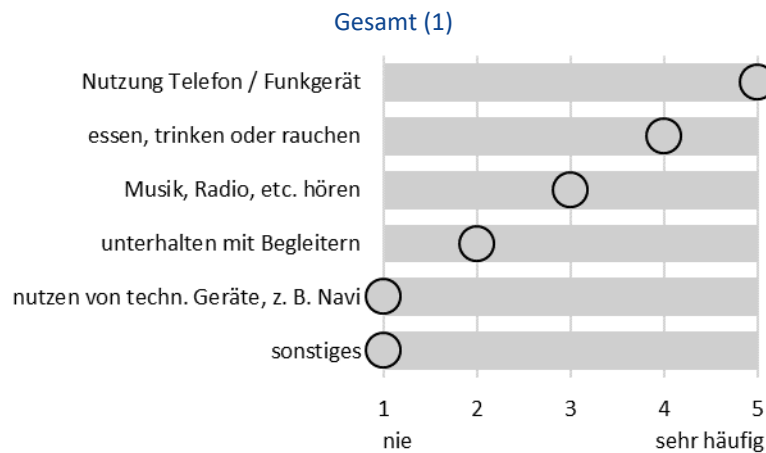
Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen



Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

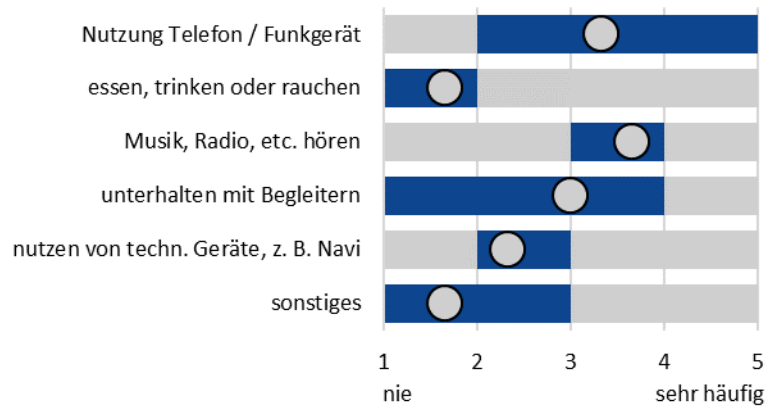




Krankentransportwagen

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

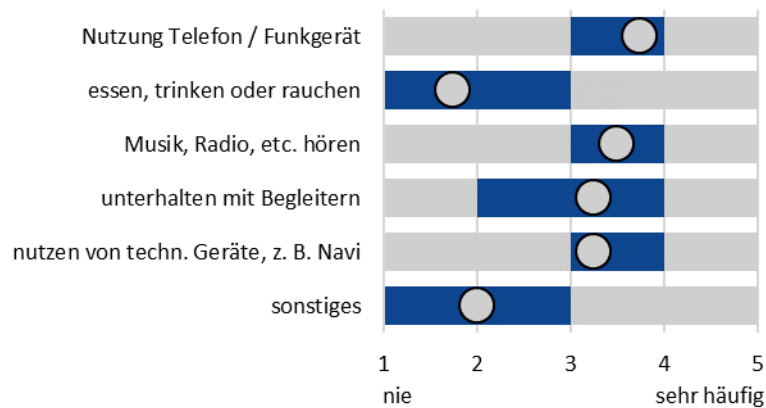
Gesamt (3)



Rettungswagen

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

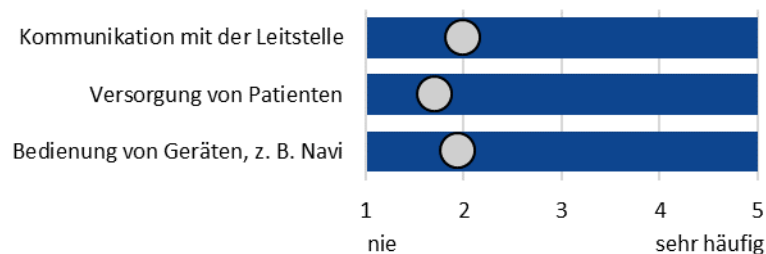
Gesamt (4)



Sondersignalfahrten

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

Gesamt (20)

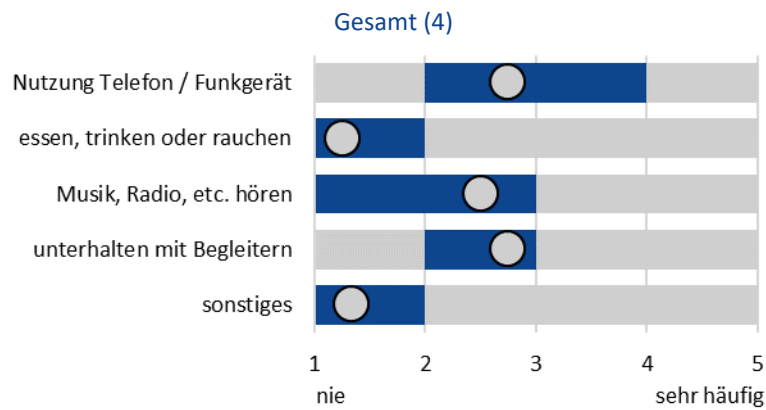




Flurförderzeug

Berufliche Fahrten

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

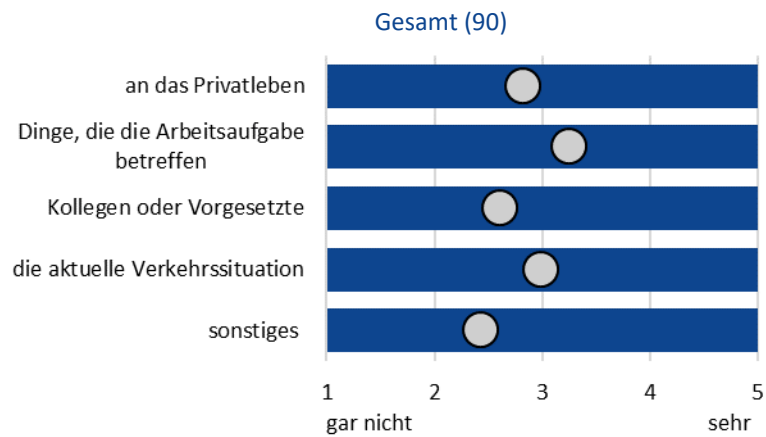


S.2.3. Ablenkende Gedanken

Fußwege

Arbeitswege

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt





Berufliche Wege

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (101)

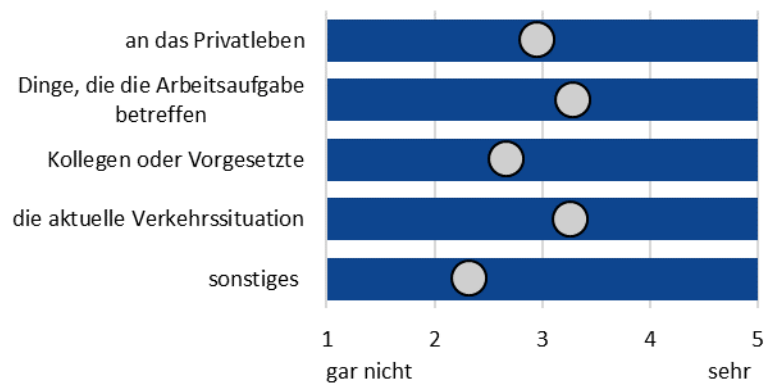


Pkw

Arbeitswege

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (99)

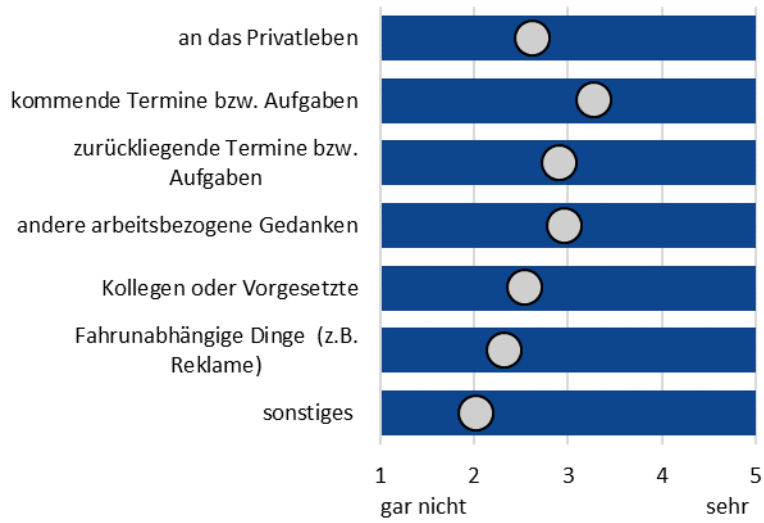




Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

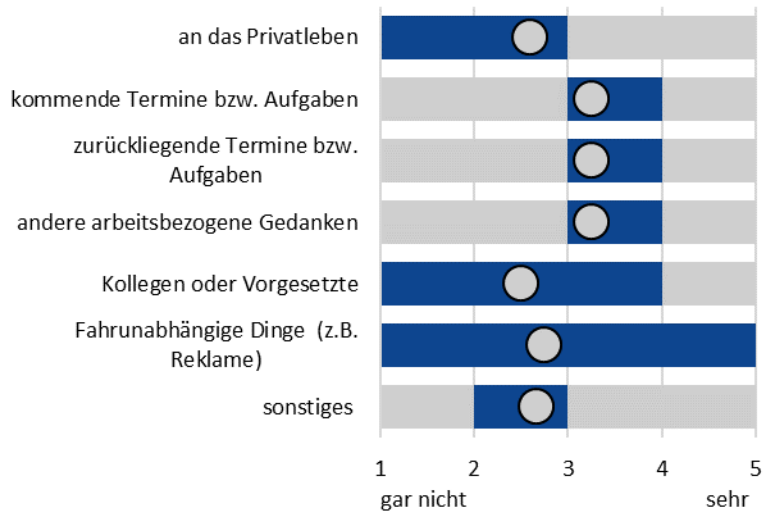
Gesamt (129)



Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (5)



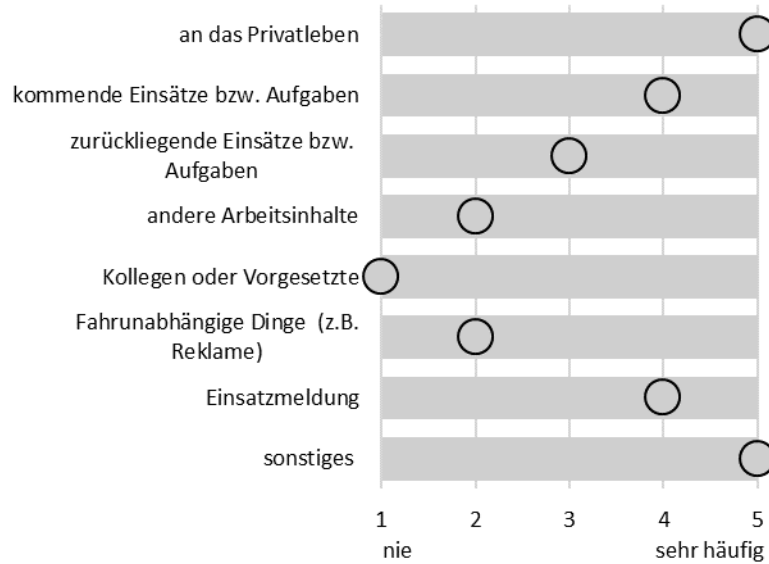


Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

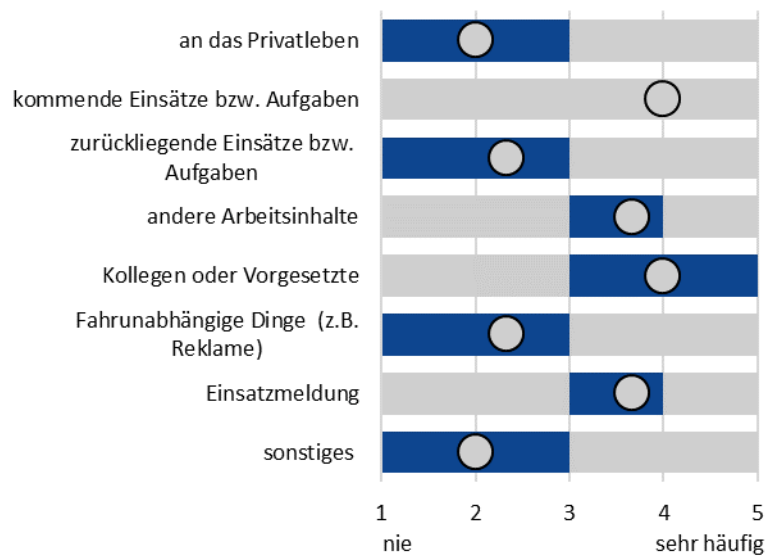
Gesamt (1)



Krankentransportwagen

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (3)

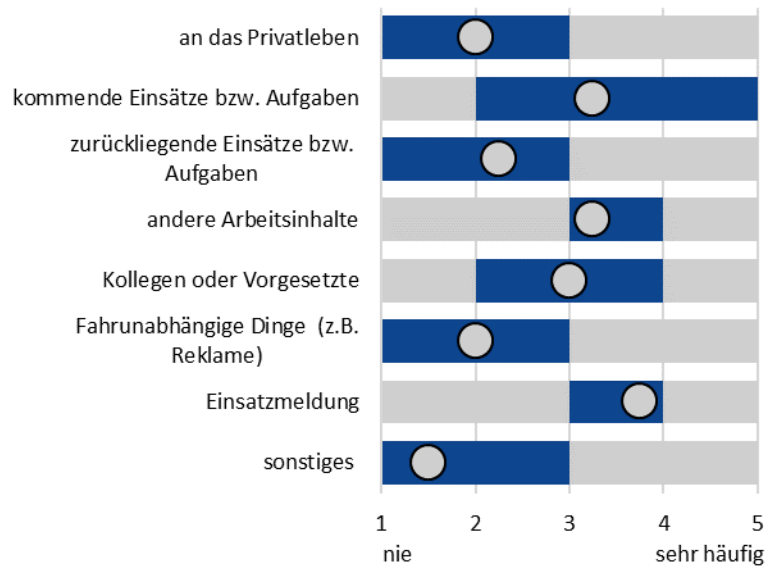




Rettungswagen

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (4)



Sondersignalfahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (20)



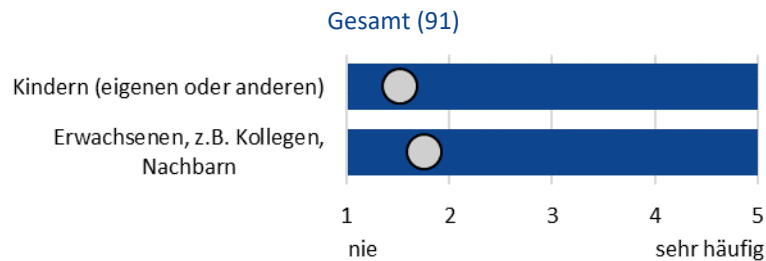


S.2.4. Beifahrer und Mitreisende

Fußwege

Arbeitswege

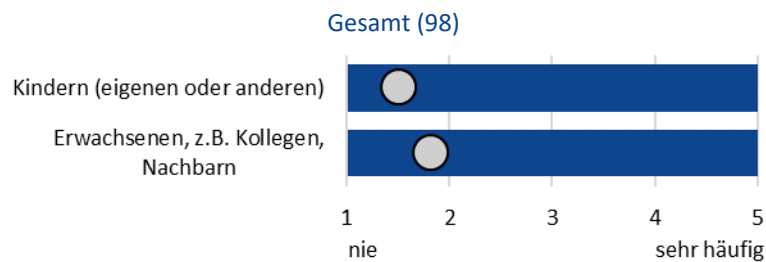
Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen



Pkw

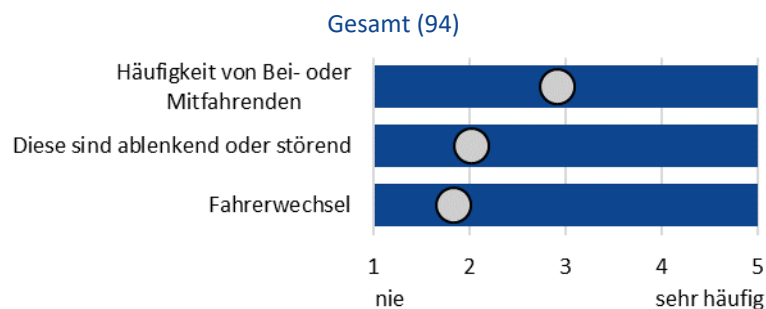
Arbeitswege

Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen



Berufliche Fahrten

Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen



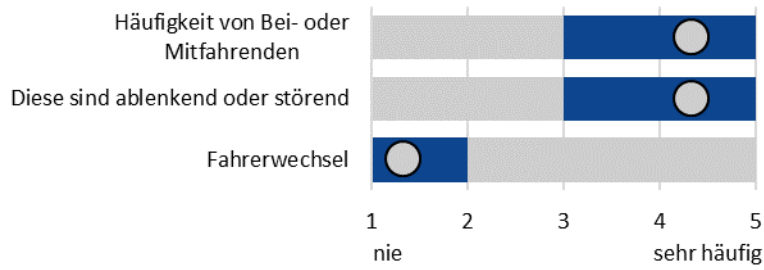
Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug



Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen

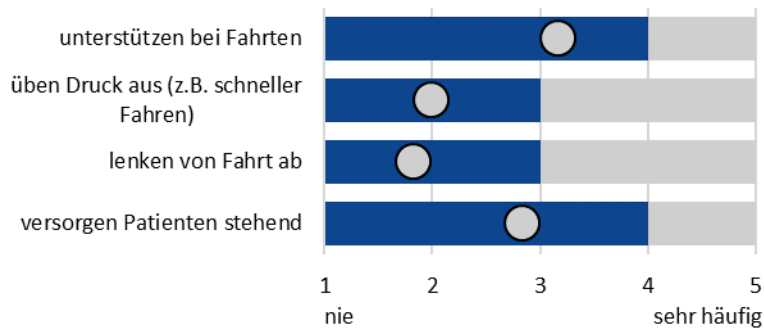
Gesamt (3)



Krankentransportwagen

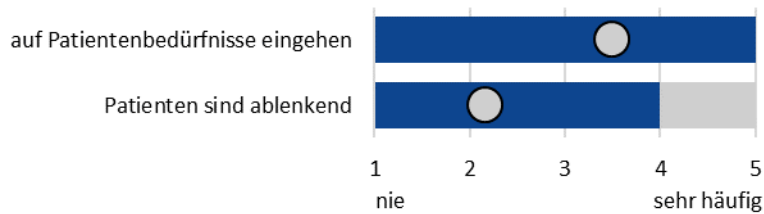
Mitfahrende Kollegen bzw. medizinisches Personal während der Fahrt

Gesamt (6)



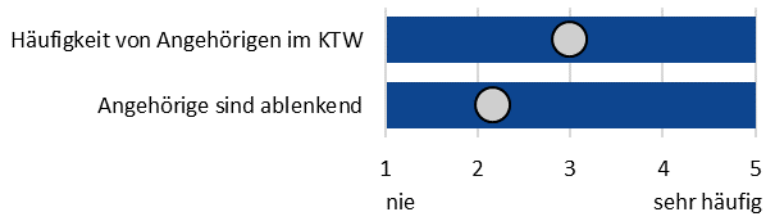
Patienten während der Fahrt

Gesamt (6)



Mitfahrende Angehörige während der Fahrt

Gesamt (6)

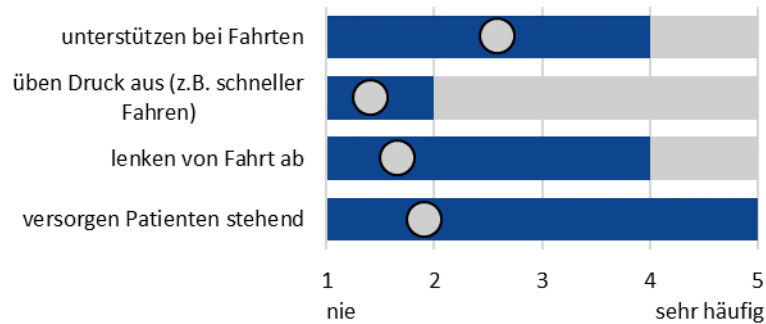


Rettungswagen



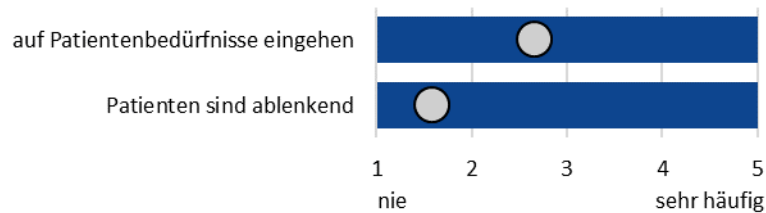
Mitfahrende Kollegen bzw. medizinisches Personal während der Fahrt

Gesamt (12)



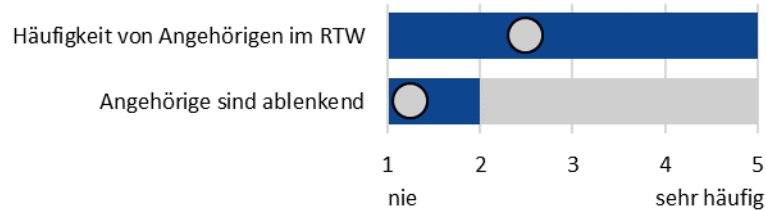
Patienten während der Fahrt

Gesamt (12)



Mitfahrende Angehörige während der Fahrt

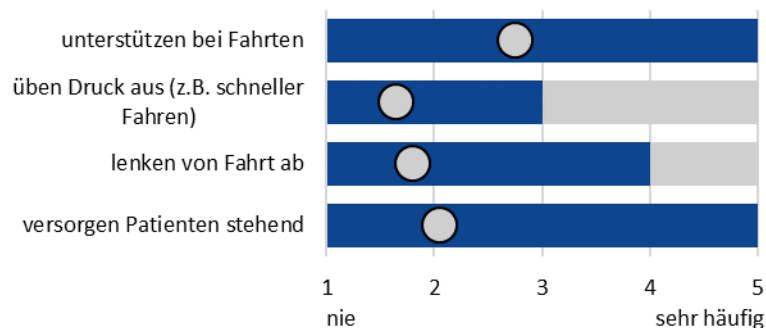
Gesamt (12)



Sondersignalfahrten

Mitfahrende Kollegen bzw. medizinisches Personal während der Fahrt

Gesamt (20)





S.2.5. Zusätzliche Aktivitäten auf dem Arbeitsweg

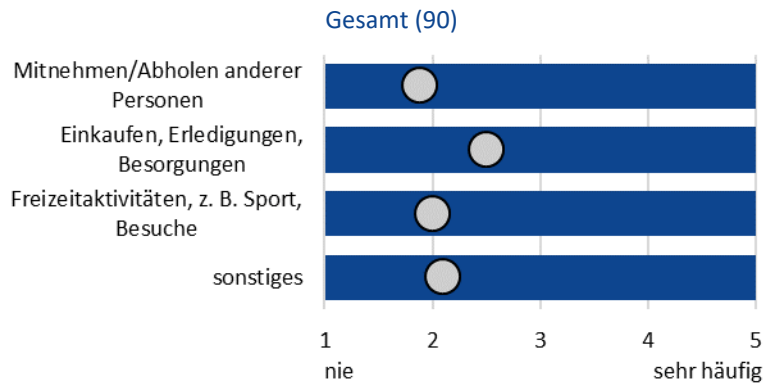
Zusammenfassung

[Text – Was ist auffällig, Warum ist das als kritisch zu sehen, Was kann man machen (nicht: Maßnahmen aus dem Katalog)]

Fußwege

Arbeitswege

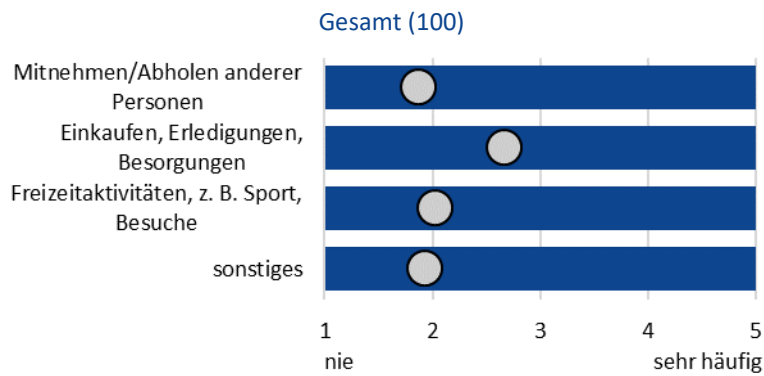
Häufigkeit und Arten von zusätzlichen Aktivitäten



Pkw

Arbeitswege

Häufigkeit und Arten von zusätzlichen Aktivitäten





S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse

Zusammenfassung – Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse

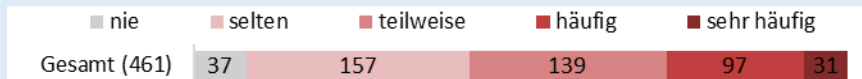
[Text – Was ist auffällig, Warum ist das als kritisch zu sehen, Was kann man machen (nicht: Maßnahmen aus dem Katalog)]

SCREENINGERGEBNISSE

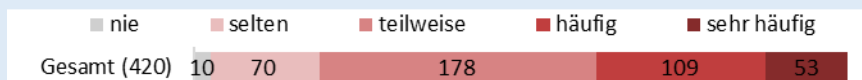
[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

„Häufigkeit von besonderen Verkehrssituation auf beruflichen Fahrten, z.B. Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte“

Fußwege



Pkw

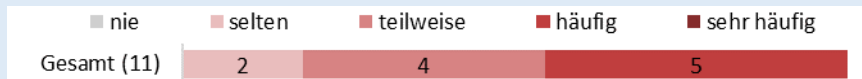


Rettungsdienst

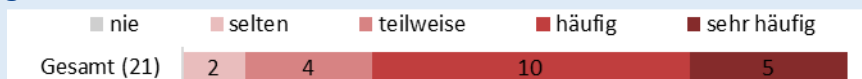
Notarzteinsetzfahrzeug



Krankentransportwagen



Rettungswagen





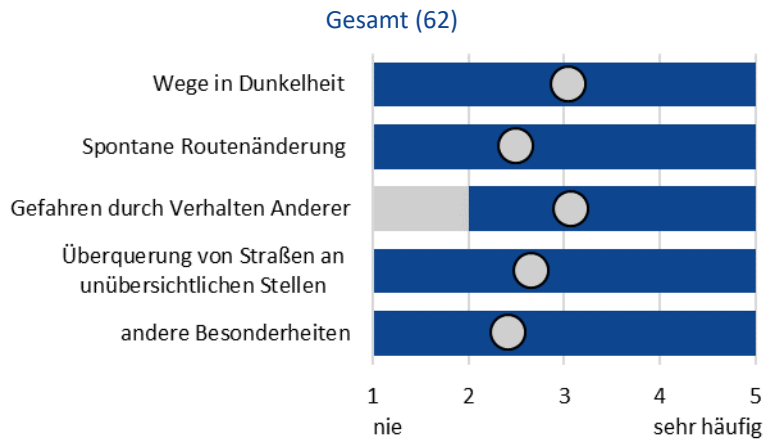
DETAILERGEBNISSE

S.3.1. Kritische Verkehrssituationen

Fußwege

Berufliche Wege

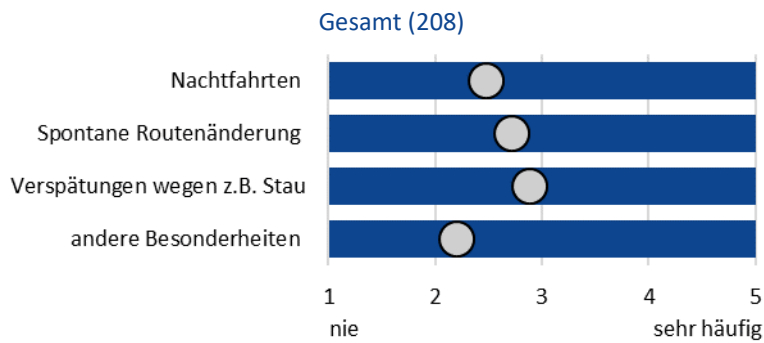
Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen



Pkw

Berufliche Fahrten

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen

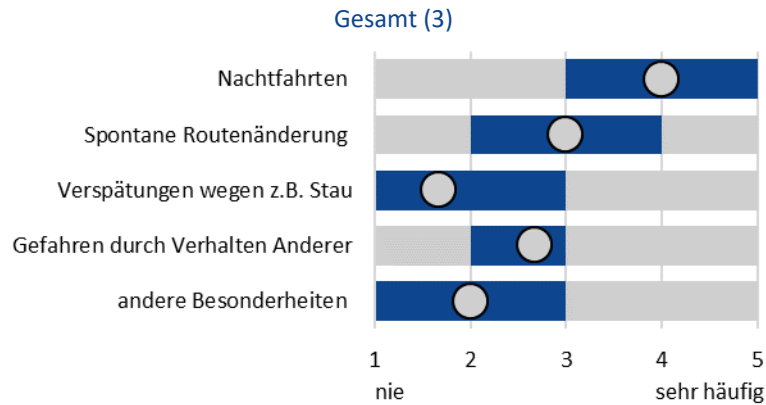




Rettungsdienst

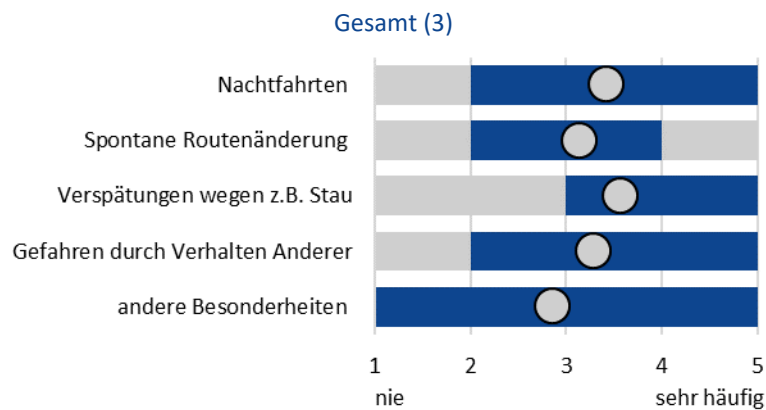
Notarzteinsatzfahrzeug

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen



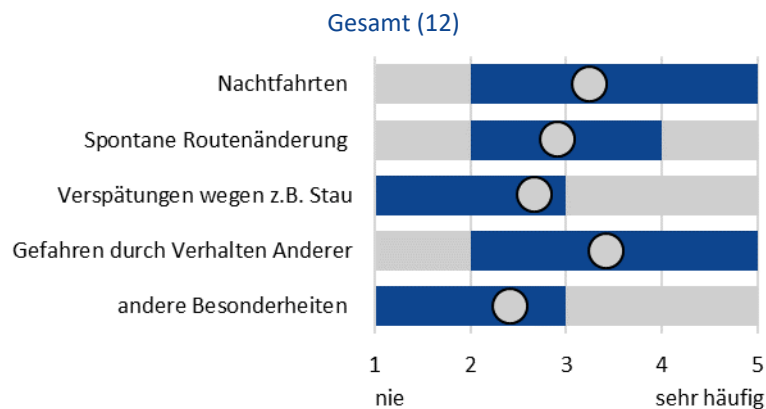
Krankentransportwagen

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen



Rettungswagen

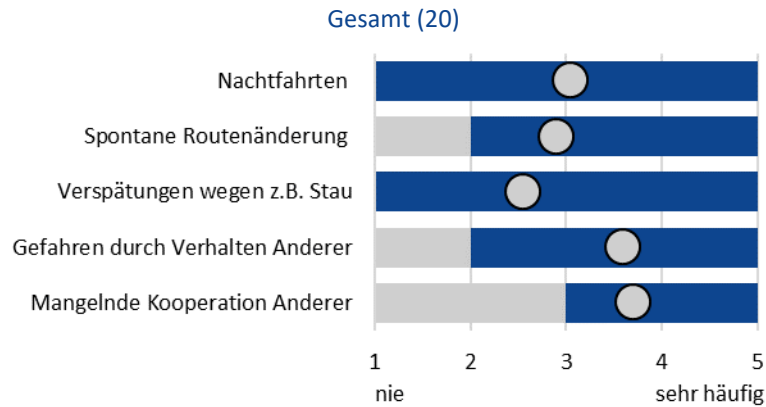
Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen





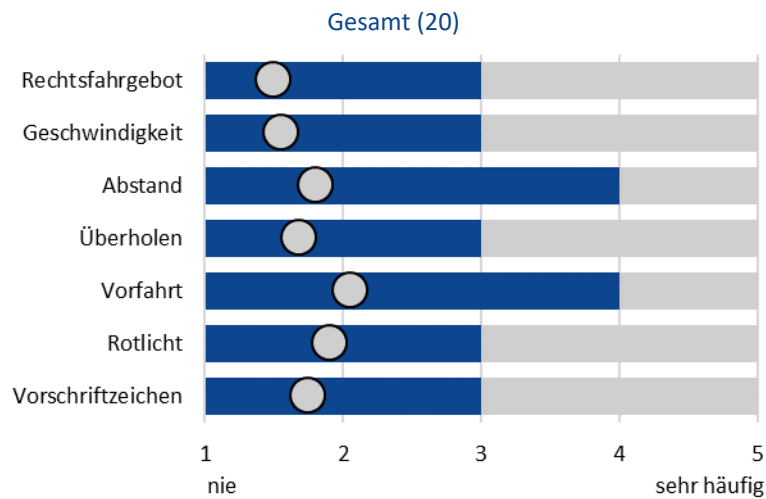
Sondersignalfahrten

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen



Unsicherheiten bezüglich der Sonderwegerechte

Die Beschäftigten fühlen sich mit der Befreiung von folgenden Faktoren unsicher



Unsicherheit, ob die Befreiung von Vorschriften verhältnismäßig ist



Gefühl von ausreichender Schulung für die Sondersignalfahrten





S.3.2. Parksituation

Zusammenfassung

[Text – Was ist auffällig, Warum ist das als kritisch zu sehen, Was kann man machen (nicht: Maßnahmen aus dem Katalog)]

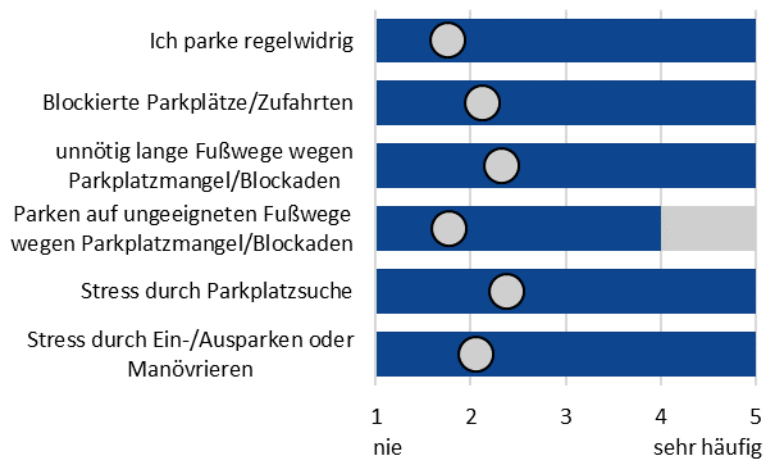
Pkw

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

Gesamt (207)



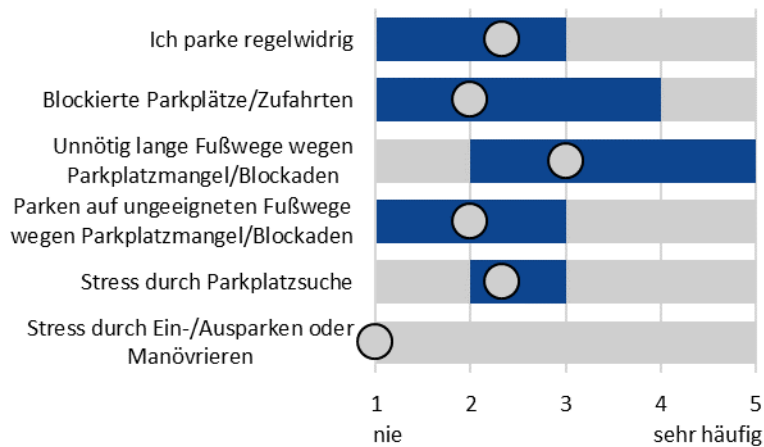
Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

Gesamt (3)

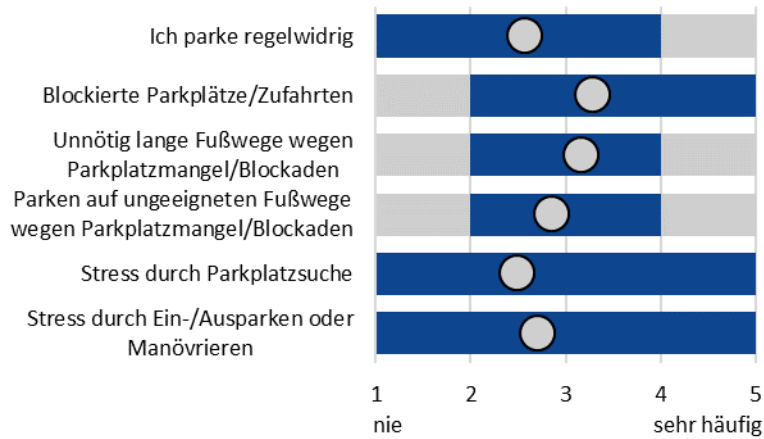




Krankentransportwagen

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

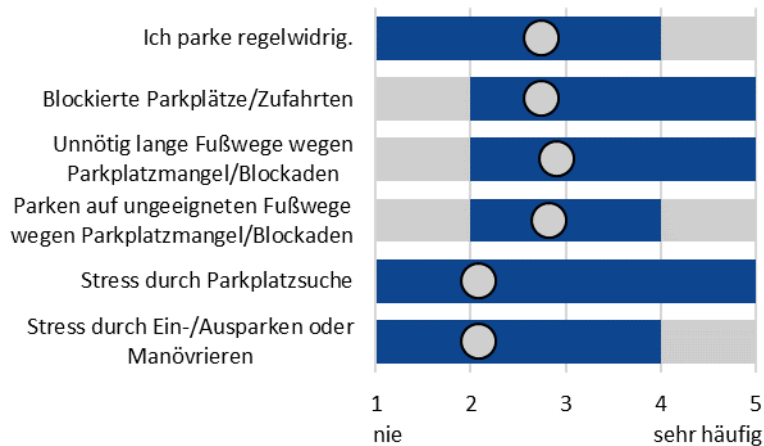
Gesamt (7)



Rettungswagen

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

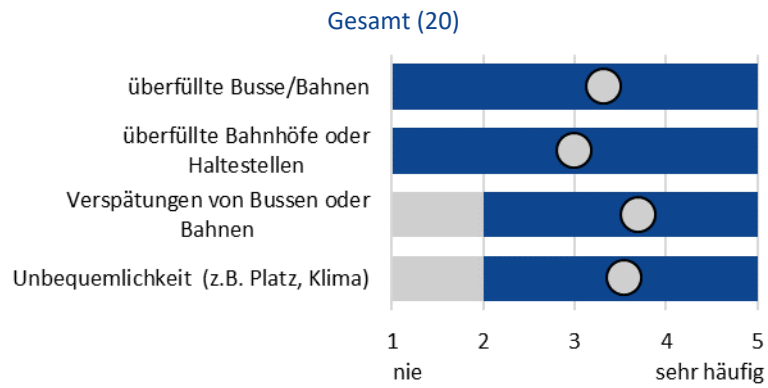
Gesamt (12)



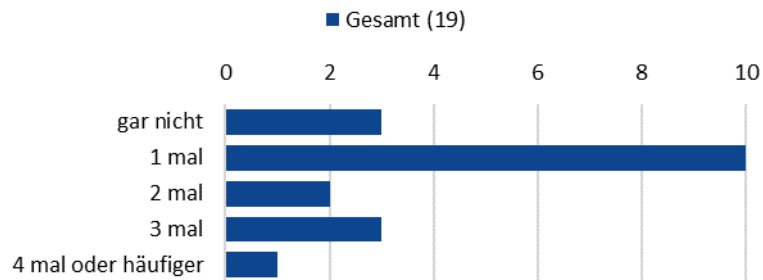
S.3.3. Unannehmlichkeiten bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Arbeitswege

Häufigkeit ungünstiger Situationen während der Fahrten



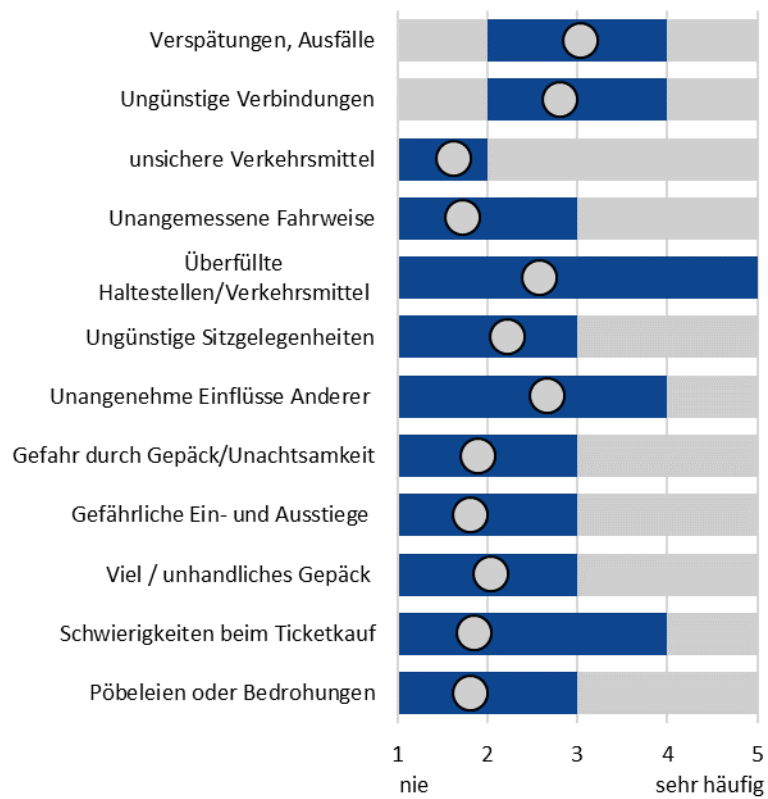
Häufigkeit der Umstiege



Berufliche Fahrten und Wege

Häufigkeit ungünstiger Situationen während der Fahrten

Gesamt (22)



Organisation

O.1. Arbeitsvolumen

SCREENINGERGEBNISSE

„Es werden mehr als 40 Stunden/Woche gearbeitet z. B. durch Überstunden.“



DETAILERGEBNISSE

O.1.1. Arbeitszeit und Überstunden

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

	Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit (in Stunden)			Davon Überstunden/Mehrarbeit pro Woche (in Stunden)	
	Spannweite	Mittelwert	Personen, mit mind. 50 Arbeitsstunden pro Woche	Spannweite	Mittelwert
Gesamt (172)	0 – 165	43,37	40	0 – 40	4,6

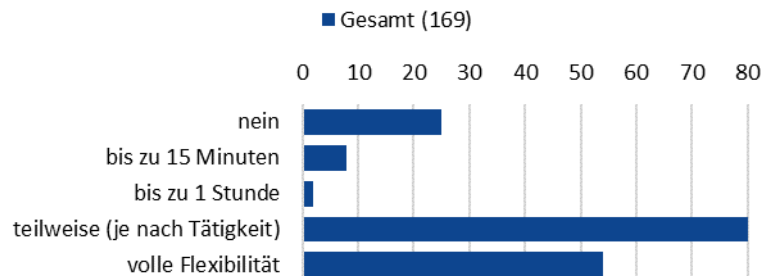
Schwankungen beim Arbeitsaufkommen

saisonale Schwankungen z.B. Weihnachtsgeschäft, projektbedingte Schwankungen

	keine	ja, wird jedoch nicht in der Planung der Arbeitszeit berücksichtigt	ja, in Saisonzeiten gelten bei uns andere Arbeitszeiten
Gesamt (163)	70	80	13

Einfluss auf die Arbeitszeit

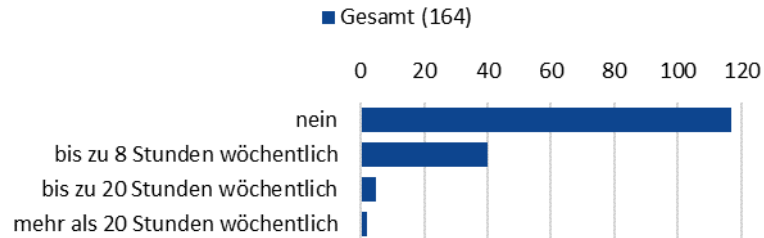
Einflussmöglichkeiten und -spanne auf die Arbeitszeiten



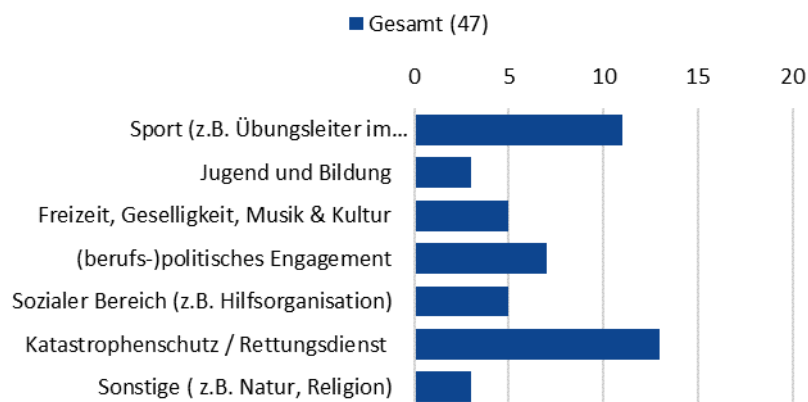
O.1.2. Ehrenamt und Nebentätigkeit

Ehrenamt

Häufigkeit eines Ehrenamtes

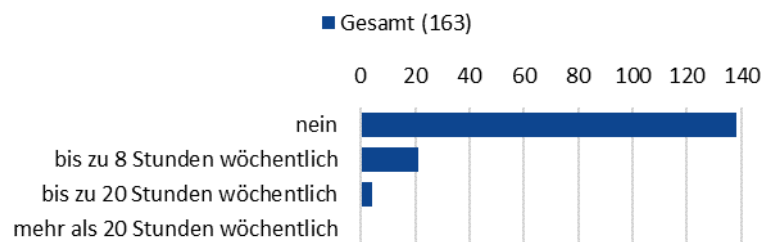


Arten des Ehrenamts



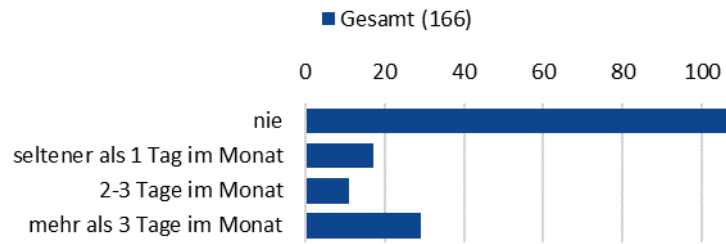
Nebentätigkeit

Häufigkeit von Nebentätigkeiten



O.1.3. Bereitschaftsdienst

Häufigkeit von zusätzlichen Bereitschaftsdiensten



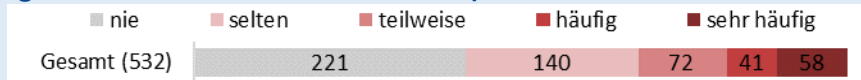
Bereitschaftsdienste erfordern Arbeits- bzw. Fahrtätigkeit



O.2. Schicht- und Wochenendarbeit

SCREENINGERGEBNISSE

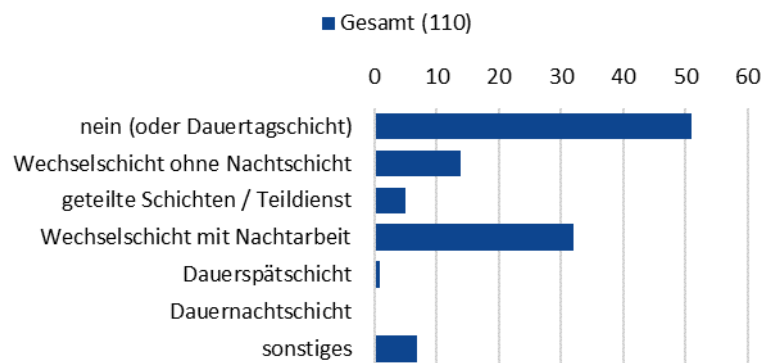
„Häufigkeit von unüblichen Arbeitszeiten (z. B. Wechsel- oder Nachtschichten)“



DETAILERGEBNISSE

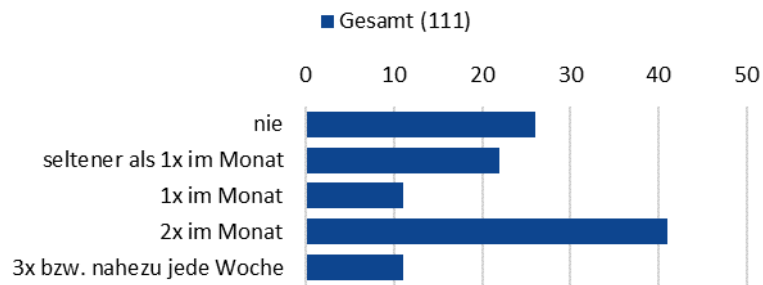
Schichtarbeit

Art der Schichtarbeit

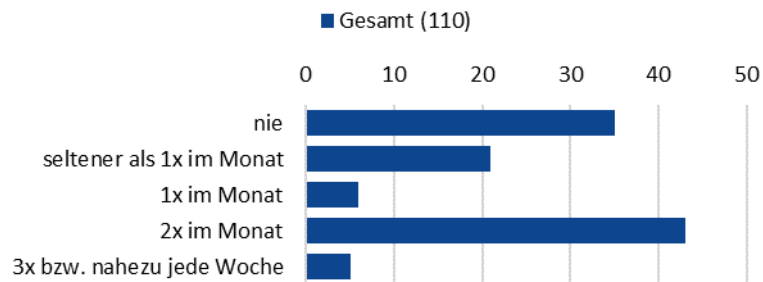


Wochenendarbeit

Häufigkeit von Samstagsarbeit

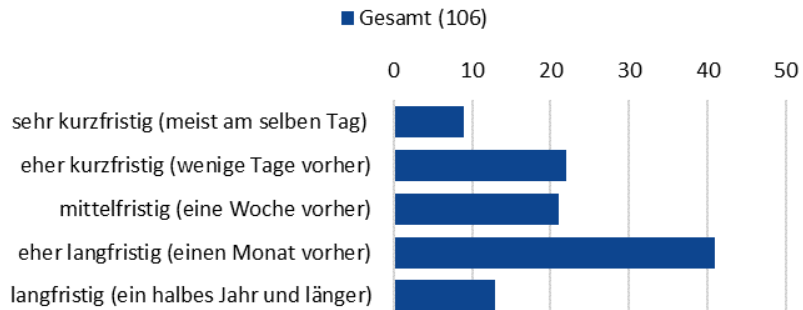


Häufigkeit von Sonntagsarbeit



Planungshorizont

Langfristigkeit der Planung



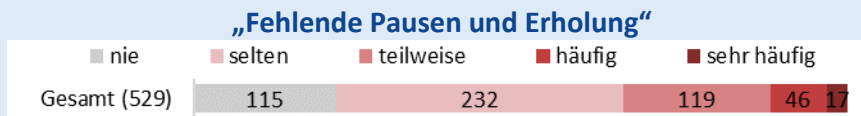
Dauer in diesem Arbeitszeitsystem

O.3. Arbeitspausen und Erholung

SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Alle Verkehrsmittel

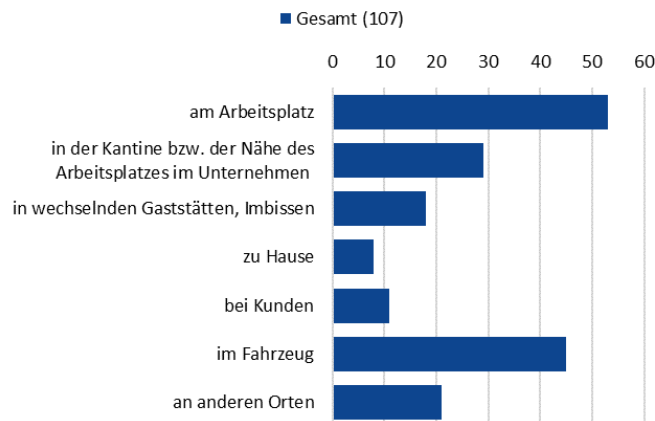


DETAILERGEBNISSE

O.3.1. Gestaltung der Pausen

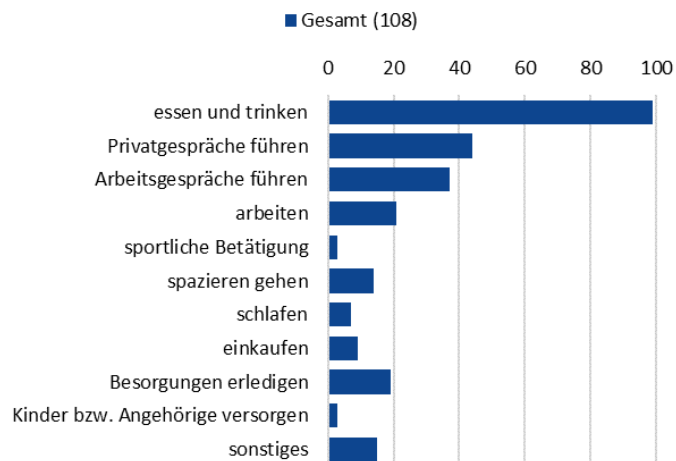
Pausenort

Mehrfachnennungen möglich

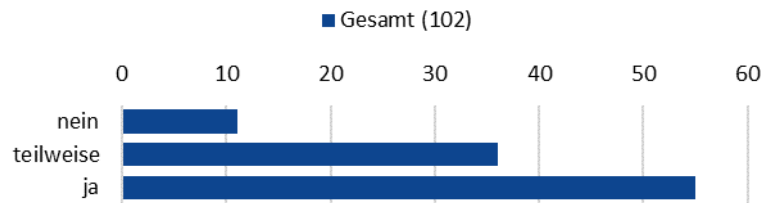


Beschäftigung während der Pausen

Mehrfachnennungen möglich



Mitbestimmungsmöglichkeiten der Pausenzeiten

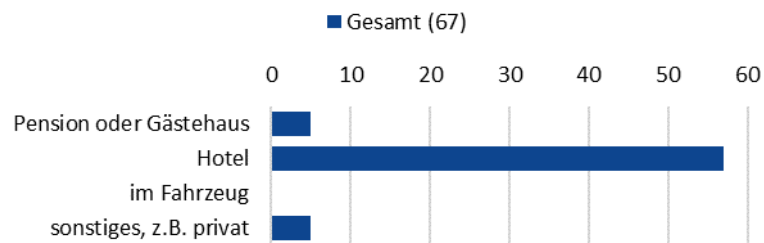


O.3.2. Belastung durch auswärtige Übernachtungen

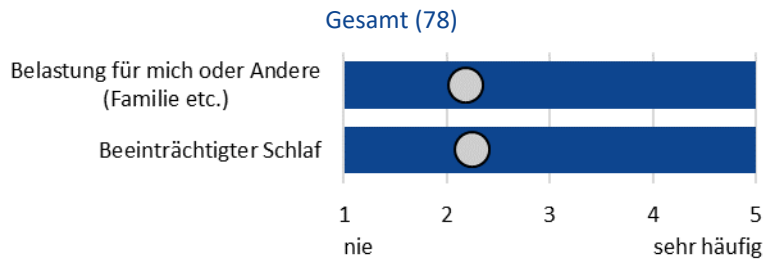
Häufigkeit auswärtiger Übernachtungen



Übernachtungsort bei auswärtigen Übernachtungen



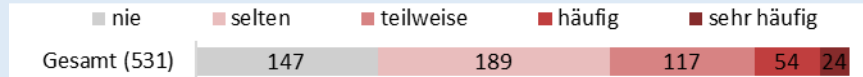
Belastungen bei der auswärtigen Übernachtung



O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen

SCREENINGERGEBNISSE

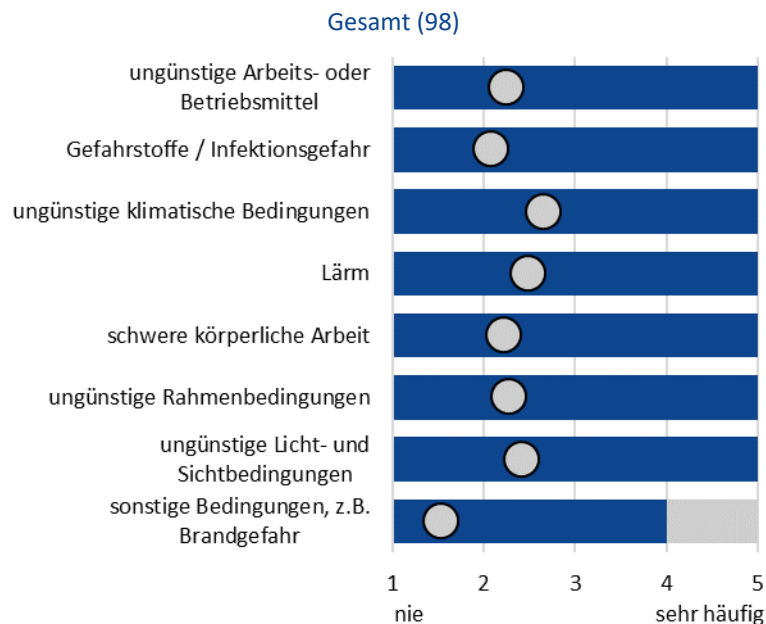
„Arbeit unter körperlich belastenden Bedingungen, z.B. Lärm, Zwangshaltung.“



DETAILERGEBNISSE

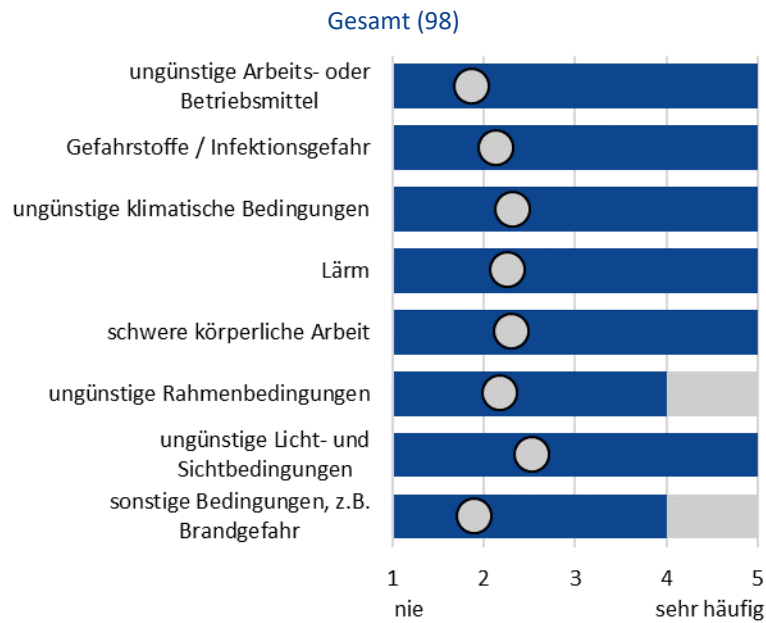
O.4.1. Bei der Tätigkeit im Unternehmen (am Arbeitsplatz)

Bedingungen bei der Arbeit



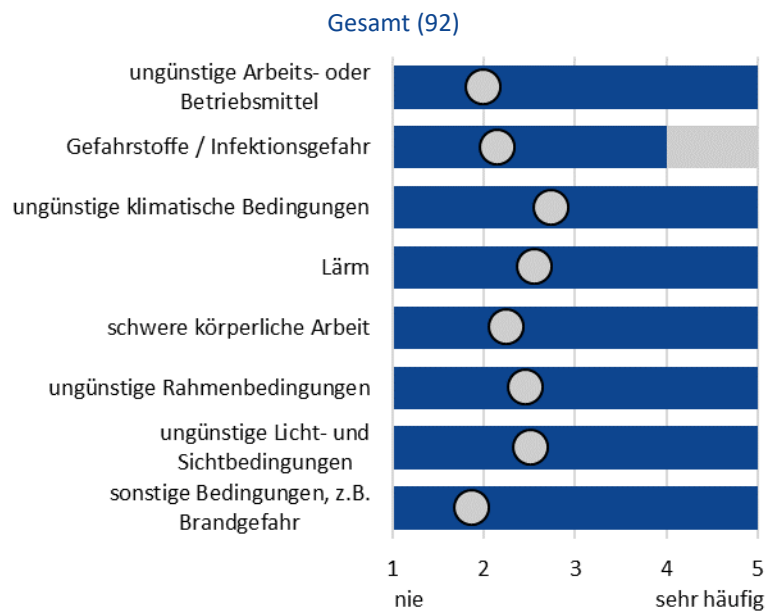
O.4.2. Auf beruflichen Fahrten

Bedingungen bei der Arbeit



O.4.3. Bei Kunden bzw. an Einsatzorten

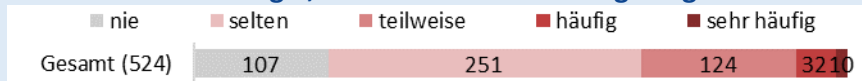
Bedingungen bei der Arbeit



O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten

SCREENINGERGEBNISSE

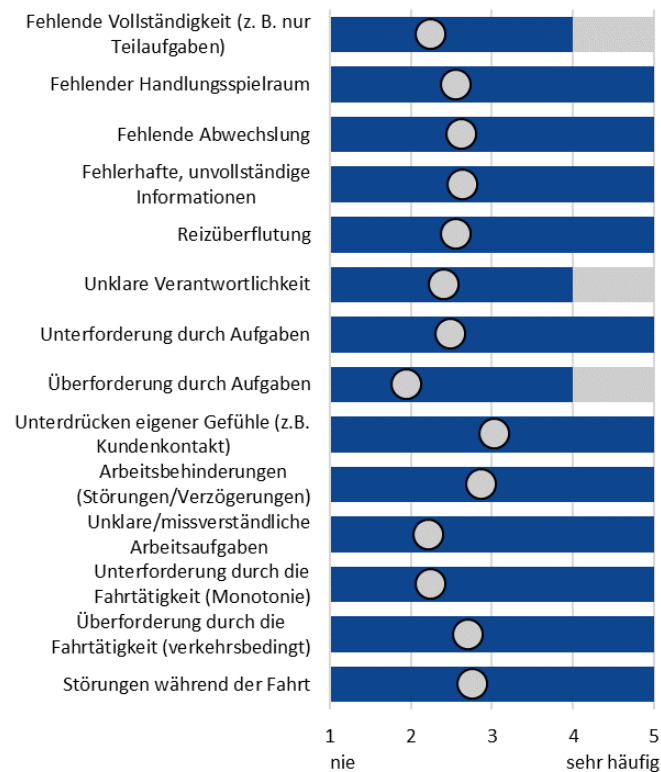
„Schwierigkeiten Aufgaben bei der Arbeit zu bewältigen, z.B. aufgrund von Informationsmangel, fehlenden Entscheidungsmöglichkeiten“



DETAILERGEBNISSE

Bedingungen der Arbeitsaufgabe bzw. des -inhaltes

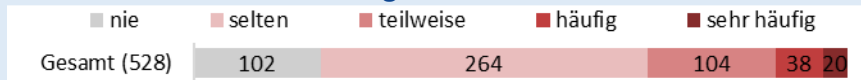
Gesamt (106)



O.6. Führung und soziales Klima

SCREENINGERGEBNISSE

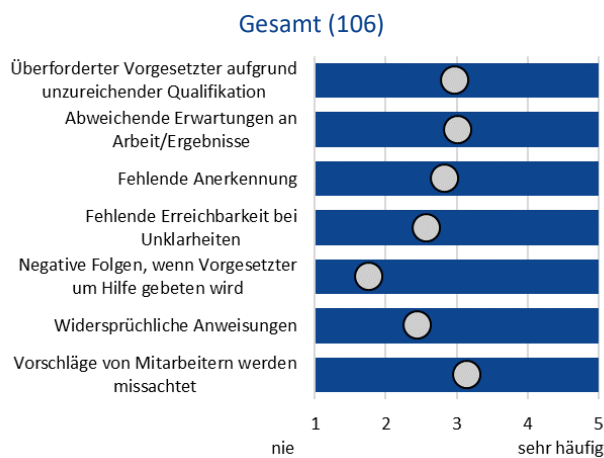
„Soziales Klima bei der Arbeit ist gestört – es herrscht schlechte Stimmung“



DETAILERGEBNISSE

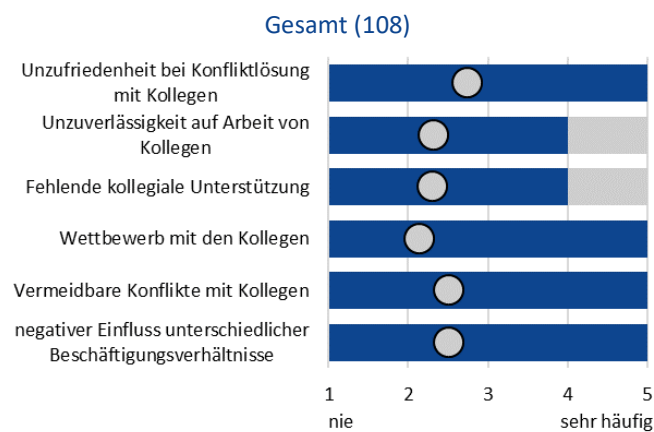
Wahrgenommenes Führungsverhalten

Bedingungen des Vorgesetztenverhaltens



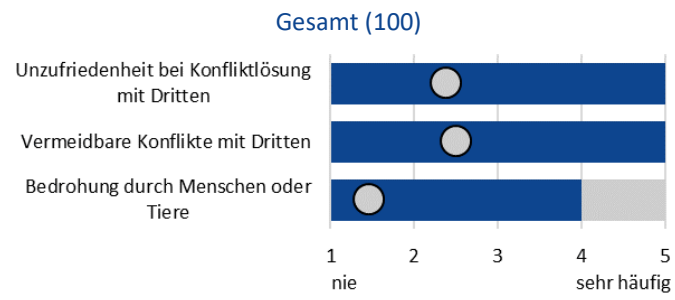
Kollegialität

Bedingungen im Kollegium



Verhältnis zu Dritten (z. B. Kunden, Geschäftspartnern, Patienten)

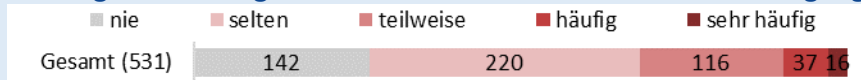
Bedingungen mit Dritten



O.7. Arbeitszufriedenheit

SCREENINGERGEBNISSE

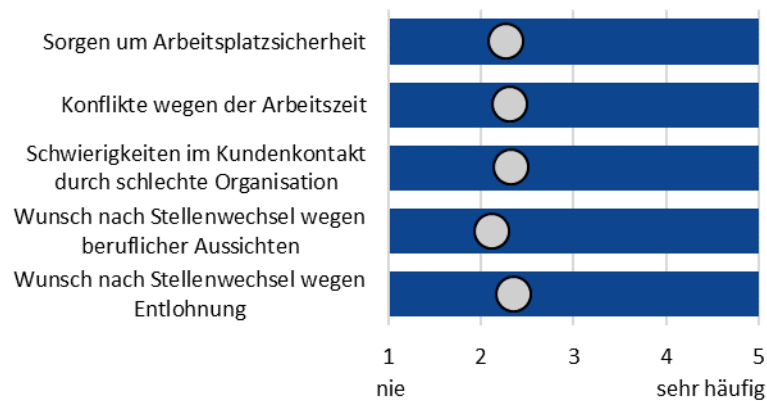
„Schwierigkeiten in organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen“



DETAILERGEBNISSE

Probleme in der Arbeitsorganisation und Rahmenbedingungen

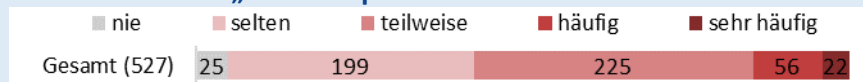
Gesamt (100)



O.8. Arbeitsstress

SCREENINGERGEBNISSE

„Stressempfinden bei der Arbeit“



DETAILERGEBNISSE

Stresserleben bei der Arbeit

zu hohe Anforderungen



Erschöpfung



Sorgen bei der Arbeit



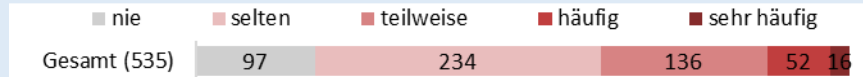
Freude bei der Arbeit



O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten

SCREENINGERGEBNISSE

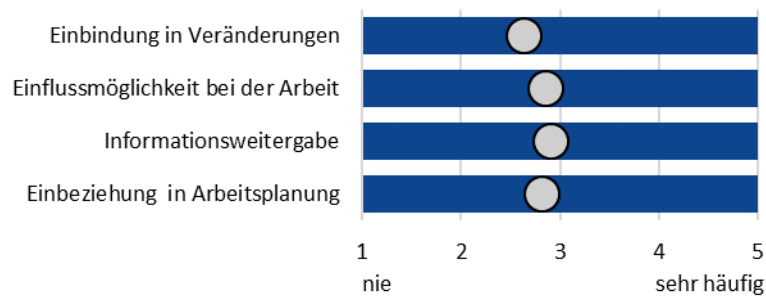
„Unzufriedenheit mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten“



DETAILERGEBNISSE

Zufriedenheit mit den Ebenen der Mitgestaltungsmöglichkeiten

Gesamt (98)

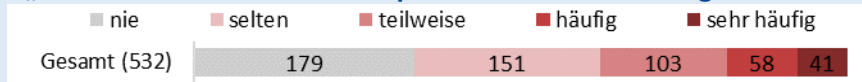


O.10. Sicherheitskultur

SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

„Sicherheit und Gesundheit spielen im Betrieb keine große Rolle“



DETAILERGEBNISSE

Organisatorische Sicherheitskultur

Wahrnehmung geregelter Sicherheitskommunikation



Wahrnehmung eines angemessenen Sicherheitsmanagements



Individuelle Kompetenzen und Bereitschaft

Eigenes Sicherheitswissen (Kompetenz)



Einsatzbereitschaft der Beschäftigten für Sicherheit



Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Beurteilung zum Angebot von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Unternehmen

Maßnahme	Abteilung	bekannt, dass im Unternehmen angeboten	Bereits daran teilgenommen	Wird als wirksam erachtet
Fahrsicherheits-Training (ADAC/ARBÖ/ÖAMTC)	Gesamt (55)	20	29	31
Fahrsicherheits-Training (anderer Anbieter)	Gesamt (45)	19	16	23
Unterweisung in Verkehrssicherheit	Gesamt (63)	35	31	23
Gespräche mit Vorgesetzten über Verkehrssicherheit vor Antritt von Dienstreisen	Gesamt (41)	21	11	12
Nachbereitung von Verkehrsunfällen	Gesamt (40)	18	11	15
betrieblich organisierte Fahrgemeinschaften	Gesamt (24)	10	4	9
Werksbus	Gesamt (18)	4	2	9
Kooperationen mit Verkehrsgesellschaften (z. B. Jobticket)	Gesamt (32)	12	7	17
Maßnahmen zur Sicherheit dienstlich genutzter Privatfahrzeuge	Gesamt (41)	16	14	19
Spezifische Schulung zu Sonder- und Wegerechten im Rahmen von Einsatzfahrten	Gesamt (11)	3	4	4
Einweisungs- und Übungsfahrten bei Sondersignalfahrzeugen	Gesamt (12)	3	6	5
Nachbetreuung der Einsatzkräfte nach besonders belastenden Einsätzen	Gesamt (15)	7	6	6

Verhältnisse im Betrieb, die die Sicherheit auf dem Gelände gefährden und dringend geändert werden sollten:

- Straßenschäden / Fahrwege
- Rücksichtsloses Verhalten / gegenseitige Rücksichtnahme
- Reinigen der Tankgartenauffahrten
- Kennzeichnung der Verkehrswege für Fußgänger verbessern

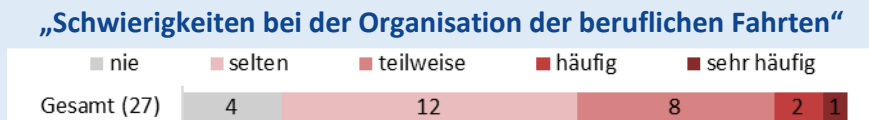
O.11. Organisation der beruflichen Fahrten

SCREENINGERGEBNISSE

Alle Verkehrsmittel

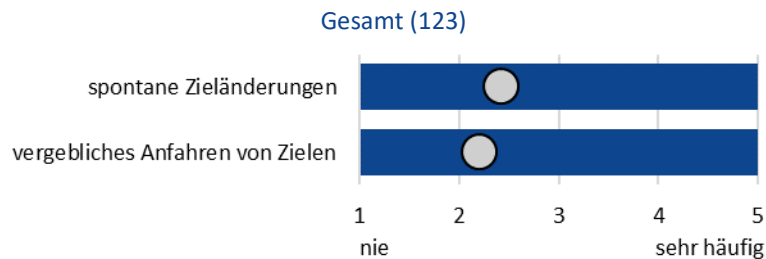


Rettungsdienst

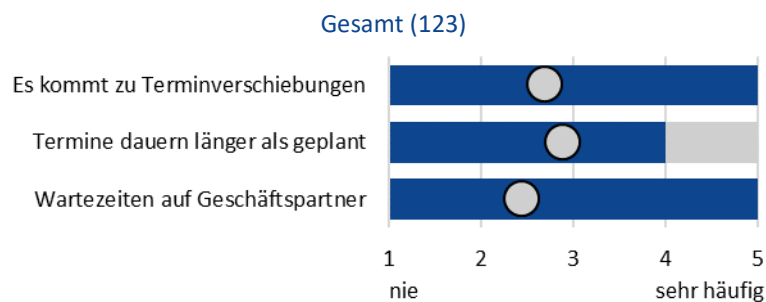


DETAILLERGEBNISSE

Routenmanagement

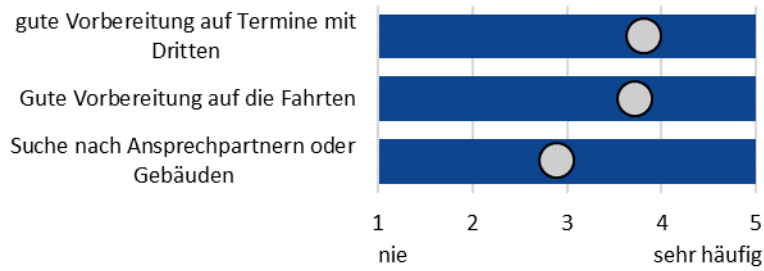


Zeitmanagement



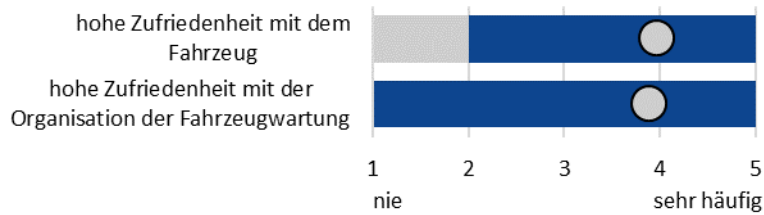
Vorbereitung

Gesamt (122)



Fahrzeug

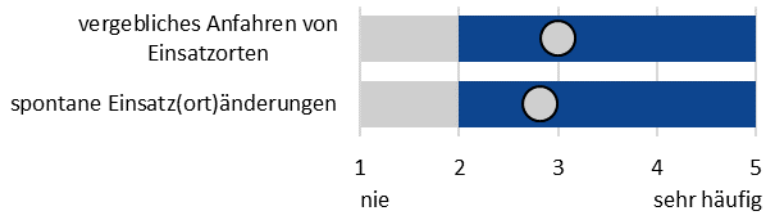
Gesamt (123)



Rettungsdienst

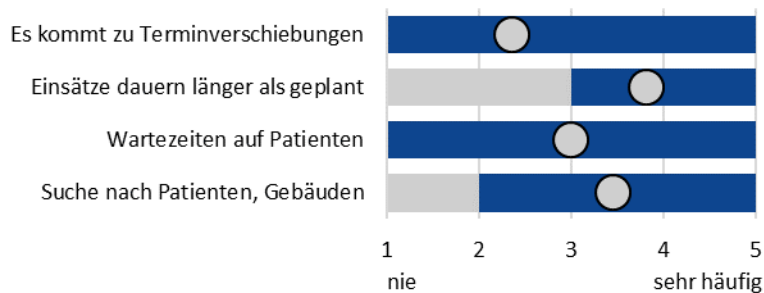
Routenmanagement

Gesamt (11)



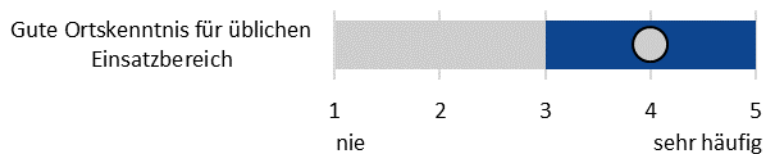
Zeitmanagement

Gesamt (11)

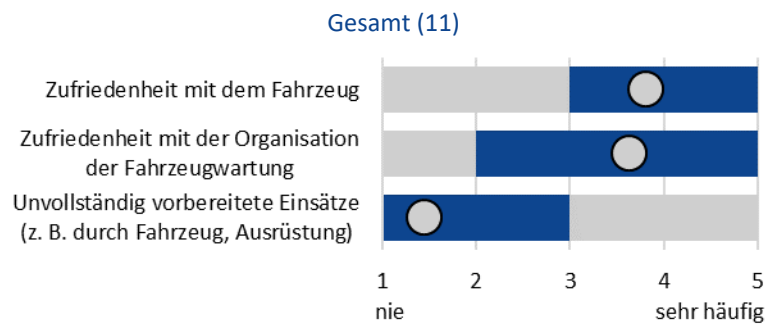


Vorbereitung

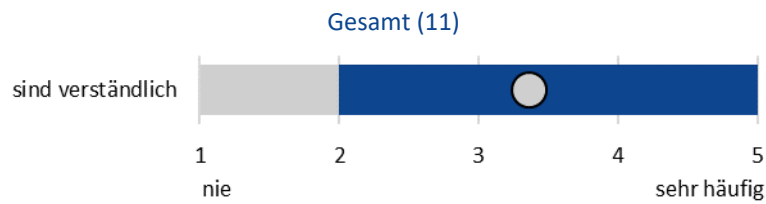
Gesamt (11)



Fahrzeug



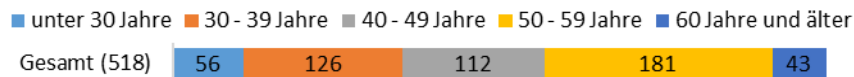
Anordnungen der Leitstelle



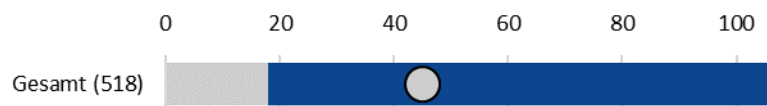
Person

P.1. Alter

Altersgruppen



Durchschnittsalter



P.2. Geschlecht

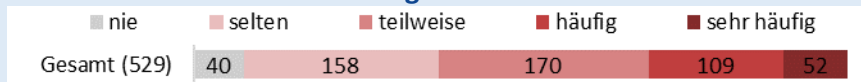
Geschlecht



P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

SCREENINGERGEBNISSE

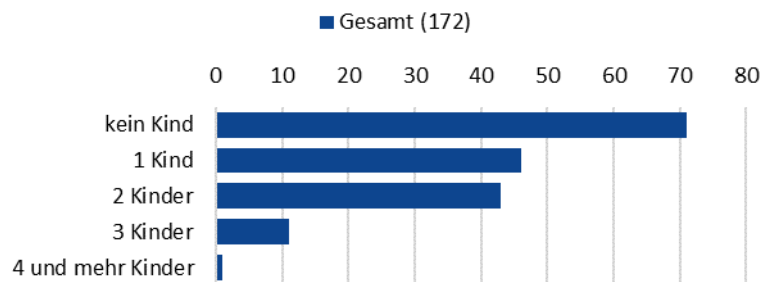
„Starke Eingebundenheit in die häuslichen oder privaten Pflichten, z.B. Kinderbetreuung, Entlastung des Partners“



DETAILERGEBNISSE

Betreuung von Kindern und Angehörigen

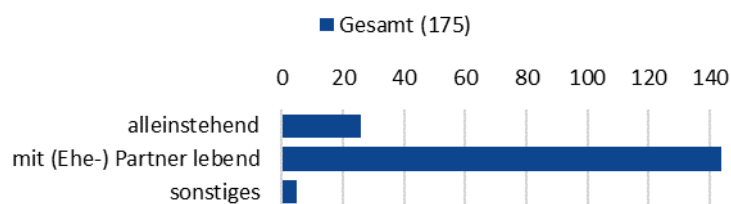
Betreuungspflichtige Kinder



Stunden, die betreuungspflichtige Personen (außer Kinder) gepflegt werden



Familienstand



Einschätzung der Vereinbarkeitssituation

Konflikte aus der Arbeit in das Privatleben



Konflikte aus dem Privatleben in die Arbeit



Positive Effekte (z. B. Fähigkeiten aus dem Privatleben sind auf der Arbeit nützlich)



Unvereinbarkeit zwischen Verhaltensweisen im Privatleben und auf Arbeit



P.4. Gesundheit

SCREENINGERGEBNISSE

„Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen“



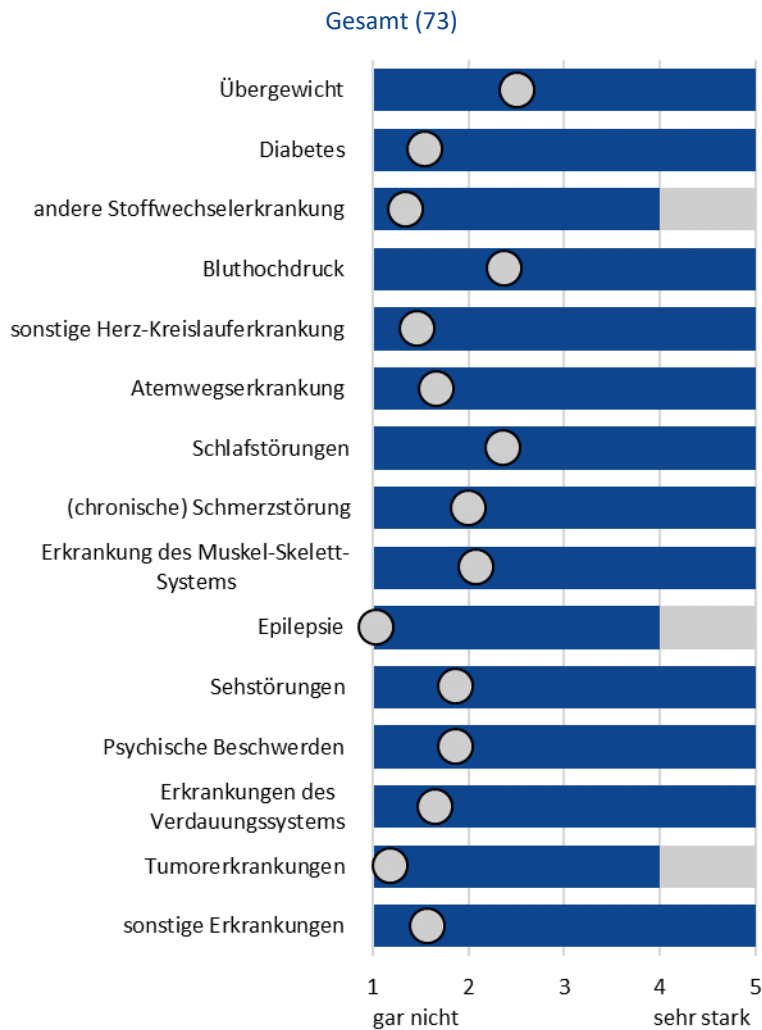
DETAILERGEBNISSE

Allgemeiner Gesundheitszustand in den letzten Jahren



Gesundheitsbeeinträchtigungen

Mehrfachantworten möglich

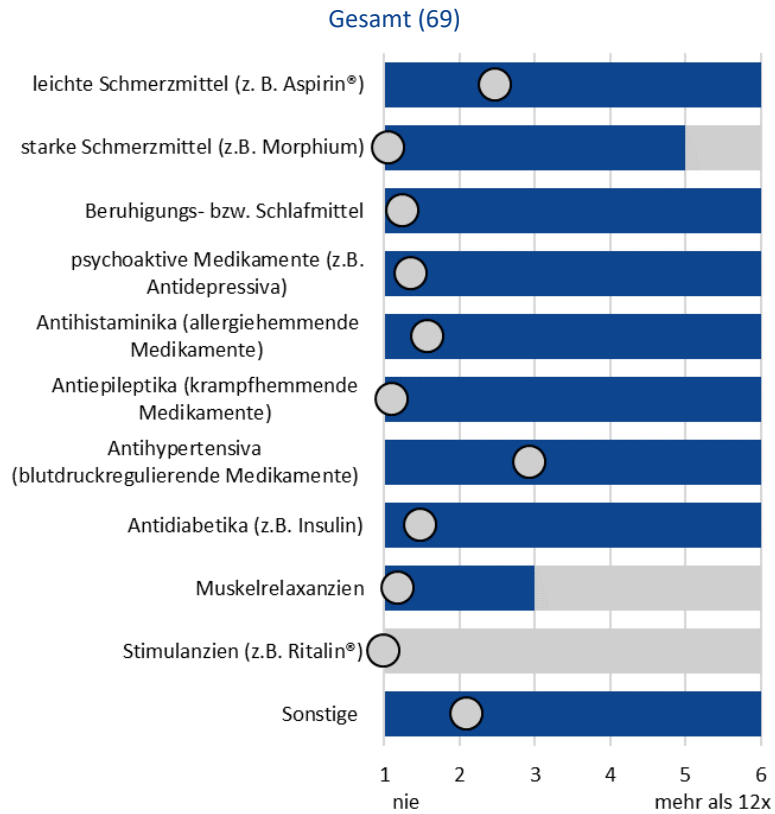


Medikamentenkonsum

Häufigkeit von Medikamentenkonsum

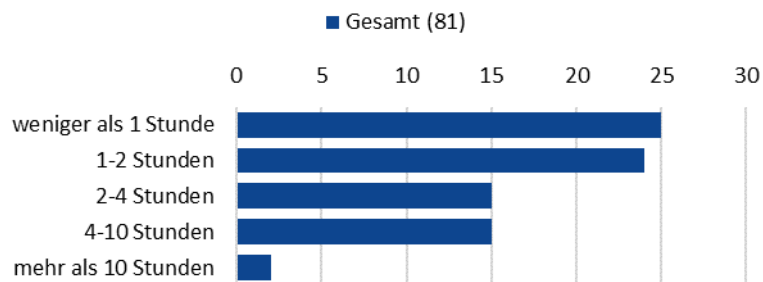
Mehrfachantworten möglich

Wert	1	2	3	4	5	6
Bedeutung	nie	seltener als 1x monatlich	1-3 mal monatlich	4-7 mal monatlich	8-12 mal monatlich	mehr als 12x monatlich

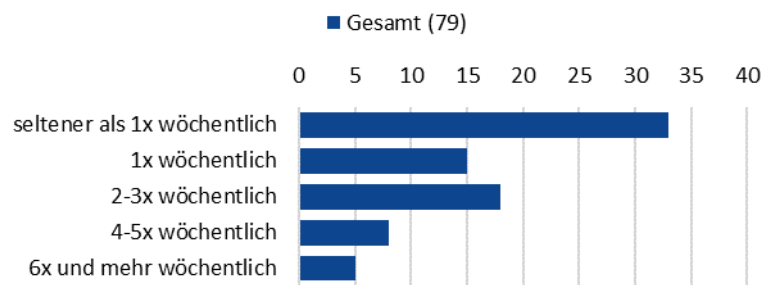


Fitness und Substanzkonsum

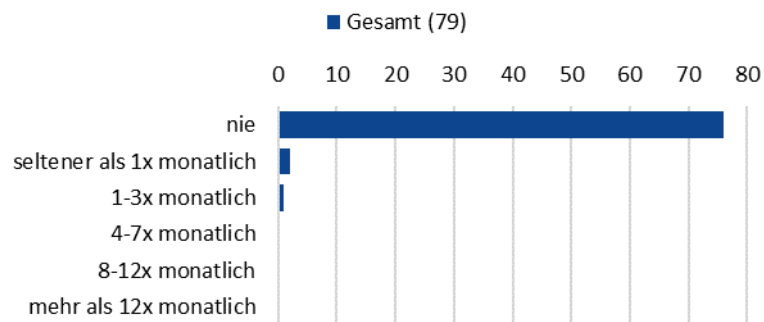
Bewegungssport in Stunden pro Woche



Alkoholkonsum



Drogenkonsum



P.5. „Wochenendpendeln“

SCREENINGERGEBNISSE

Pendeln zwischen Heimatort und Unterkunft in der Nähe von der Arbeit („Wochenend- oder Mehrtagespendeln“)

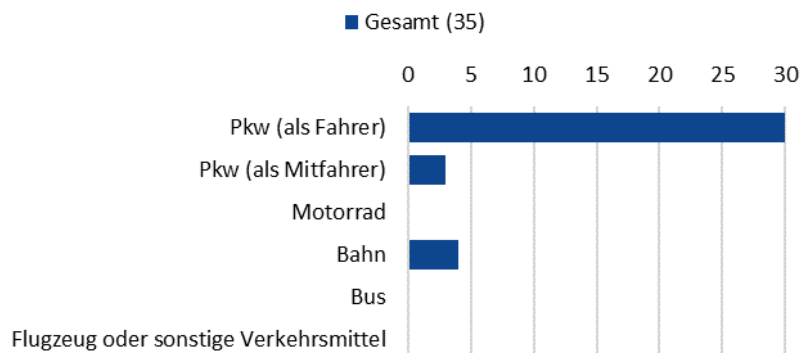


DETAILERGEBNISSE

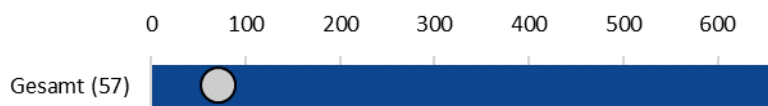
Exposition

Genutzte Verkehrsmittel

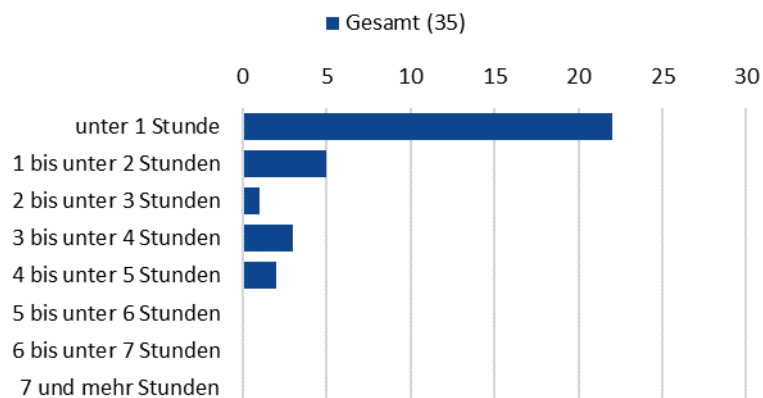
Mehrfachantworten möglich



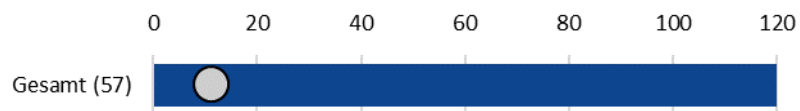
Zurückgelegte Kilometer



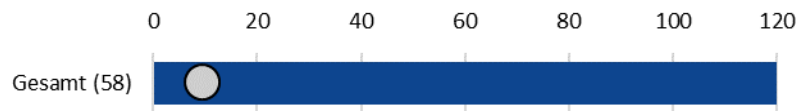
Benötigte Zeit



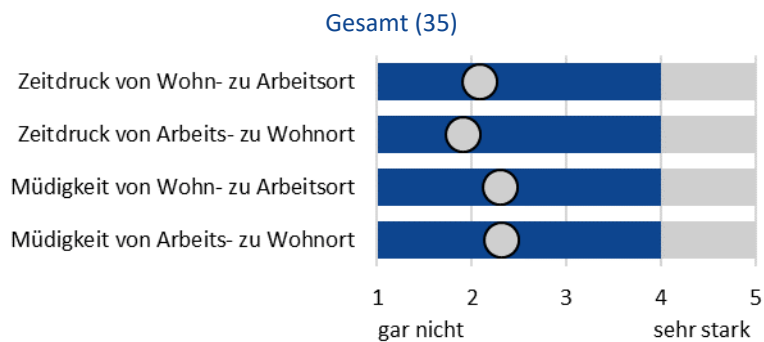
Eingeplante Zeit für Störungen von Wohn- zum Arbeitsort (in Minuten)



Eingeplante Zeit für Störungen vom Arbeits- zum Wohnort (in Minuten)

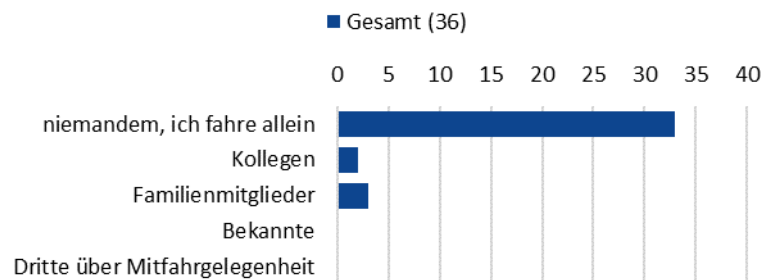


Müdigkeit und Zeitdruck



Mitreisende

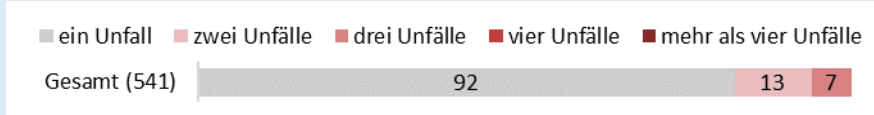
Begleiter bei den Pendelfahrten



P.6. Fahr- und Unfallforschung

SCREENINGERGEBNISSE

„Anzahl der Verkehrsunfälle in den letzten 3 Jahren“

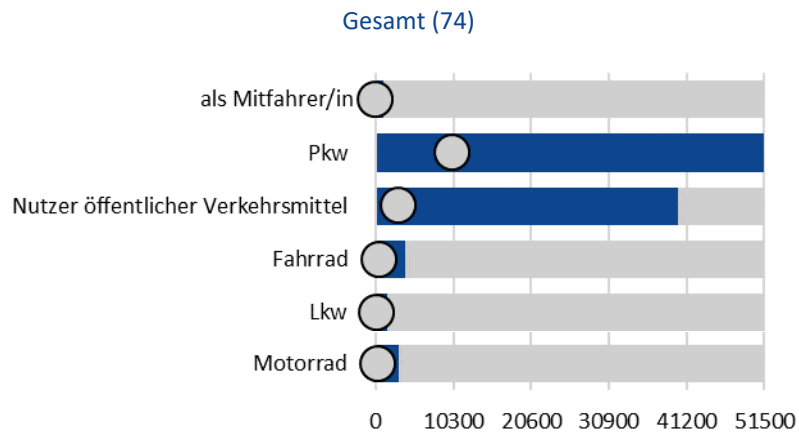


DETAILERGEBNISSE

Jährliche Gesamtverkehrsleistung in Kilometer

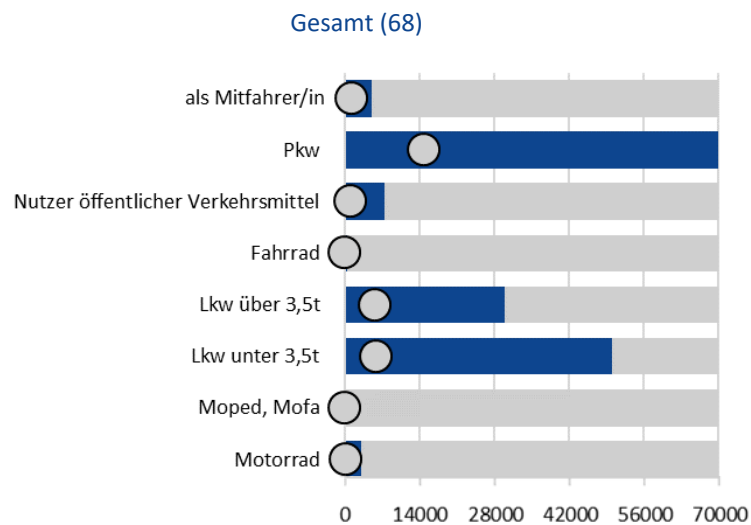
Arbeitsweg

Jährliche Gesamtfahrleistung für Arbeitswege



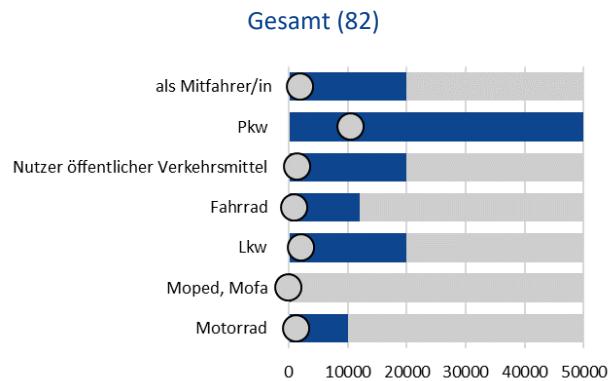
Berufliche Fahrten und Wege

Jährliche Gesamtfahrleistung für berufliche Fahrten und Wege



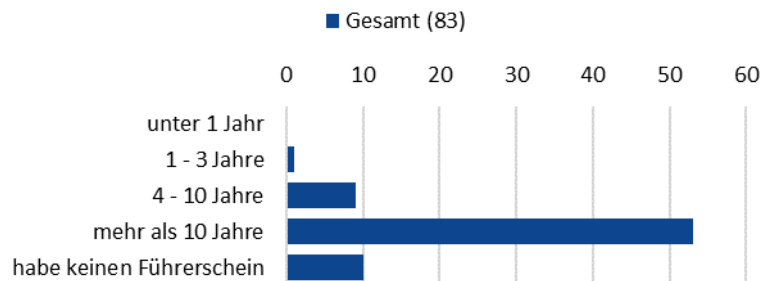
Privatfahrten

Jährliche Gesamtfahrleistung für Privatfahrten



Fahrpraxis

Fahrpraxis der Beschäftigten



Unfallerrfahrung

Unfälle in den letzten 3 Jahren

Abteilung	Auf Arbeitswegen	Auf beruflichen Fahrten und Wegen	Auf Privatfahrten und -wegen
Gesamt (88)	16	21	21

Unfälle auf Arbeitswegen

Unfälle	Abteilung	Unfallzahl insgesamt	Davon mit Personenschaden	Davon Eigenschuld
Mit Pkw	Gesamt (11)	11	1	6

Unfälle auf beruflichen Fahrten und Wegen

Unfälle	Abteilung	Unfallzahl insgesamt	Davon mit Personenschaden	Davon Eigenschuld
Als Fußgänger	Gesamt (3)	1	1	1
Mit Pkw	Gesamt (13)	12	1	9
Mit Lkw	Gesamt (3)	1	1	1
Mit sonstigen Verkehrsmitteln	Gesamt (1)	1	-	1

Unfälle auf Privatwegen

Unfälle	Abteilung	Unfallzahl insgesamt	Davon mit Personenschaden	Davon Eigenschuld
Mit Pkw	Gesamt (17)	6	0	2
Mit Fahrrad	Gesamt (4)	1	-	-

P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

SCREENINGERGEBNISSE

„Während der Verkehrsteilnahme ständige Sorgen, dass etwas passieren kann“



DETAILERGEBNISSE

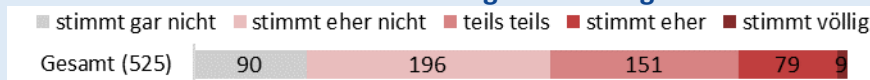
Stärke der Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme



P.8. Sicherheitsnorm bei Zeitdruck und Ablenkung

SCREENINGERGEBNISSE

„Wenn ich unter Zeitdruck stehe oder abgelenkt bin, dann verhalte ich mich im Straßenverkehr weniger vorsichtig“



DETAILERGEBNISSE

Sicherheitsnorm

Vorhandensein von eigenen Sicherheitsnormen



Verantwortung

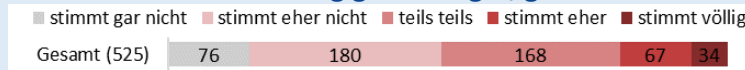
Vorhandensein eigener Verantwortungsbereitschaft



P.9. Risikobereitschaft

SCREENINGERGEBNISSE

„‘Freude am Fahren’ vorrangig zu ‘ruhiger, gelassener Fahrstil’“

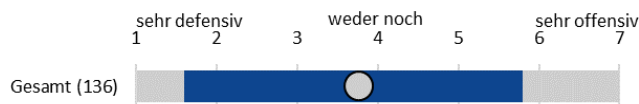


DETAILERGEBNISSE

Risikobereite Einstellung zur Verkehrsteilnahme



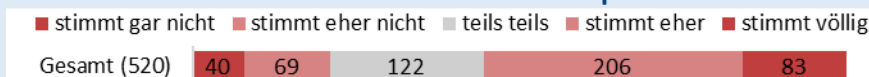
Einschätzung des eigenen Verkehrsverhaltens im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern



P.10. Risikokompetenz

SCREENINGERGEBNISSE

„Da ich die Chancen und Gefahren bei der Verkehrsteilnahme sehr gut abschätzen kann, verhalte ich mich stets risikokompetent“



DETAILERGEBNISSE

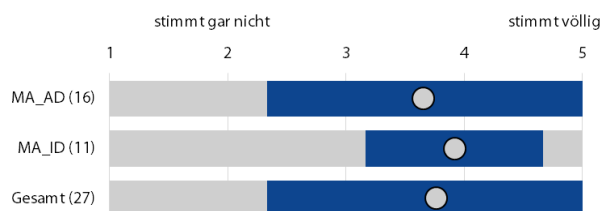
Überschätzung

Einschätzung der eigenen Risikokompetenz



Kontrollüberzeugung

Vorhandensein eigener Kontrollüberzeugungen



IV. Literatur



Allgemein

- ⇒ Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In H.P. Krüger (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder (S.197-236). Hogrefe Verlag. Heidelberg.

Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

- ⇒ Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In H.P. Krüger (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder (S.197-236). Hogrefe Verlag. Heidelberg.
- ⇒ Der Medienkatalog der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft stellt eine Vielzahl relevanter und hilfreicher Informationen zum Thema Arbeits- und Verkehrssicherheit zur Verfügung. Auch Nicht-Mitglieder der BG-Verkehr können diese beziehen.
<https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog>

T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

- ⇒ Informationen und Empfehlungen zur Sicherheit von Fußgängern: „Aktion sicherer Auftritt“ (www.dvr.de)
- ⇒ Paridon, Hiltraut (2005) Entstehung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen. St. Augustin: HVBG
- ⇒ Fischer, H.; Görner, B.; Karl, M.; Mössner, Th; Reyhl, H.; Schatte, M.; Tschöcke, E.; Weißgerber, B. (2008) Vermeiden von Unfällen durch Stolpern, Umknicken und Fehltreten. Forschung Projekt F 1641. BAUA

Situation

S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

- ⇒ Cavegn, M. (2008) Übermüdung. In Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hrsg.), *Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden. Risikobeurteilung, Unfallanalyse und Präventionsmöglichkeiten* (S. 162–246). Bern, Schweiz.

Organisation

O.1. – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Nachreiner, F. (2005). Arbeitszeit als Risikofaktor in der Gefährdungsbeurteilung. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 379-382.
- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:

Harlfinger-Woitzik, G., Möller, L. & Sczesny, C. (2007). Fit in die Zukunft – ein Projekt zur zukunftsorientierten Schichtplangestaltung. In P. Bärenz, A.-M. Metz und H.-J. Rothe (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Arbeitsschutz, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit. 14. Workshop 2007*. Kröning: Asanger. 211-214.

O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Meixner, T. (2005). Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren in Betrieben – „VAGIB“. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 287-290.
- ⇒ Publikationen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung Beim Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen findet sich eine Vielzahl an Hinweisen zur Gefährdungsminimierung <http://publikationen.dguv.de>

O.6. Führung und soziales Klima

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Gruber, B. & Kriener, B. (2012). Was erreicht das UnternehmerInnenmodell „Gesundheitsförderung durch Führungskräfte“? Welche Einführungsberatung unterstützt? In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17. Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 127-130.
- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Matyssek, A.K. (2005). Gesund führen in Zeiten von Veränderungen – Praxisbericht über eine Veranstaltungsreihe. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 213-216.

O.7. – O.8. Arbeitszufriedenheit & Arbeitsstress

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Molnar, M., Klaauw, N. van der & Zimpel, S. (2012). Wirkungsanalyse von elf betrieblichen IMPULS-Projekten zur Stressreduktion. In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17. Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 339-342.
- ⇒ Satzer, R. (2006) Stress, Psyche, Gesundheit. Das START-Verfahren zur Gefährdungsbeurteilung von Arbeitsbelastungen. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung übersichtliches Werk mit kurzen prägnanten Maßnahmen zur Stressreduktion, Bezug zu Regeln und Normen
- ⇒ „Kein Stress mit dem Stress: Eine Handlungshilfe für Beschäftigte“ Inqa, 2011; Broschüre mit Tipps und Informationen zu Stress am Arbeitsplatz, wendet sich eher an Beschäftigte, als Unterstützung für Unternehmensverantwortliche teilweise nutzbar. http://www.move-europe.de/fileadmin/rs-dokumente/dateien/Dateien_2010/Handlungshilfe-Beschaefigte.pdf

Person

P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community: Kalveram, A.B. & Trimpop, R. (2005). Der Work-Life-Balance-Index (WoLiBaX) – Entwicklung und Einsatz eines Verfahrens zur Erfassung von Spill-Over-Prozessen bei Mitarbeitern im Hochschulbereich. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 111-114.

P.4. Gesundheit

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Elke, G. (2007). INOPE - ein netzwerkbasierter Ansatz der betrieblichen Gesundheitsförderung. In P. Bärenz, A.-M. Metz und H.-J. Rothe (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Arbeitsschutz, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit. 14. Workshop 2007*. Kröning: Asanger. 343-346.

Kommen Sie sicher an!

Erstellungsdatum: 1. November 2019

Anhang 27



Profilbericht

BestMobil Zielgruppen



Inhaltsverzeichnis

I.	Allgemeine Informationen	4
	Idee	5
	Aufbau des Gefährdungsprofils	6
	Erläuterungen	7
	Hinweise zur Interpretation	8
II.	Beteiligung Ihres Unternehmens	9
III.	Handlungsempfehlungen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
	Gefährdungsbereich „Technik/Verkehrsbeteiligung“	Fehler! Textmarke nicht definiert.
	Gefährdungsbereich „Situation“	Fehler! Textmarke nicht definiert.
	Gefährdungsbereich „Organisation“	Fehler! Textmarke nicht definiert.
	Gefährdungsbereich „Person“	Fehler! Textmarke nicht definiert.
IV.	Detaillierte Ergebnisse	12
	Technik und Verkehrsumfeld	13
	T.1. Exposition	13
	T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit	31
	T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung	47
	T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte	53
	T.5. Transport und Beförderung	71
	T.6. Innerbetrieblicher Verkehr	89
	Situation	100
	S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme	100
	S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme	116
	S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse	140
	Organisation	151
	O.1. Arbeitsvolumen	151
	O.2. Schicht- und Wochenendarbeit	155
	O.3. Arbeitspausen und Erholung	158
	O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen	166
	O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten	170
	O.6. Führung und soziales Klima	172
	O.7. Arbeitszufriedenheit	175
	O.8. Arbeitsstress	176
	O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten	177
	O.10. Sicherheitskultur	178
	O.11. Organisation der beruflichen Fahrten	181
	Person	186



P.1. Alter	186
P.2. Geschlecht.....	186
P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben.....	187
P.4. Gesundheit	189
P.5. „Wochenendpendeln“	195
P.6. Fahr- und Unfallererfahrung	199
P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme	203
P.8. Sicherheitsnorm bei Zeitdruck und Ablenkung	204
P.9. Risikobereitschaft	205
P.10. Risikokompetenz	206
V. Literatur	207
Allgemein	208
Technik und Verkehrsumfeld.....	208
T.1. Exposition	208
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte.....	208
Situation	208
S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme.....	208
Organisation	208
O.1. – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung	208
O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten	209
O.6. Führung und soziales Klima	209
O.7. – O.8. Arbeitszufriedenheit & Arbeitsstress.....	209
Person.....	210
P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben.....	210
P.4. Gesundheit	210



I. Allgemeine Informationen

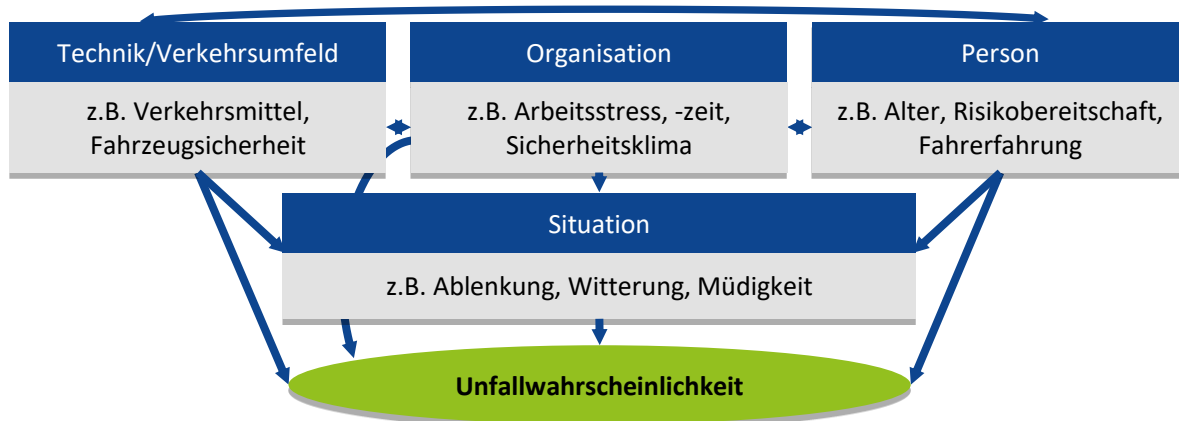




Idee

GUROM ist ein Kooperationsprojekt des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) aus Österreich und der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Das Projekt GUROM strebt an, Sie darin zu unterstützen, Unfälle der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg und auf dienstlichen oder betrieblichen Wegen zu verhindern.

Basierend auf dem TOP-Ansatz des Arbeitsschutzes werden Gefährdungsfaktoren aus den Bereichen *Technik/ Verkehrsbeteiligung*, *Organisation/ Arbeitstätigkeit* und *Person* erfasst. Zusätzlich werden *situative Faktoren* erhoben. Den Hintergrund dafür bildet die Überlegung, dass es auch bei erhöhter Gefährdung beispielsweise durch eingeschränkte Fahrzeugsicherheit („T“), erhöhtes Arbeitsvolumen („O“) und erhöhter Risikobereitschaft („P“) es (glücklicherweise) nicht zwangsläufig zu vermehrten Unfällen kommt, die meisten kritischen Situationen lassen sich immer noch rechtzeitig entschärfen. Erst wenn zusätzlich situative Parameter ungünstig sind (Müdigkeit, Ablenkung, besonders kritische Verkehrssituationen), steigt die Unfallwahrscheinlichkeit. Daher wurde dieser „S“-Bereich in GUROM mit aufgenommen.



Das vorliegende Gefährdungsprofil orientiert sich ebenfalls an diesem Ansatz. So sind alle Abschnitte nach T, O, P und S gegliedert.



Aufbau des Gefährdungsprofils

I. Allgemeine Informationen:



Das vorliegende Profil ist in sieben Bereiche unterteilt. Es beginnt mit diesem Einleitungskapitel, in welchem Sie erfahren, was GUROM eigentlich ist und wie das vorliegende Unternehmensprofil zu deuten ist.

II. Beteiligung Ihres Unternehmens:



Hier erhalten Sie einen Überblick über die Eckdaten Ihrer teilnehmenden Beschäftigten und Abteilungen.

III. Hauptergebnisse und -empfehlungen:



Dieser Abschnitt fasst die wichtigsten Ergebnisse des nachfolgenden Kapitels zusammen und enthält Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Arbeits- und Verkehrsteilnahmebedingungen für die Verringerung der Unfallwahrscheinlichkeit.

IV. Ergebnisse:



Dieser Abschnitt ist der Kern der Auswertung. Hier finden sich alle Ergebnisse, deren Beurteilungen und Hinweise auf die Optimierung.

Die Texte in den blau hinterlegten Boxen helfen Ihnen bei der Interpretation der darunter aufgeführten Diagramme und geben Hinweise zur Optimierung. Ist eine grafische Darstellung der Ergebnisse nicht zweckmäßig, enthalten sie die Ergebnisse.

Kritische Ergebnisse sind gekennzeichnet:

! Es besteht Handlungsbedarf

!! Es besteht dringender Handlungsbedarf

V. Maßnahmenkatalog:



Die Maßnahmen, die im Abschnitt „Gefährdungsfaktoren und Maßnahmen im Überblick“ aufgeführt sind, werden hier näher beschrieben.

VI. Literatur:



An der Stelle finden Sie Fachliteratur, die Sie bei Interesse vertiefende Informationen finden.

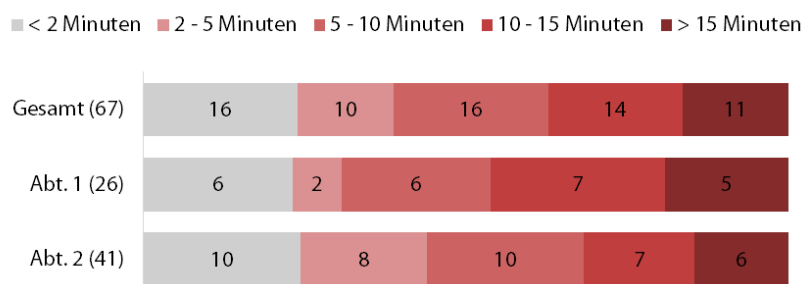


Erläuterungen

Darstellung der Screeningergebnisse

Die Screeningergebnisse werden hauptsächlich wie im folgenden Diagramm abgebildet. Je dunkler das Rot ist, umso wahrscheinlicher ist eine Gefährdung durch den entsprechenden Gefährdungsfaktor. „Gesamt“ steht für alle Teilnehmenden in Ihrem Unternehmen. Sofern Sie verschiedene Abteilungen angelegt haben, werden diese als extra Balken aufgeführt (vgl. „Abt. 1“, „Abt. 2“). Die Abkürzungen für Ihre Abteilungen finden Sie auf der Seite zur Beteiligung an der Befragung. Die Zahl in Klammern repräsentiert die Menge der Teilnehmenden in der Gruppe. Die Zahlen in den farbigen Bereichen entsprechen der Anzahl der Personen, die diese Antwort gegeben haben.

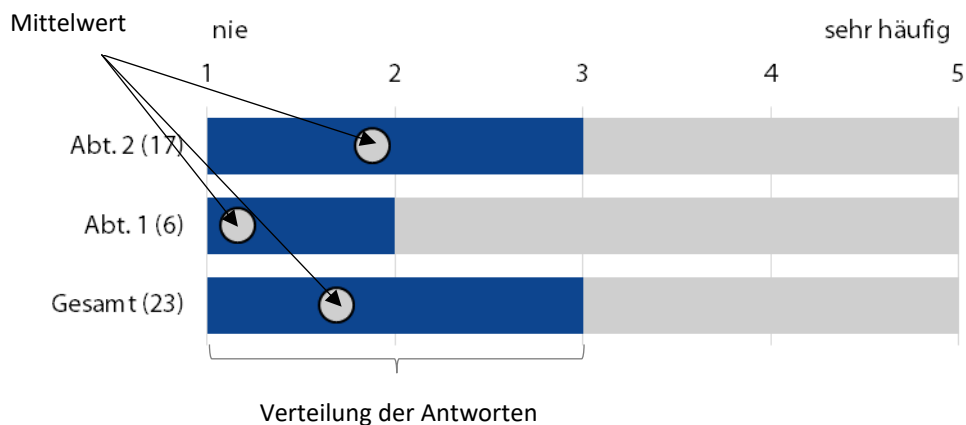
Beispiel: 67 Personen haben teilgenommen. Davon sind 26 in Abt. 1 und 41 in Abt. 2.



Darstellung der detaillierteren Ergebnisse

Diagramme

In den Diagrammen sind häufig blaue Balken mit einem grauen Punkt abgebildet. Die blauen Balken zeigen, in welchem Bereich die Antworten der Beschäftigten liegen (geringste und höchste Werte). Der Punkt gibt den Mittelwert (Durchschnitt über alle Antworten) wieder.



Vereinzelt ist in den Diagrammen kein blauer Balken verzeichnet. In diesen Fällen sind die gegebenen Antworten alle gleich oder nur eine Person hat geantwortet.



Hinweise zur Interpretation

Das Gefährdungsprofil basiert auf den Angaben der Mitarbeitenden und Führungskräfte, die den Fragebogen auf www.gurom.at zur Gefährdung ihrer beruflichen Wege (Arbeitswege, berufliche Fahrten und Wege) ausgefüllt haben. Im Abschnitt „Beteiligung Ihres Unternehmens“ finden Sie Informationen über diese Gruppe. Sie können daraus Schlüsse ziehen, inwiefern diese Gruppe Ihr Unternehmen repräsentiert.

Wie bei jeder Umfrage werden auch hier nicht alle Fragen von allen beantwortet und bei manchen Fragen ist auch die Wahrscheinlichkeit hoch, dass die gegebenen Antworten nicht genau die jeweilige Situation abbilden. Dennoch lassen sich Aussagen über die Gegebenheiten im Unternehmen ableiten.

Die Aussagekraft ist umso größer, je mehr Personen teilgenommen haben.

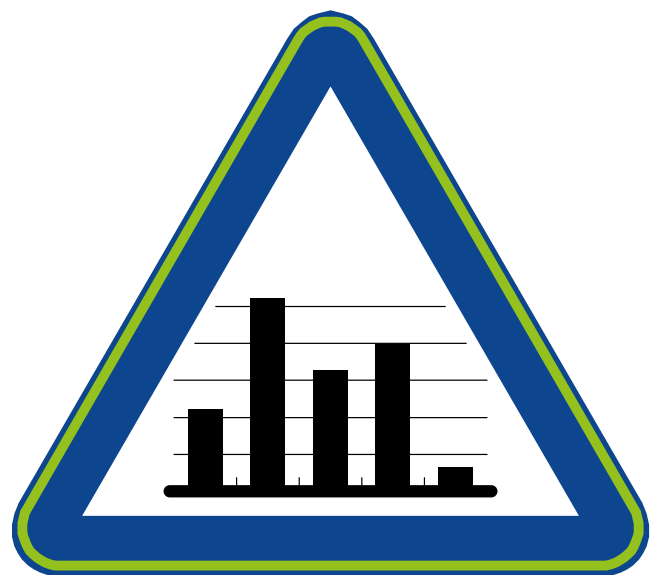
Beachten Sie, dass sich die Daten in ein Screening und darauf aufbauende Detailfragen gliedert. Das bedeutet, in der Regel haben nur Beschäftigte, die im Screening auffällig waren oder besonderes Interesse an dem Thema haben, die Detailfragen beantwortet. Entsprechend gibt es bei den Detailergebnissen häufig weniger antwortende Personen als im Screening.

Grundsätzlich kann durch die Kenntnis des hier vorliegenden Gefährdungsprofils zwar kein konkreter Verkehrsunfall verhindert werden. Indem basierend auf diesem Profil aber Gefährdungen reduziert werden, vermindert sich die *Unfallwahrscheinlichkeit*. Darüber hinaus dient der ganzheitliche Ansatz auch der Sicherstellung einer (gewissen) Nachhaltigkeit. Schnelle Aktionen sind manchmal notwendig, sollten jedoch die Ausnahme im betrieblichen Ablauf darstellen.

Wir empfehlen Ihnen, sich zunächst wenige Gefährdungsschwerpunkte vorzunehmen. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen werden Sie wohl möglich nicht 1:1 in Ihrem Unternehmen umsetzen können. Nutzen Sie die Anregungen und kontaktieren Sie Ihre gesetzliche Unfallversicherung, den Deutschen Verkehrssicherheitsrat, die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt oder das GUROM-Team der Friedrich-Schiller-Universität Jena!



II. Beteiligung Ihres Unternehmens





ntAD = nicht technische Außendienste (Beratung, Verkauf, Akquise)

TeDi = technische Außendienste

AmPf = Ambulante Pflegedienste

ReDi = Rettungsdienst

Teilnahmezeitraum

20.06.2016 – 27.06.2019

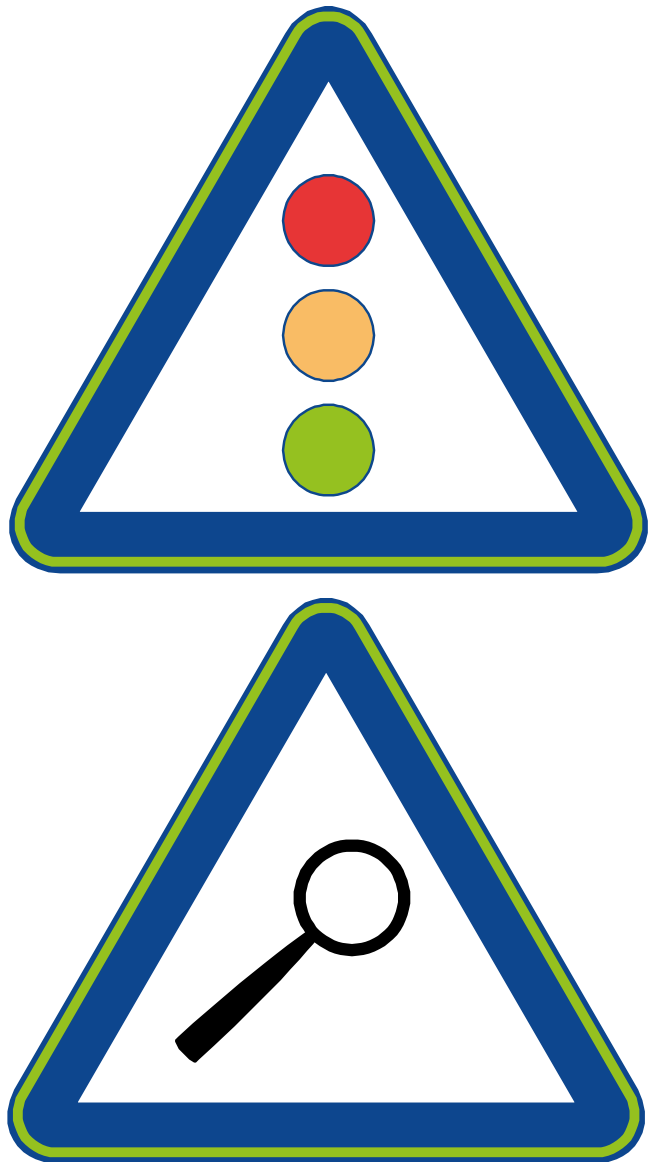
Anzahl der Mitarbeiter, die an GUROM teilgenommen haben			
Abteilung	Anzahl	Prozent	
ntAD	193	45 %	
TeDi	126	30 %	
AmPf	71	17 %	
ReDi	36	8 %	
GESAMT	426	100%	
Geschlechterverteilung			
Abteilung	Anteil an Frauen	Anteil an Männern	
ntAD	44 (10 %)	133 (31 %)	
TeDi	4 (1 %)	106 (25 %)	
AmPf	46 (11 %)	16 (4 %)	
ReDi	4 (1 %)	27 (6 %)	
GESAMT	98 (23 %)	282 (66 %)	
Fehlende Angaben		46 (1 %)	
Alter (\bar{x})			
Abteilung	Durchschnittliches Alter in Jahren		
ntAD	49,0		
TeDi	43,3		
AmPf	42,6		
ReDi	40,1		
GESAMT	45,6		
Familienstand der Mitarbeiter			
Abteilung	alleinstehend	mit (Ehe-) Partner	Sonstiges
ntAD	7 (2 %)	51 (12 %)	0 (0 %)
TeDi	4 (1 %)	23 (5 %)	2 (0,5 %)
AmPf	3 (1 %)	13 (3 %)	1 (0,25 %)
ReDi	2 (0,5 %)	10 (2 %)	1 (0,25 %)
GESAMT	16 (4,5 %)	97 (22,5 %)	4 (1 %)
Fehlende Angaben		309 (72 %)	

**Anzahl der Personen, mit mindestens einem Unfall in den letzten drei Jahren**

Abteilung	auf Arbeitswegen	auf Dienstwegen	auf Privatwegen
ntAD	1	7	3
TeDi	7	8	7
AmPf	2	3	1
ReDi	1	1	0
GESAMT	11	19	11



III. Detaillierte Ergebnisse





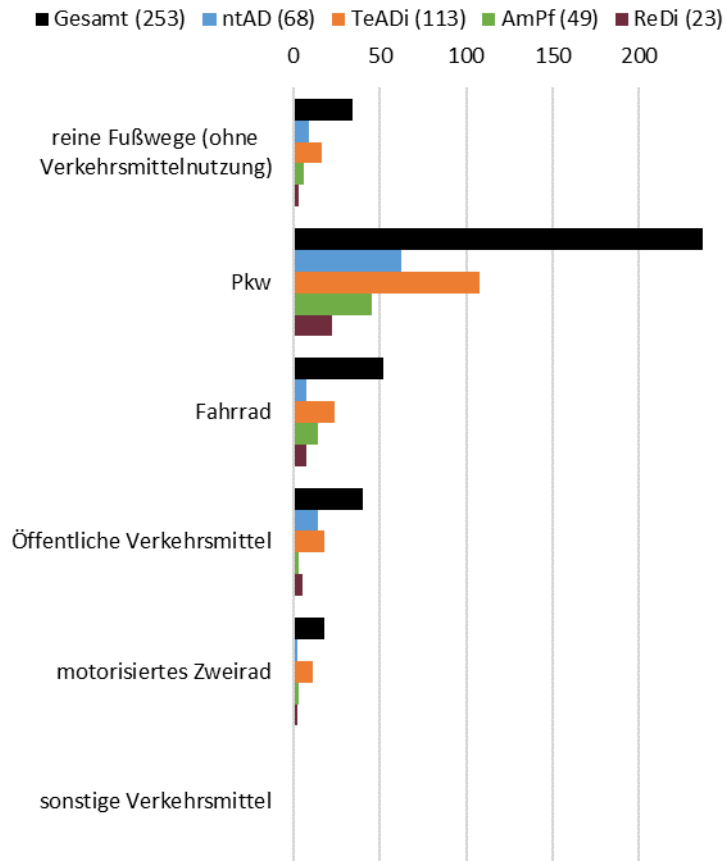
Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

T.1.1. Übersicht der genutzten Verkehrsmittel

Arbeitswege

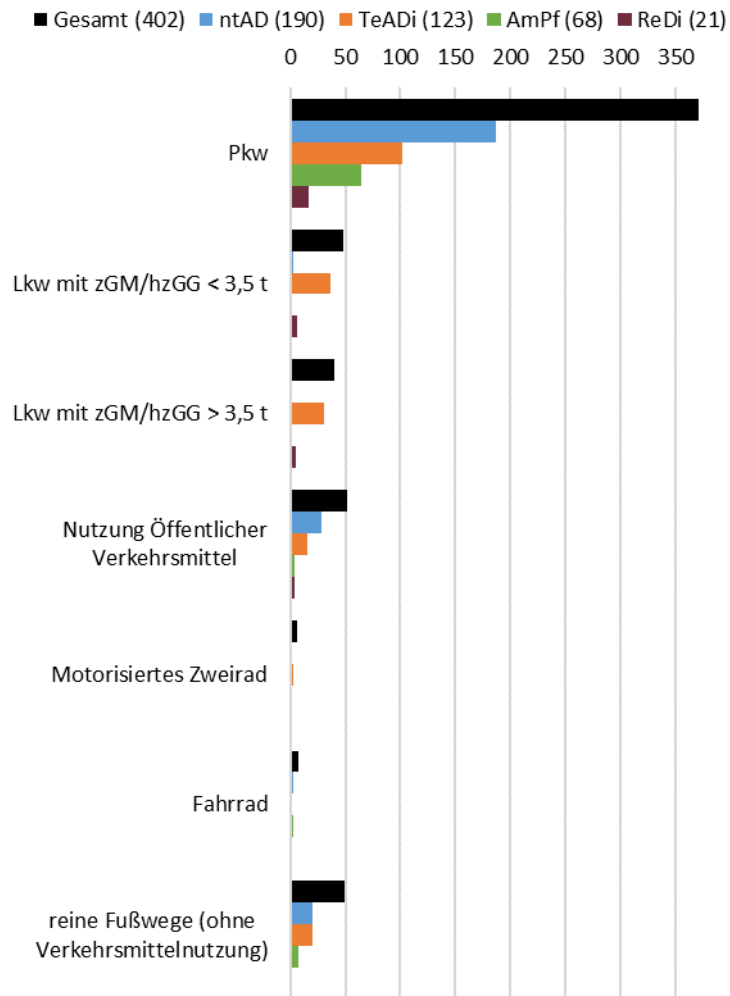
Folgende Verkehrsmittel werden auf dem Arbeitsweg genutzt (Mehrfachnennungen möglich)





Berufliche Fahrten und Wege

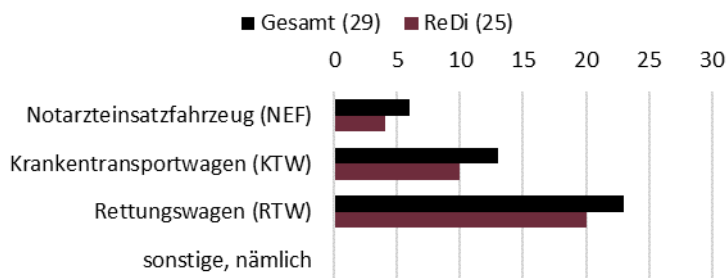
Folgende Verkehrsmittel werden auf beruflichen Fahrten und Wegen genutzt (Mehrfachnennungen möglich)





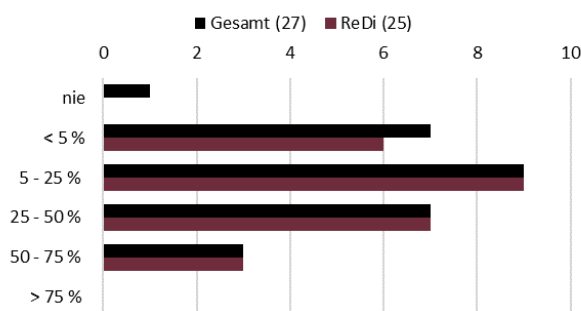
Rettungsdienst

Folgende Verkehrsmittel werden auf beruflichen Fahrten im Rettungsdienst genutzt (Mehrfachnennungen möglich)



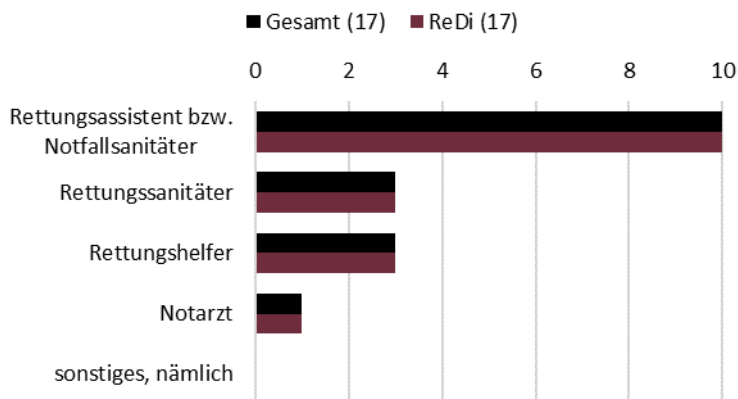
Sondersignal

Häufigkeit von Sondersignalfahrten während der Einsatzfahrten

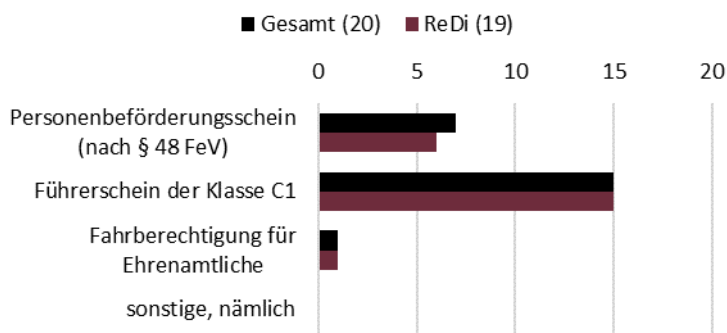


Qualifikation

Tätigkeit im Rettungsdienst (Mehrfachnennungen möglich)



Zusätzliche Berechtigungen bzw. Qualifikationen bezüglich der Mobilität (Mehrfachnennungen möglich)



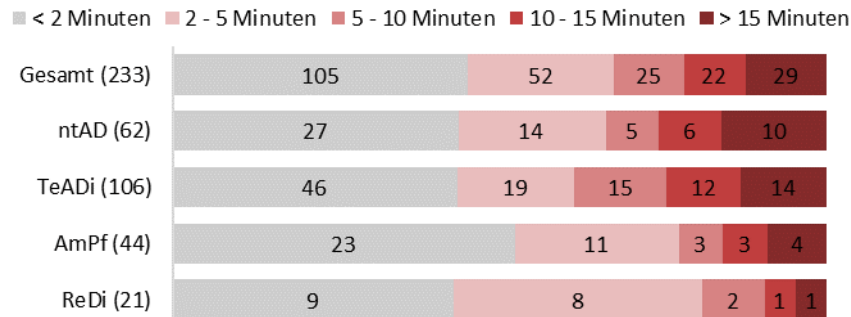


T.1.2. Länge und Dauer der Fahrten und Wege

Fußwege

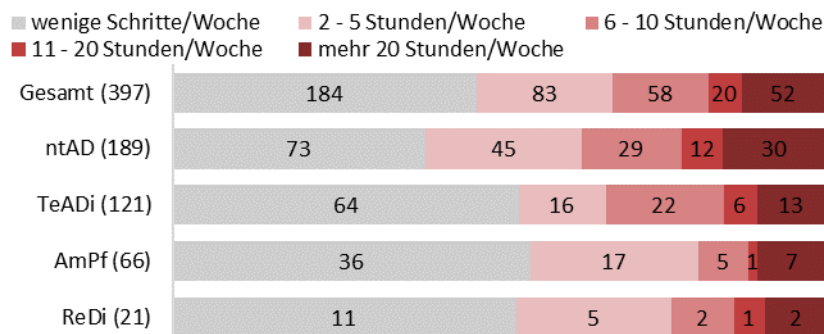
Arbeitswege

Benötigte Zeit in Minuten pro Strecke



Berufliche Fahrten und Wege

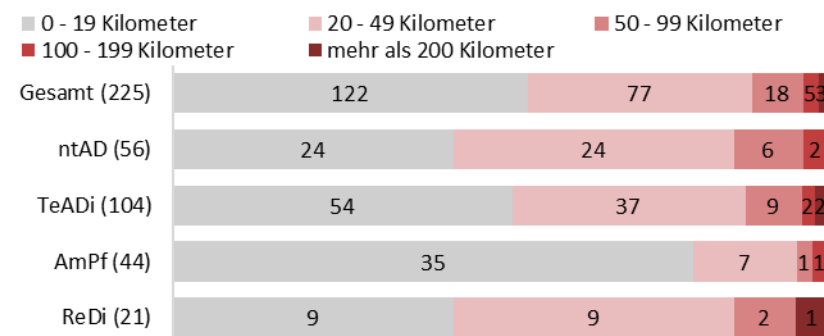
Verkehrsbeteiligung in Stunden pro Woche



Pkw-Nutzung

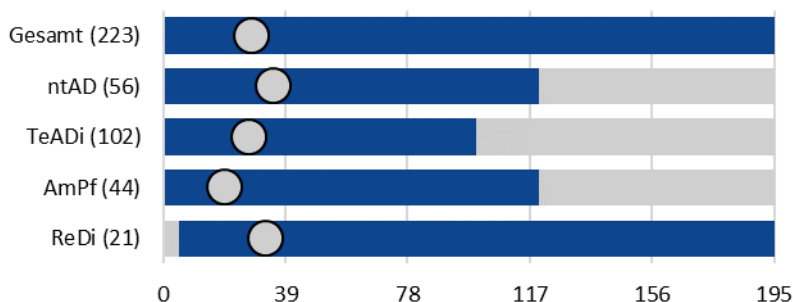
Arbeitswege

Durchschnittliche Länge der Strecken in Kilometer (einfache Strecke)



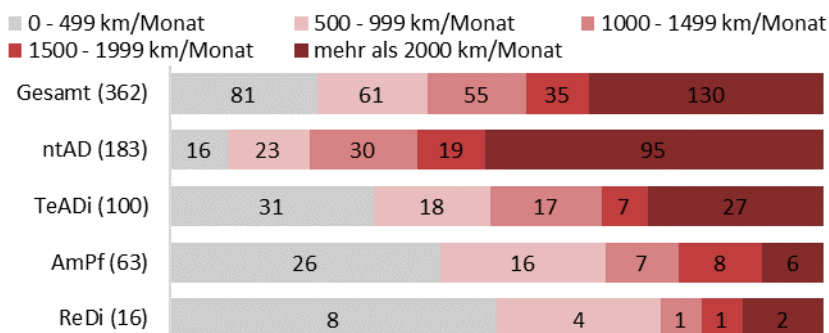


Benötigte Zeit in Minuten pro Strecke

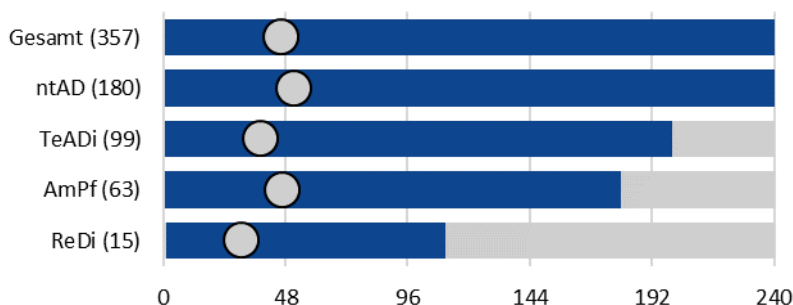


Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat



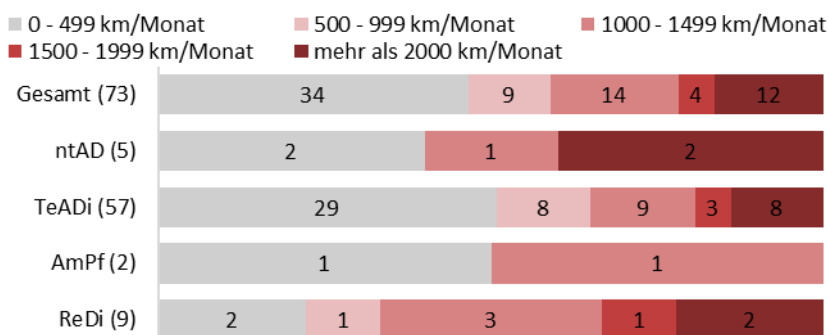
Benötigte Zeit in Stunden/Monat



Lkw-Nutzung

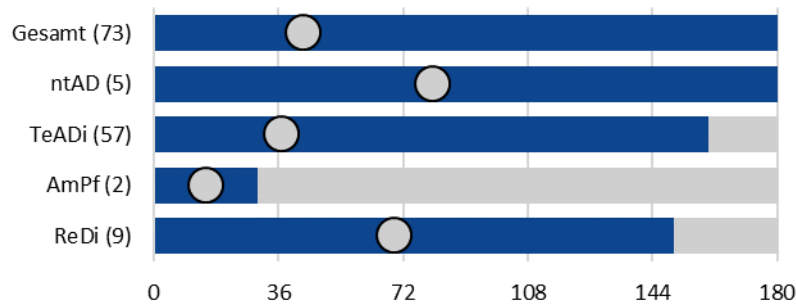
Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat





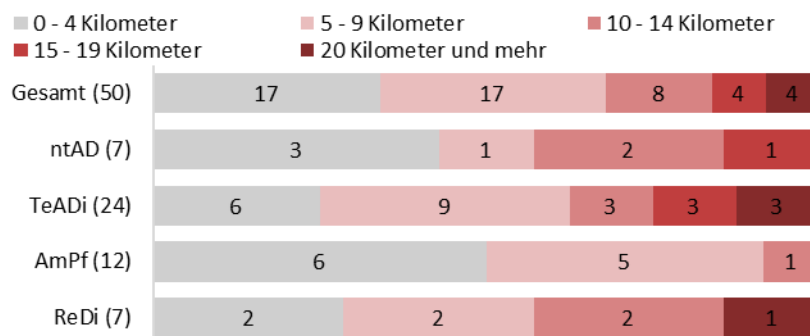
Benötigte Zeit in Stunden/Monat



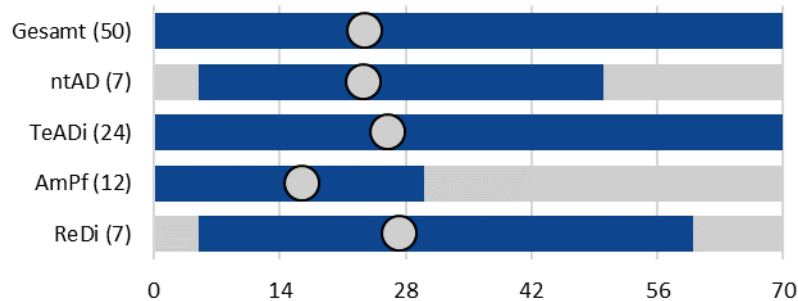
Fahrradnutzung

Arbeitswege

Durchschnittliche Länge der Strecken in Kilometer (einfache Strecke)

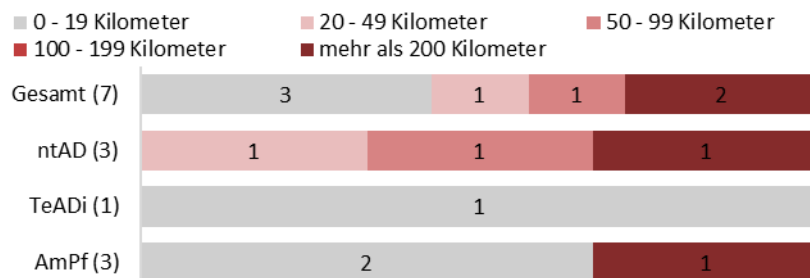


Benötigte Zeit in Minuten pro Strecke



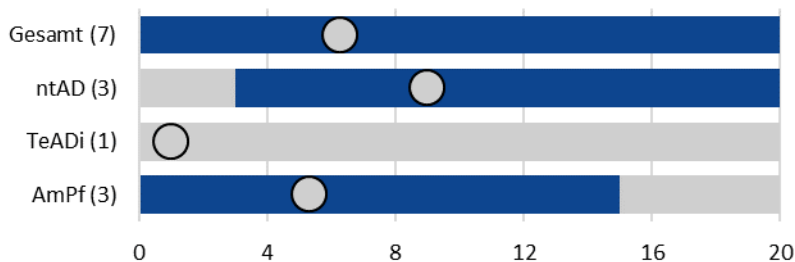
Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat





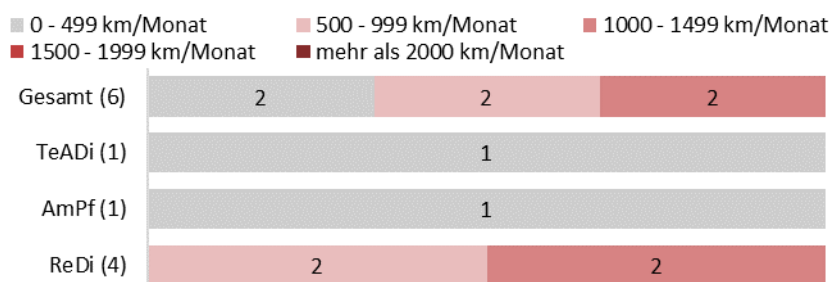
Benötigte Zeit in Stunden/Monat



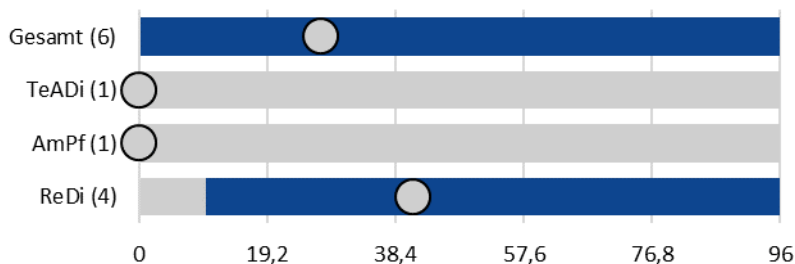
Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat

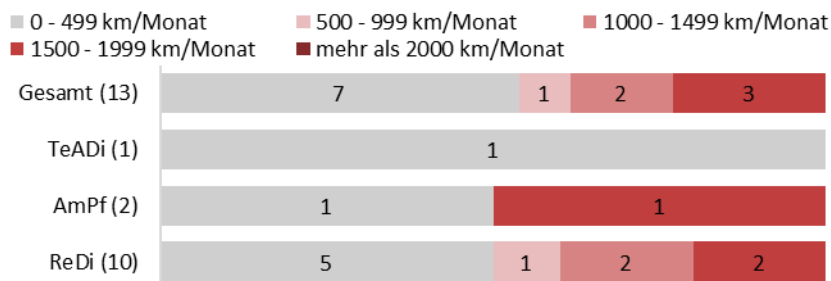


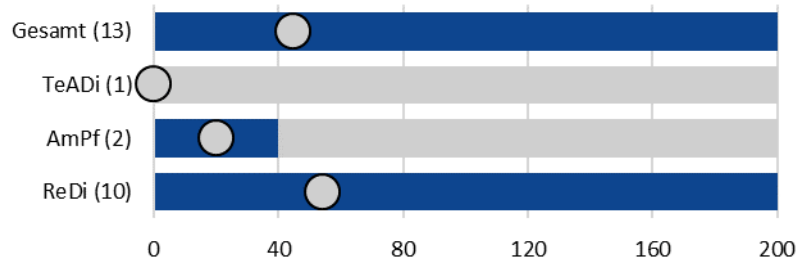
Benötigte Zeit in Stunden/Monat



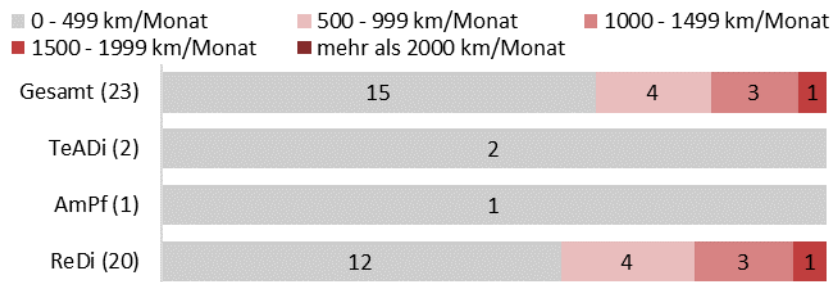
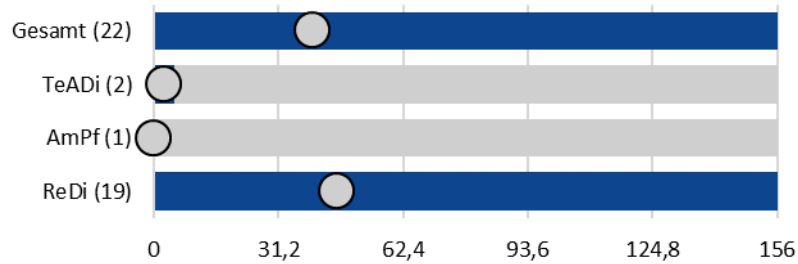
Krankentransportwagen

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat



Benötigte Zeit in Stunden/Monat

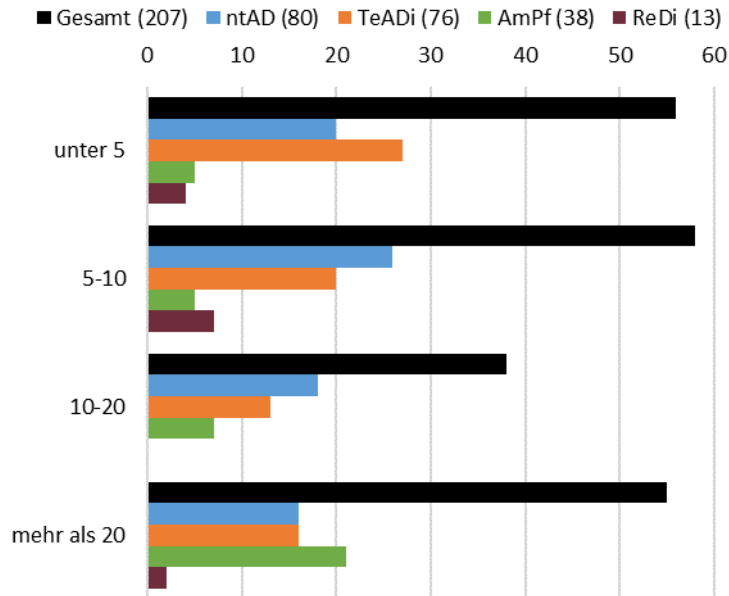
Rettungswagen

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/MonatBenötigte Zeit in Stunden/Monat

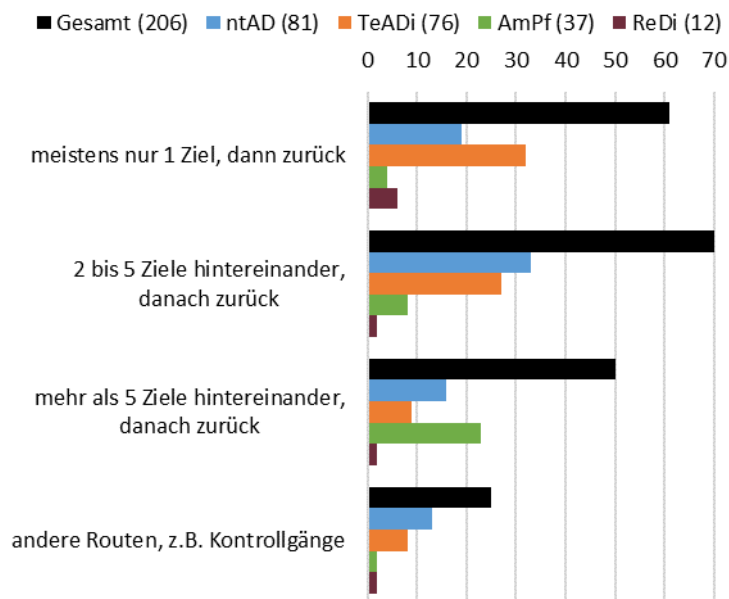


T.1.3. Routen auf beruflichen Fahrten und Wegen Fußwege

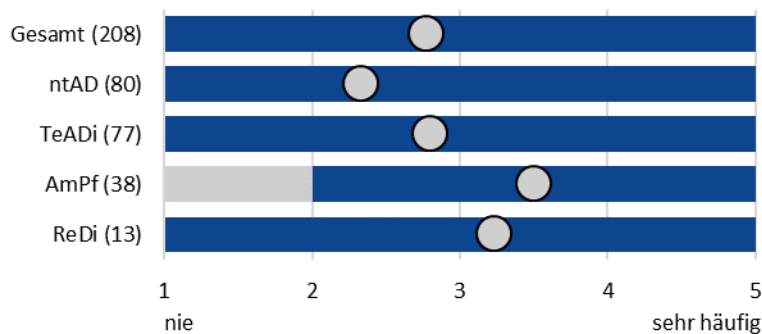
Anzahl der Ziele pro Woche



Anzahl der zusammenhängenden Ziele

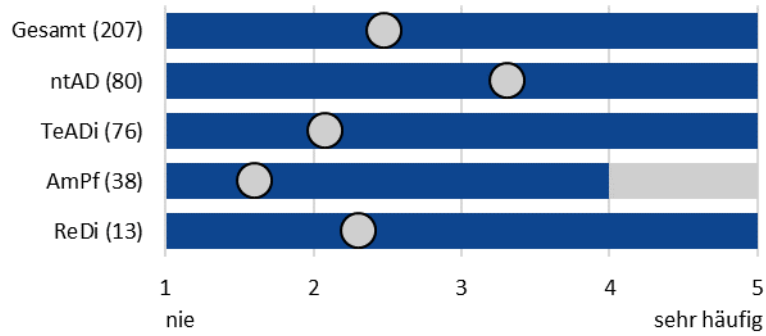


Häufigkeit von gleichen Routen



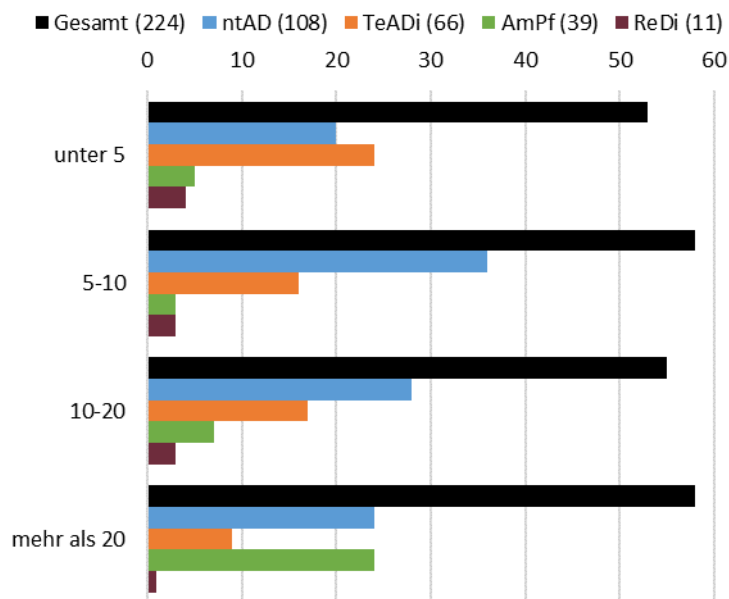


Start von zu Hause aus

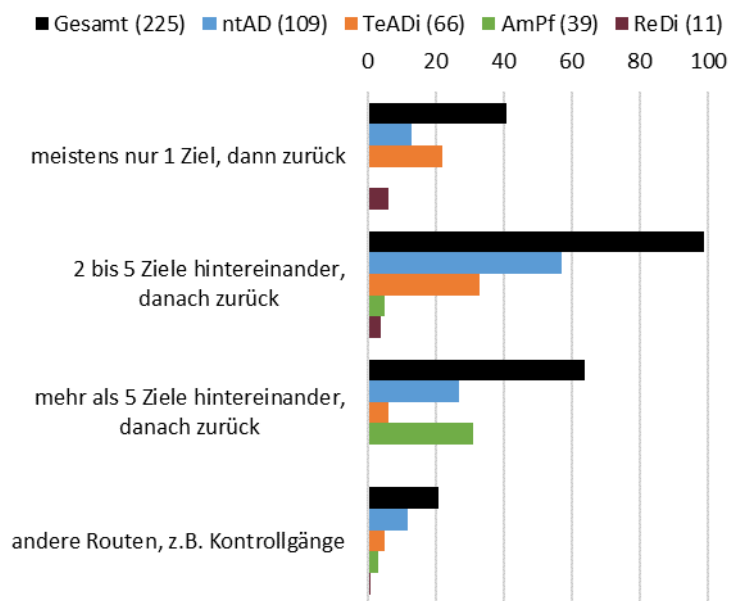


Pkw-Nutzung

Anzahl der Ziele pro Woche

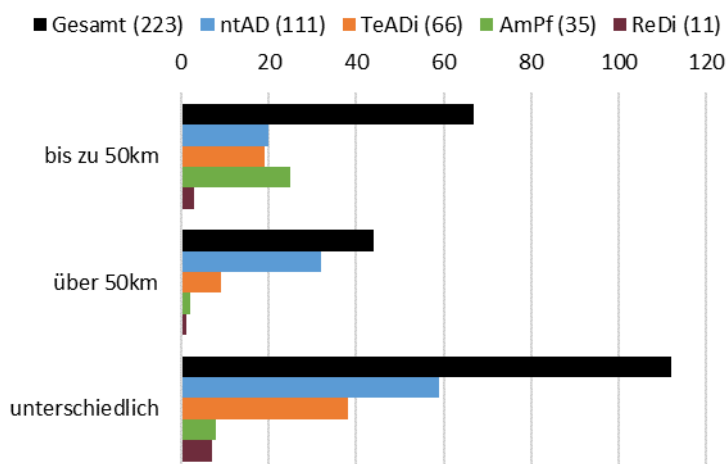


Anzahl der zusammenhängenden Ziele

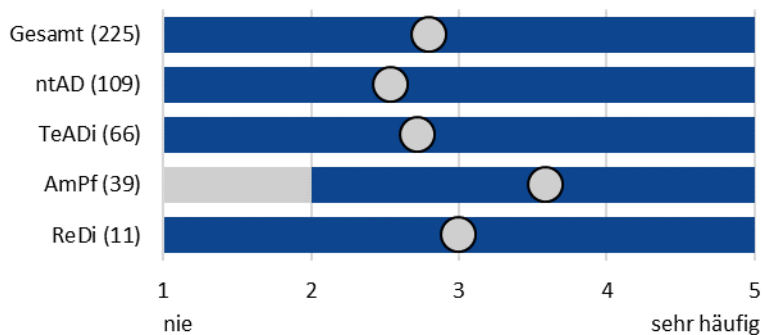




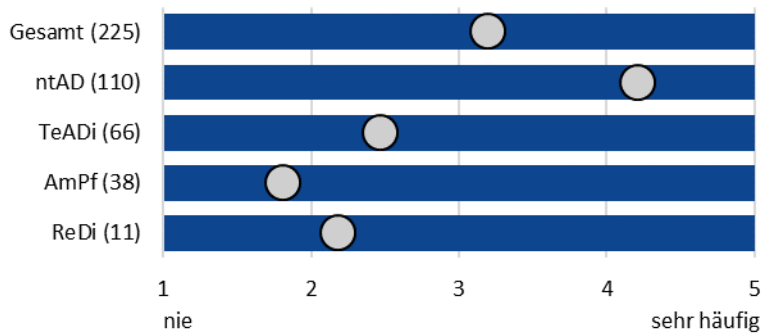
Entfernung der Zielorte vom Betrieb



Häufigkeit von gleichen Routen



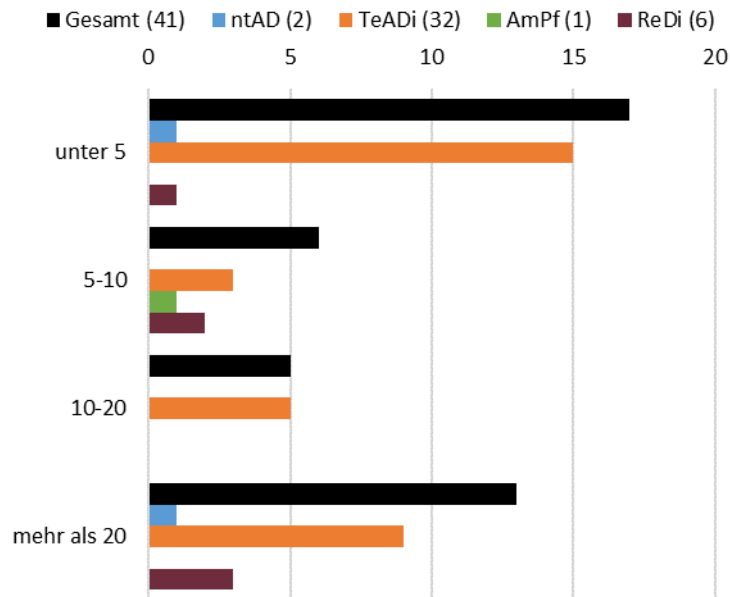
Start von zu Hause aus



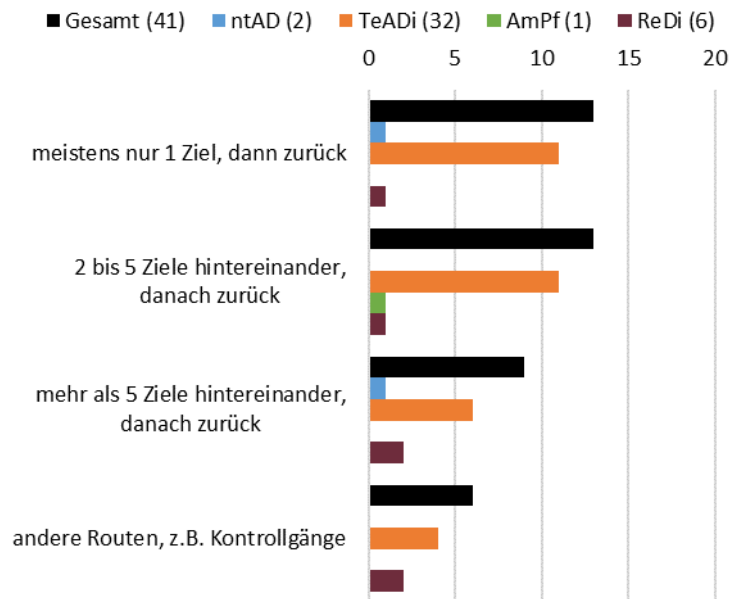


Lkw-Nutzung

Anzahl der Ziele pro Woche

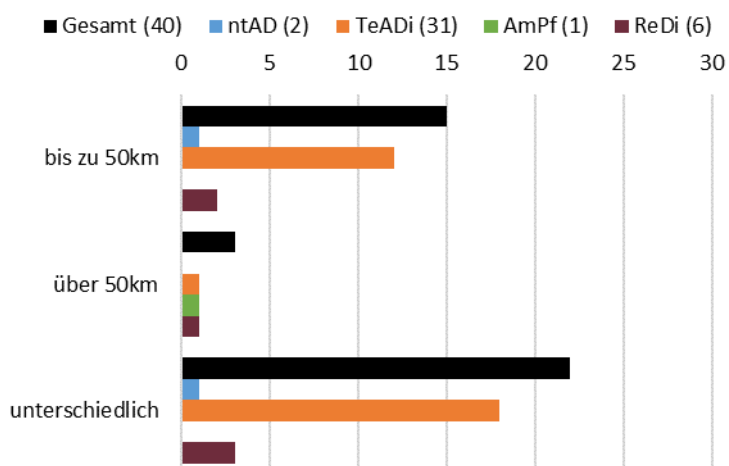


Anzahl der zusammenhängenden Ziele

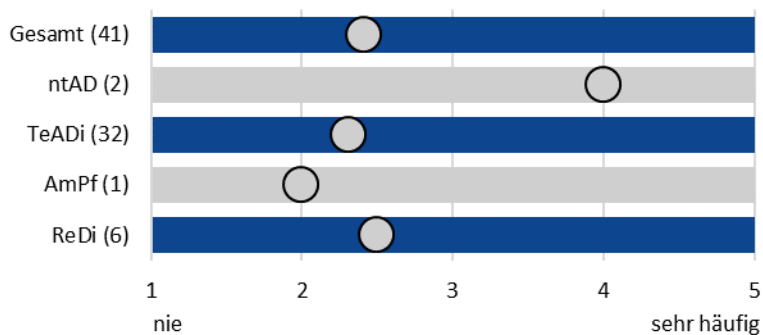




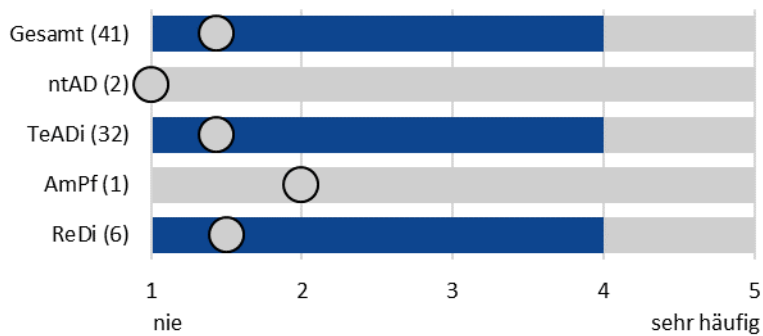
Entfernung der Zielorte vom Betrieb



Häufigkeit von gleichen Routen



Start von zu Hause aus

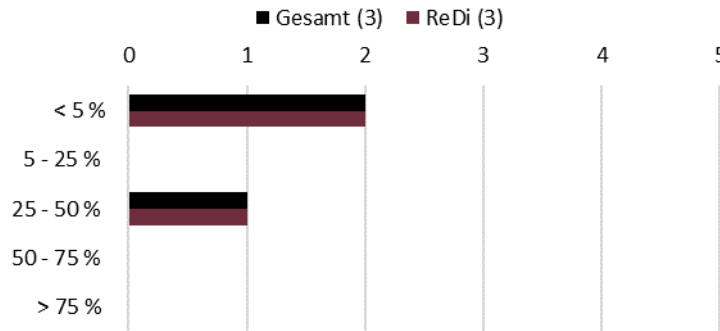




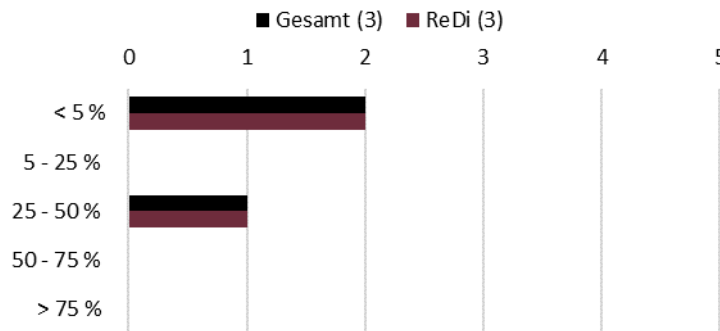
Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

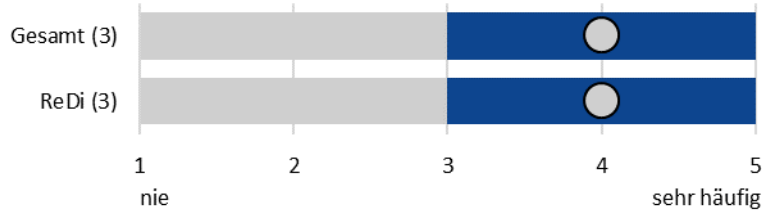
Häufigkeit von Einsatzfahrten ohne Sondersignal



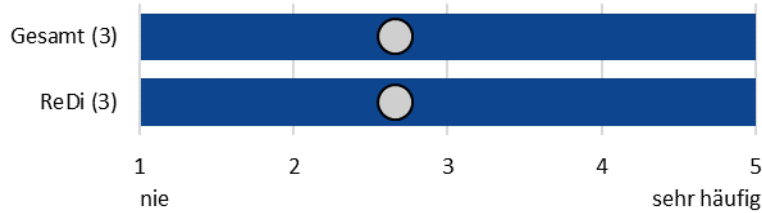
Häufigkeit von Einsatzfahrten mit Sondersignal



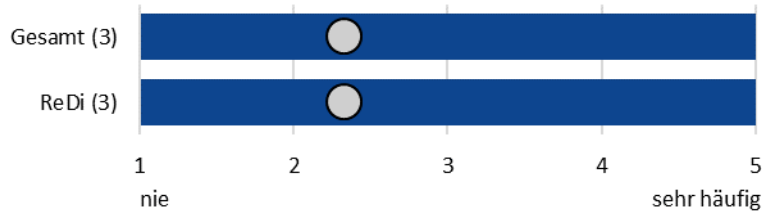
Häufigkeit von direkt aufeinander folgenden Einsätzen



Häufigkeit von gleichen Routen



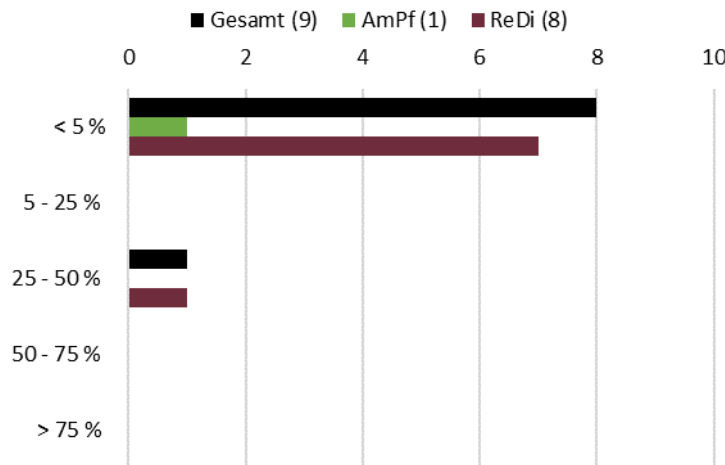
Häufigkeit von Überschreitung der Hilfsfrist (da nicht anders möglich)



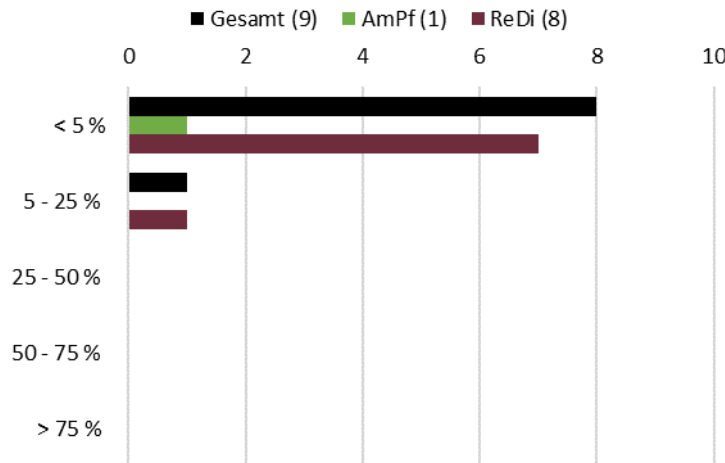


Krankentransportwagen

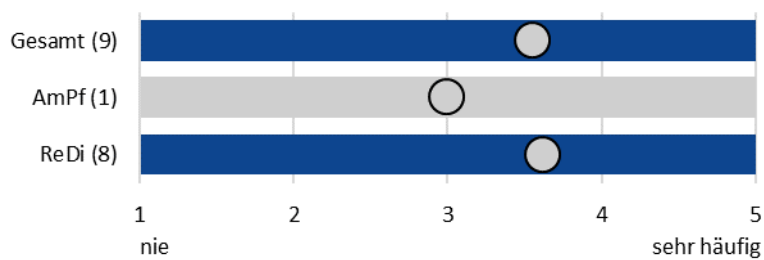
Häufigkeit von Einsatzfahrten ohne Sondersignal



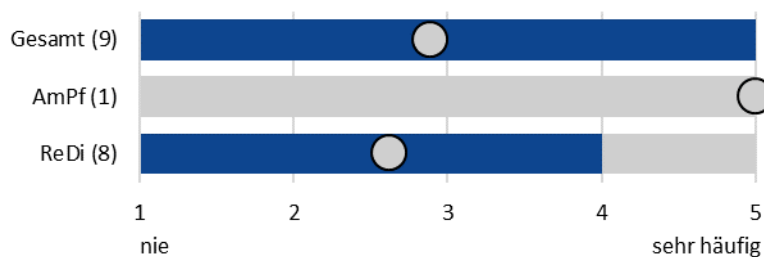
Häufigkeit von Einsatzfahrten mit Sondersignal



Häufigkeit von direkt aufeinander folgenden Einsätzen

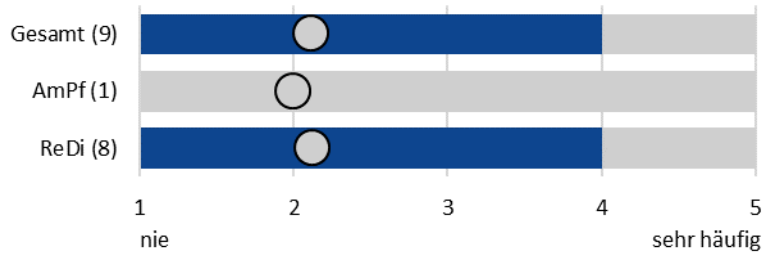


Häufigkeit von gleichen Routen



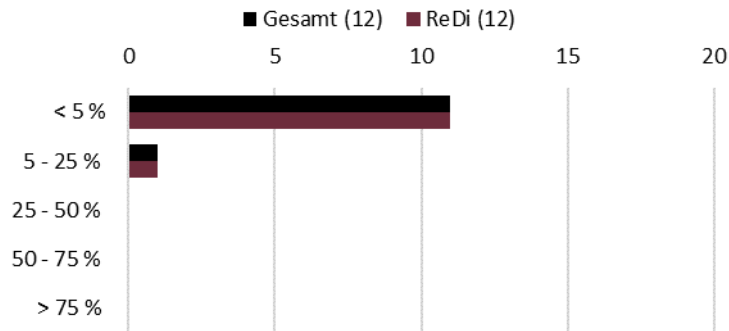


Häufigkeit von Überschreitung der Hilfsfrist (da nicht anders möglich)

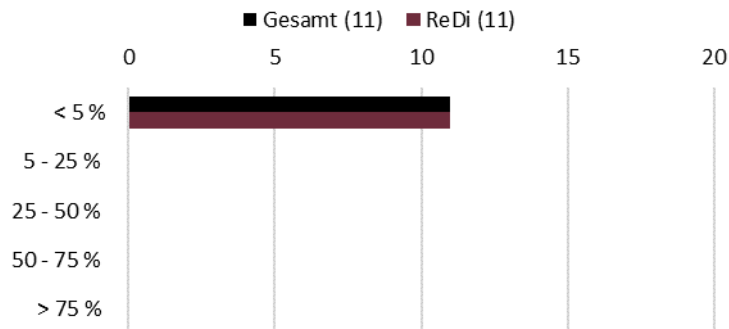


Rettungswagen

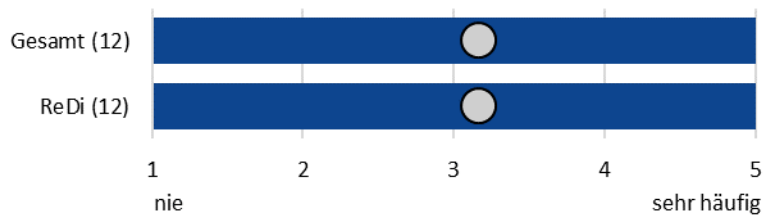
Häufigkeit von Einsatzfahrten ohne Sondersignal



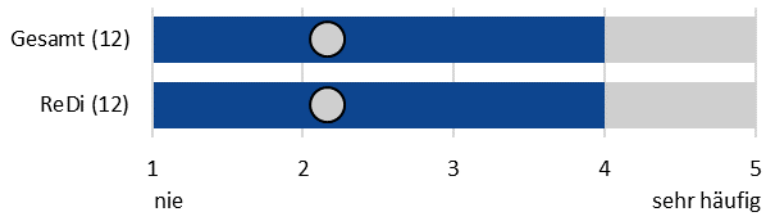
Häufigkeit von Einsatzfahrten mit Sondersignal



Häufigkeit von direkt aufeinander folgenden Einsätzen

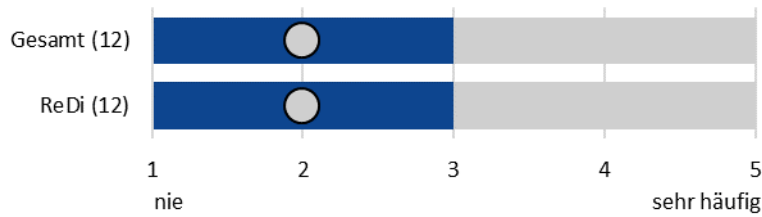


Häufigkeit von gleichen Routen





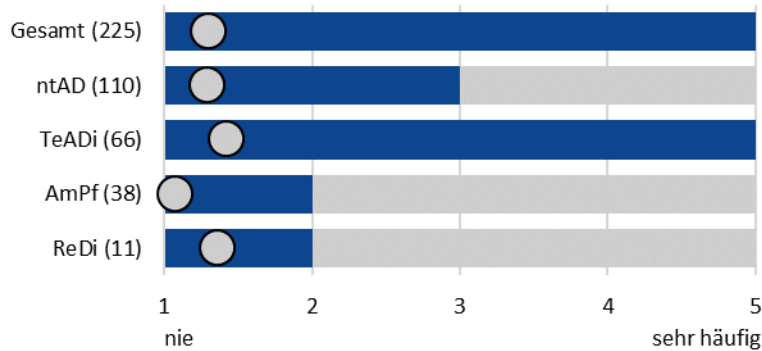
Häufigkeit von Überschreitung der Hilfsfrist (da nicht anders möglich)



T.1.4. Fahrten ins Ausland

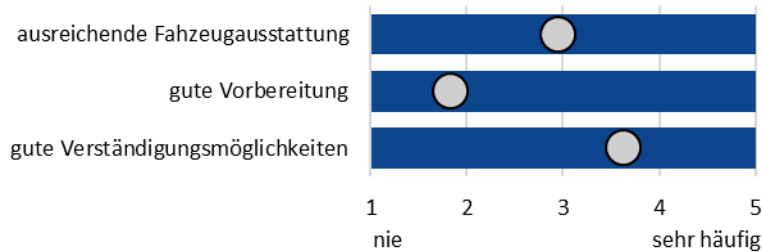
Pkw-Nutzung

Häufigkeit von Auslandsfahrten

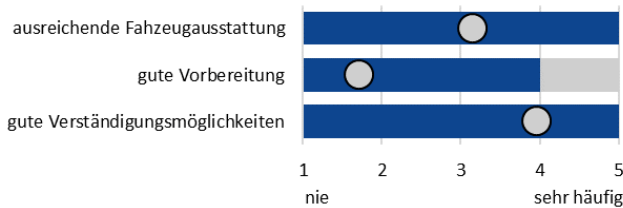


Gegebenheiten zu den Fahrten ins Ausland

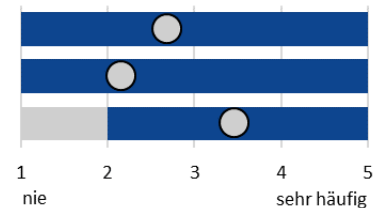
Gesamt (43)



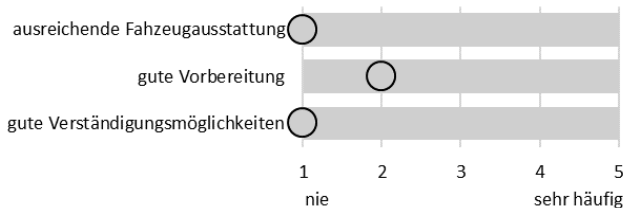
ntAD (25)



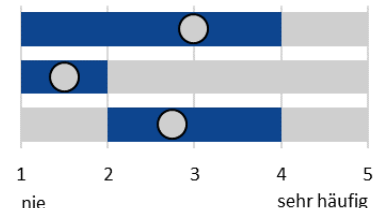
TeADi (13)



AmPf (1)



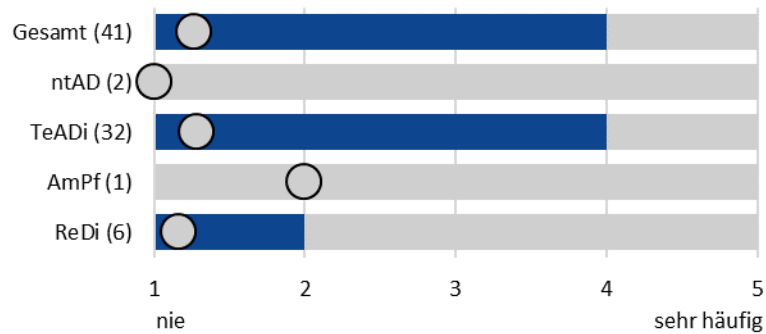
ReDi (4)



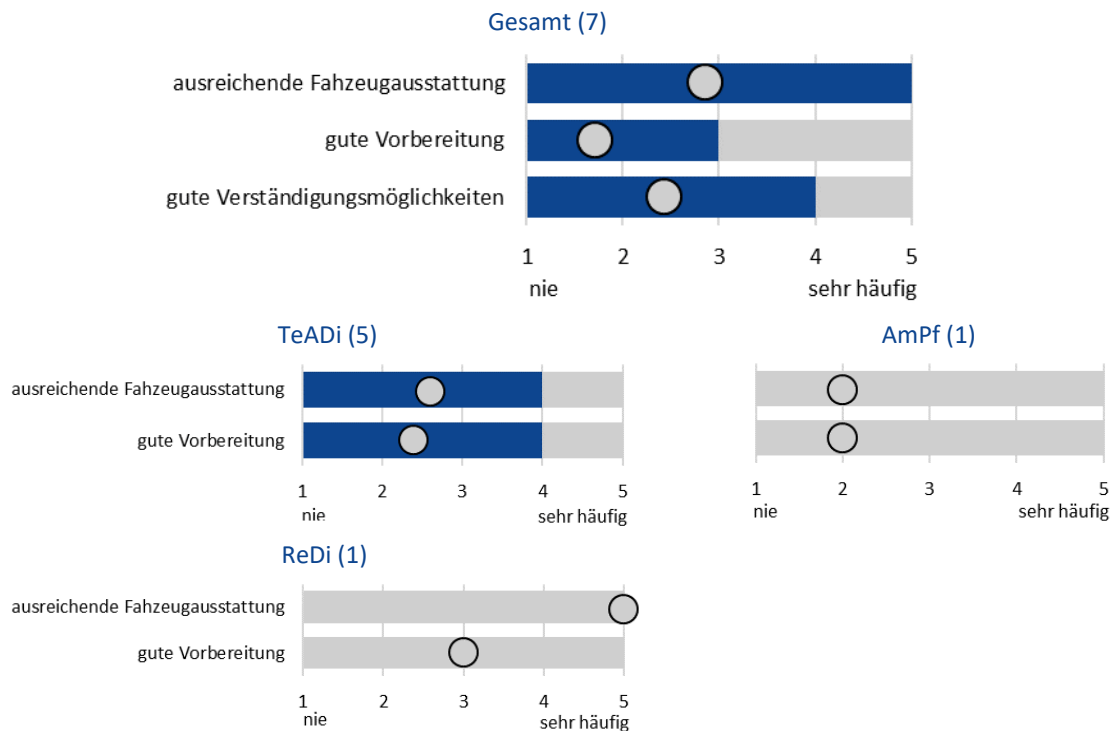


Lkw-Nutzung

Häufigkeit von Auslandsfahrten



Gegebenheiten zu den Fahrten ins Ausland





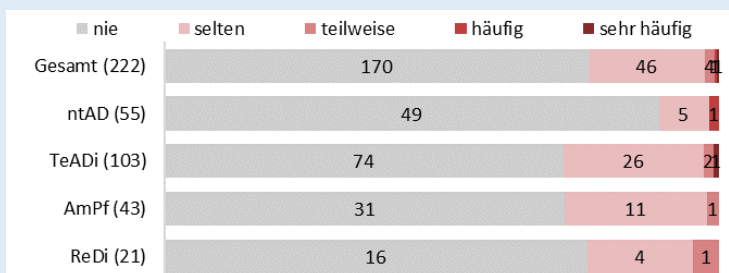
T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit

SCREENINGERGEBNISSE

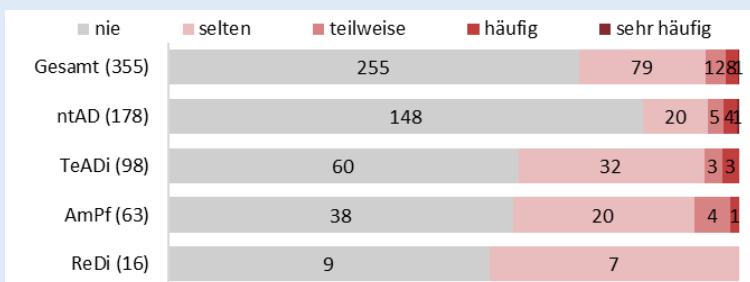
„Schlechter technischer Zustand der Verkehrsmittel“

Pkw

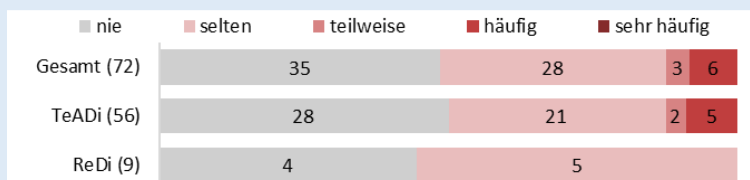
Arbeitswege



Berufliche Fahrten

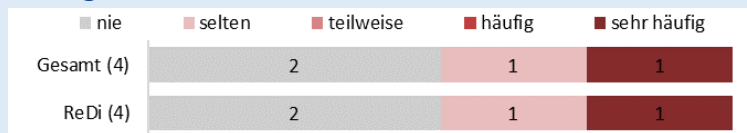


Lkw (berufliche Fahrten)

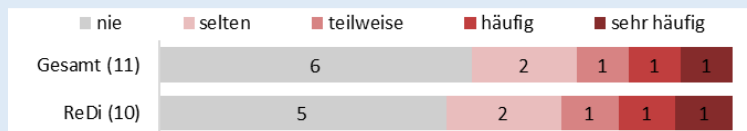


Rettungsdienst

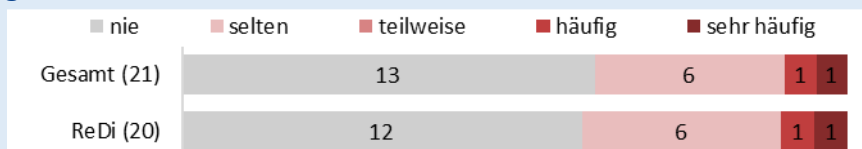
Notarztsatzfahrzeug



Krankentransportwagen



Rettungswagen





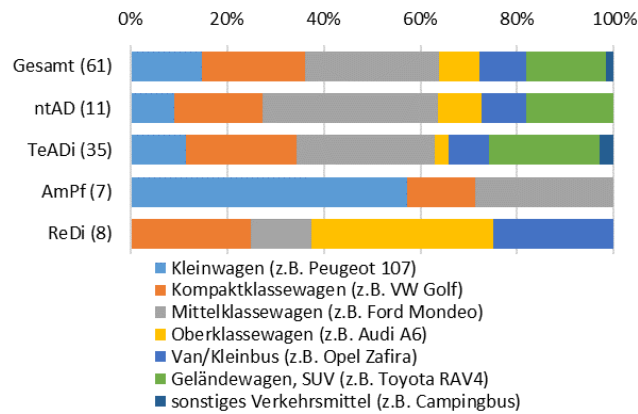
DETAILERGEBNISSE

T.2.1. Fahrzeugklasse bzw. -größe und Fahrzeugeigner

Pkw

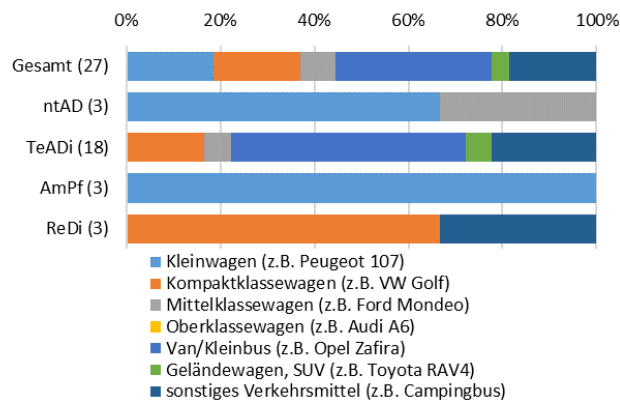
Arbeitswege

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)

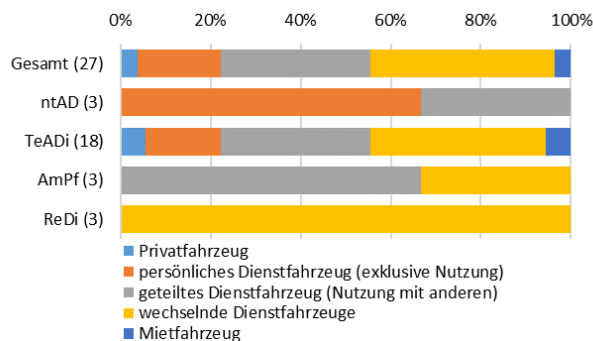


Berufliche Fahrten

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...

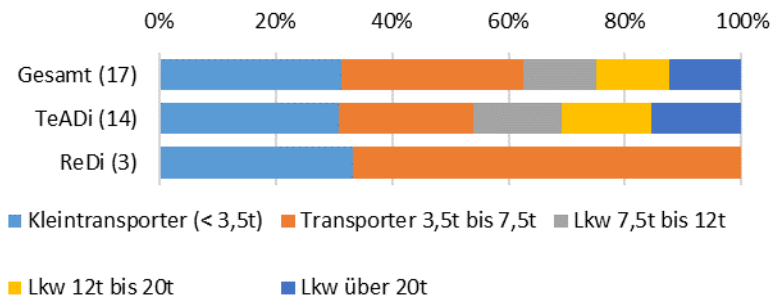




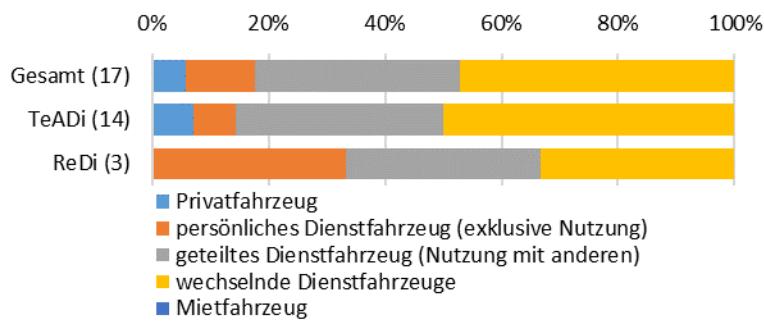
Lkw

Berufliche Fahrten

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



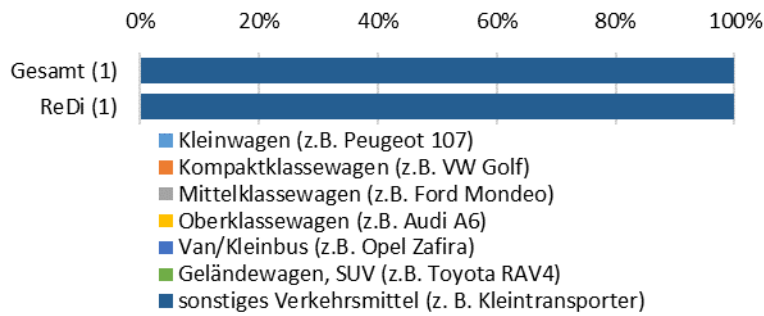
Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...



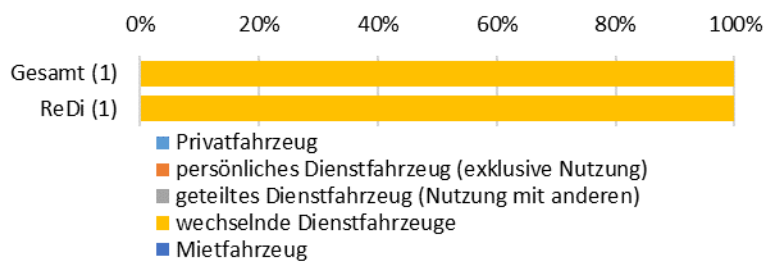
rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



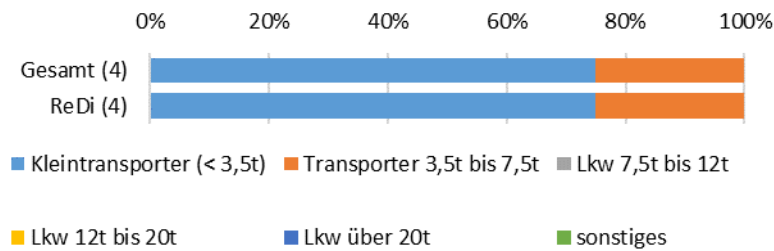
Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...



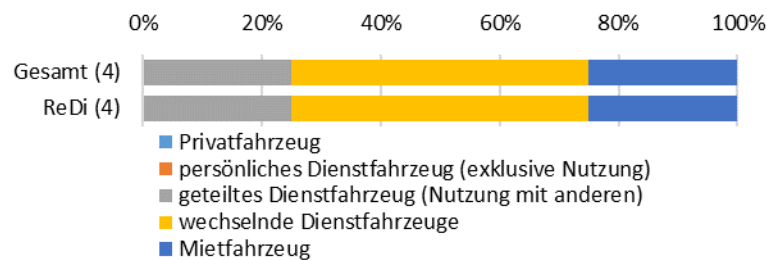


Krankentransportwagen

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)

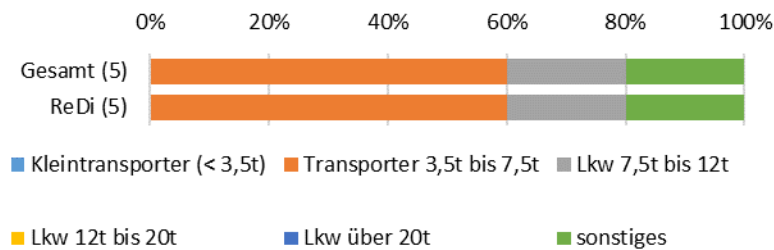


Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...

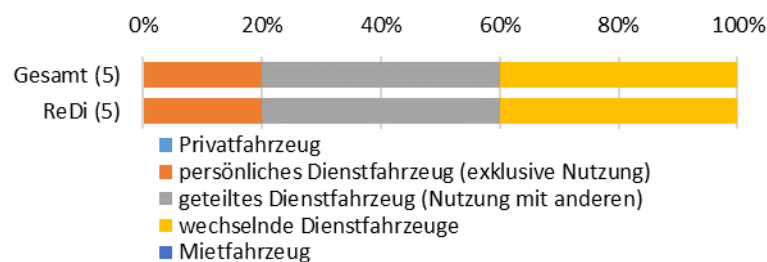


Rettungswagen

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...





T.2.2. Fahrzeugausstattung

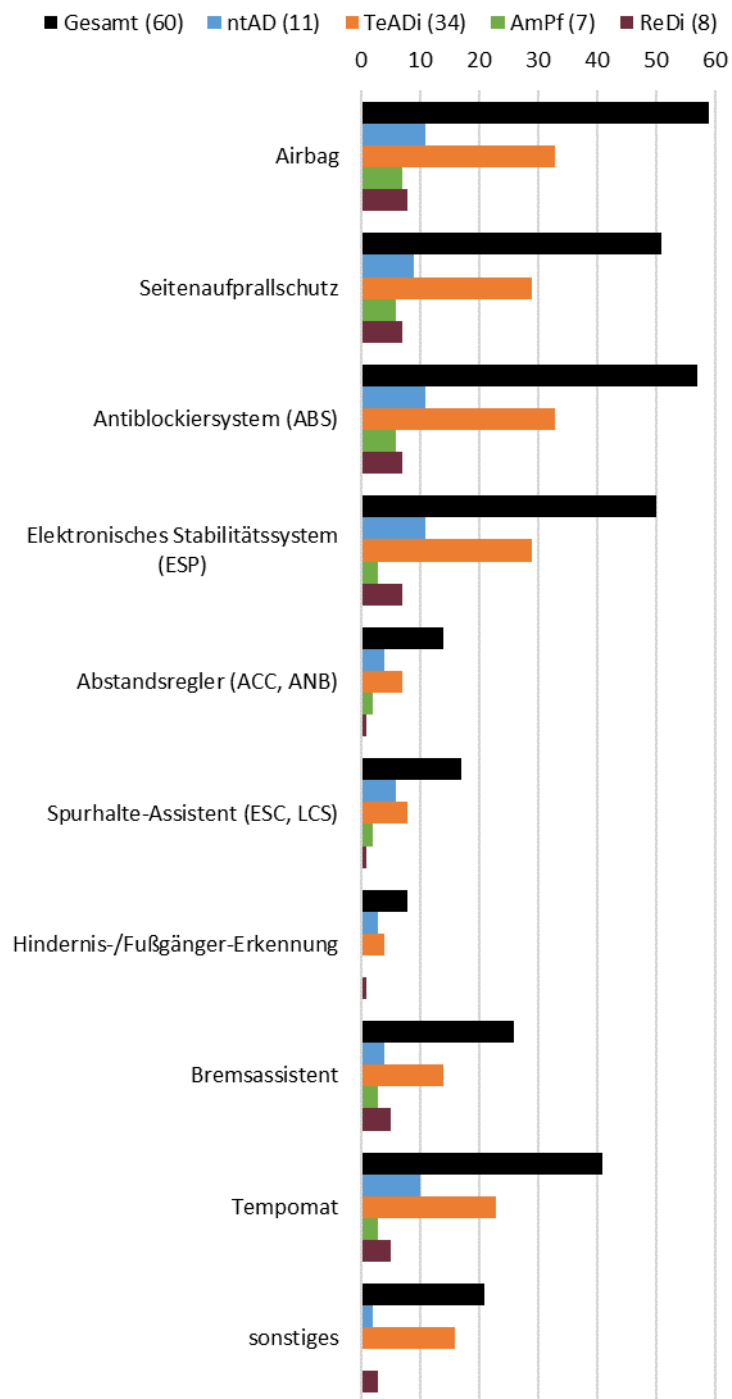
Pkw

Folgende Ausstattungen, Assistenzsysteme, Ein- oder Umbauten, über die das Fahrzeug derzeit nicht verfügt, wären aus Sicht der Beschäftigten sinnvoll:

- Automatische Distanzregelung / Abstandswarnung
- Xenon/LED Abblendlicht
- Dynamisches Scheinwerfersystem
- Automatikgetriebe
- Gelbe Rundumleuchten
- Zurrpunkte in Bezug auf ältere Fahrzeuge
- Rückfahrkameras
- Navigationssystem
- Bremsassistent
- Klimaanlage / Standheizung
- Winterreifen (bisher nur Ganzjahresreifen)
- Elektrisch einstellbare Außenspiegel
- Elektrische Fensterheber
- ABS
- PDC an der Fahrzeugfront
- Radio
- Bedarfsgerechte Ausrüstung (Büro, Werkstatt, etc.)
- Tempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Sprachsteuerung



Vorhandene Ausstattung des Pkw (Mehrfachantworten möglich)





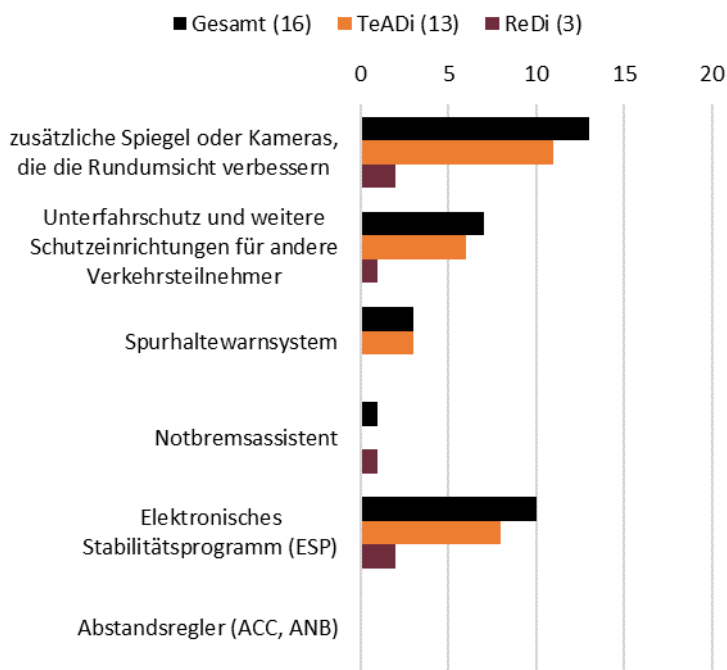
Lkw

Folgende Ausstattungen, Assistenzsysteme, Ein- oder Umbauten, über die das Fahrzeug derzeit nicht verfügt, wären aus Sicht der Beschäftigten sinnvoll:

- Notbremsassistent
- Spurhaltewarnsystem
- Rückfahrkamera
- Totwinkel-Assistenz

Berufliche Fahrten

Vorhandene Ausstattung des Lkw (Mehrfachantworten möglich)

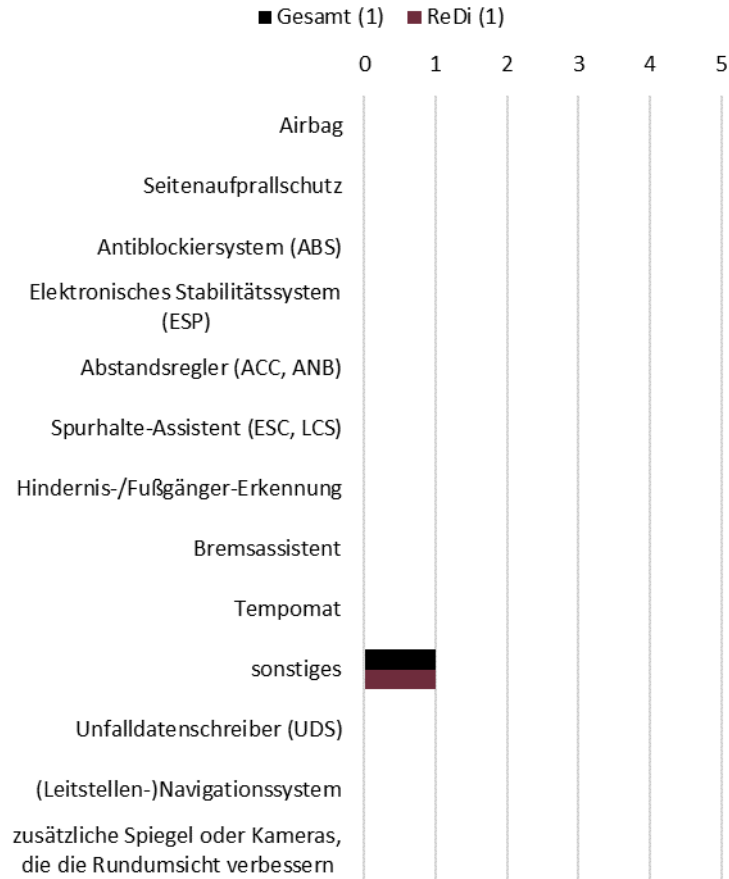




Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

Vorhandene Ausstattung (Mehrfachantworten möglich)



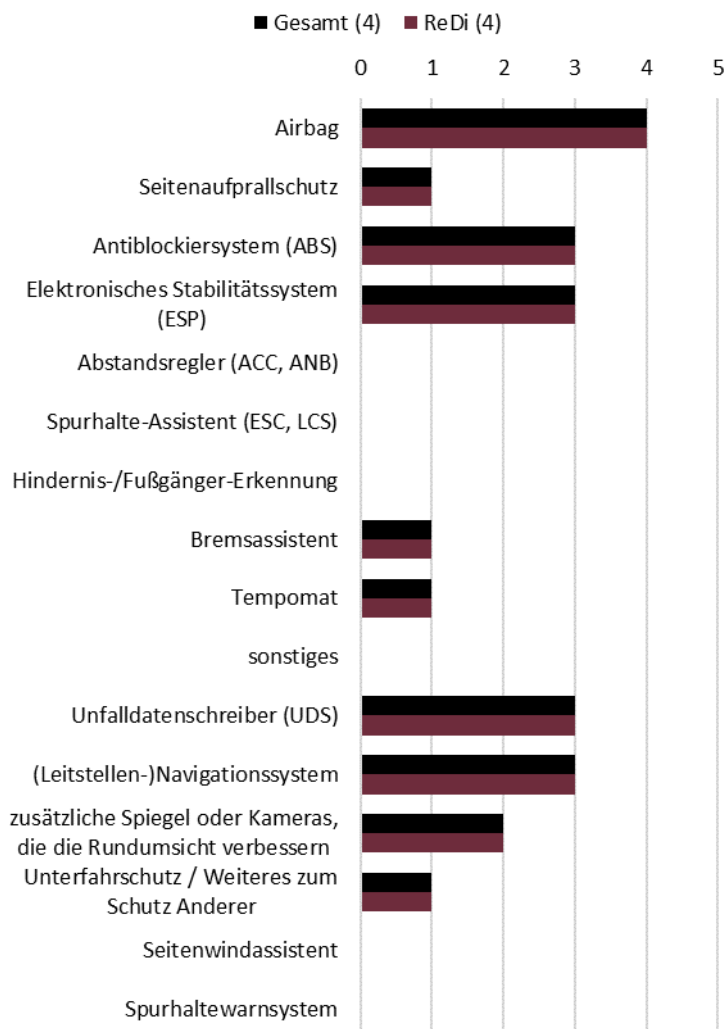


Krankentransportwagen

Folgende Ausstattungen, Assistenzsysteme, Ein- oder Umbauten, über die das Fahrzeug derzeit nicht verfügt, wären aus Sicht der Beschäftigten sinnvoll:

- Totwinkel-Assistenz

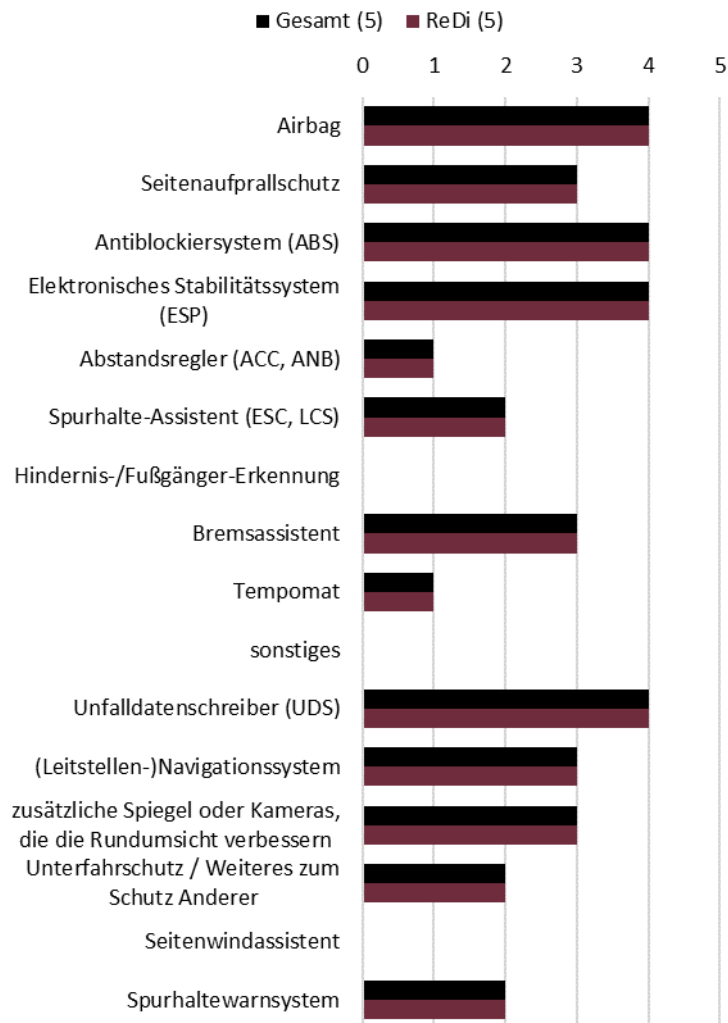
Vorhandene Ausstattung (Mehrfachantworten möglich)





Rettungswagen

Vorhandene Ausstattung (Mehrfachantworten möglich)



Sondersignalfahrten

Folgende Ausstattungen, Assistenzsysteme, Ein- oder Umbauten, über die das Fahrzeug derzeit nicht verfügt, wären aus Sicht der Beschäftigten sinnvoll:

- Doppelbereifung auf der Hinterachse

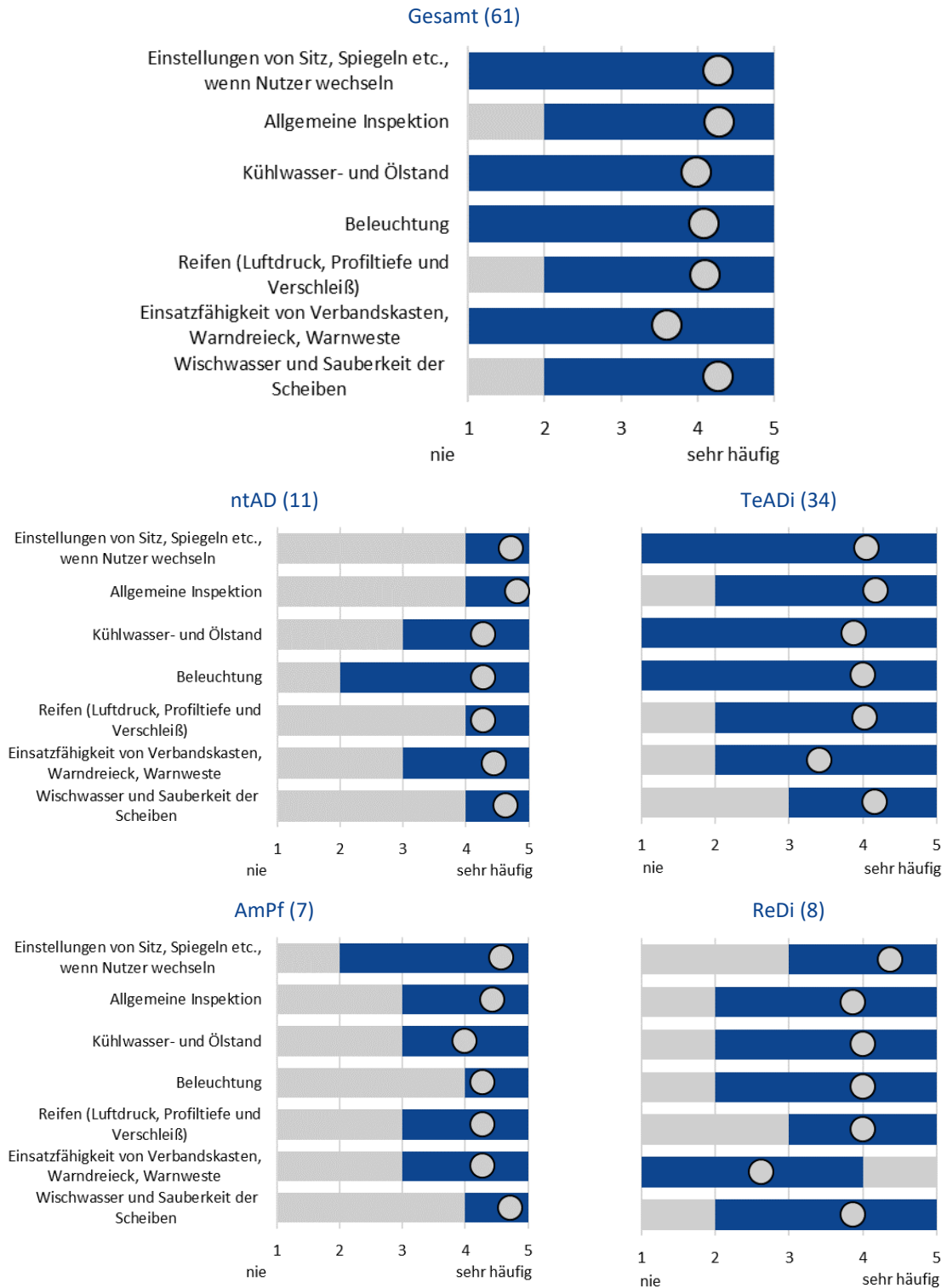


T.2.3. Technische Sicherheit

Pkw

Arbeitsweg

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

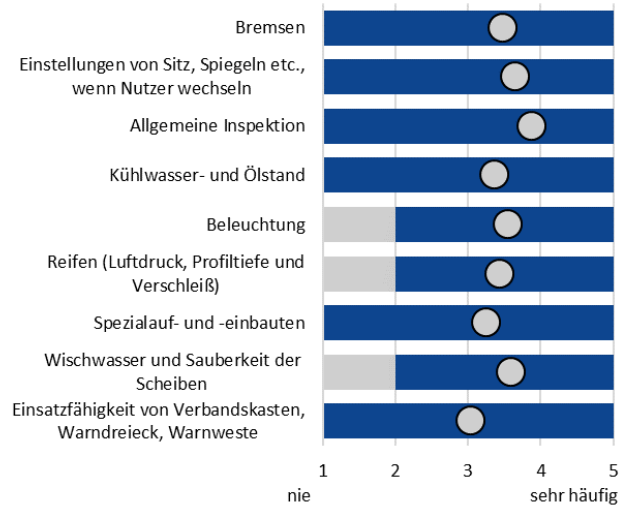




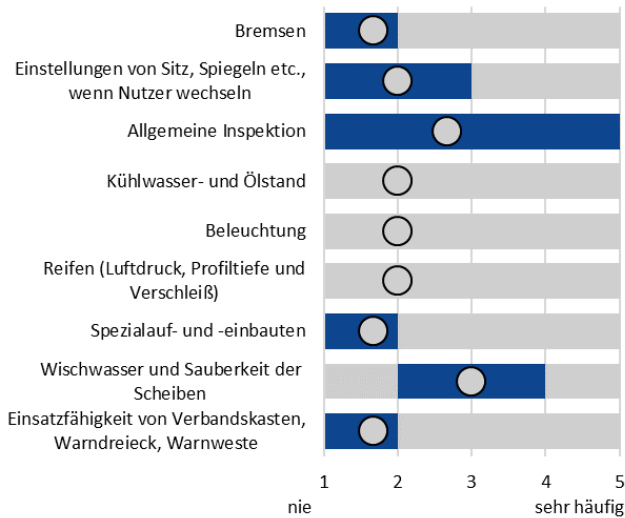
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

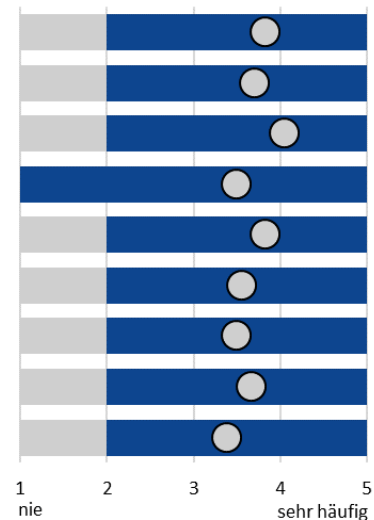
Gesamt (27)



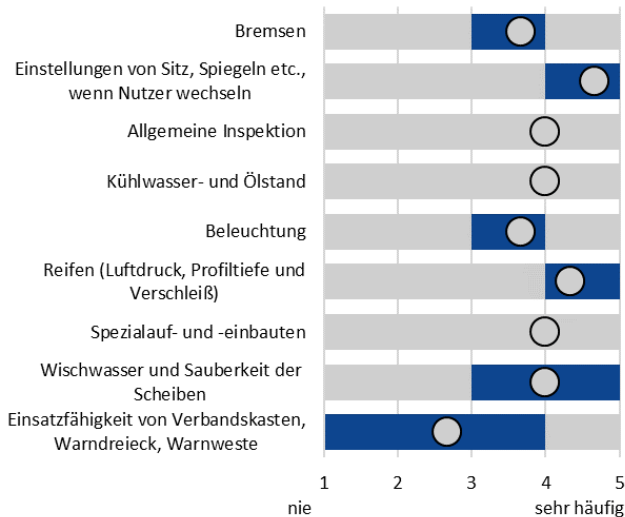
ntAD (3)



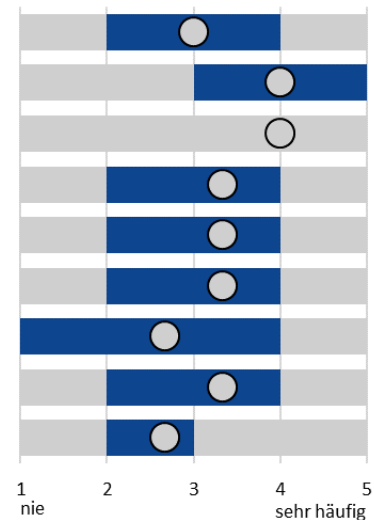
TeADi (18)



AmPf (3)



ReDi (3)



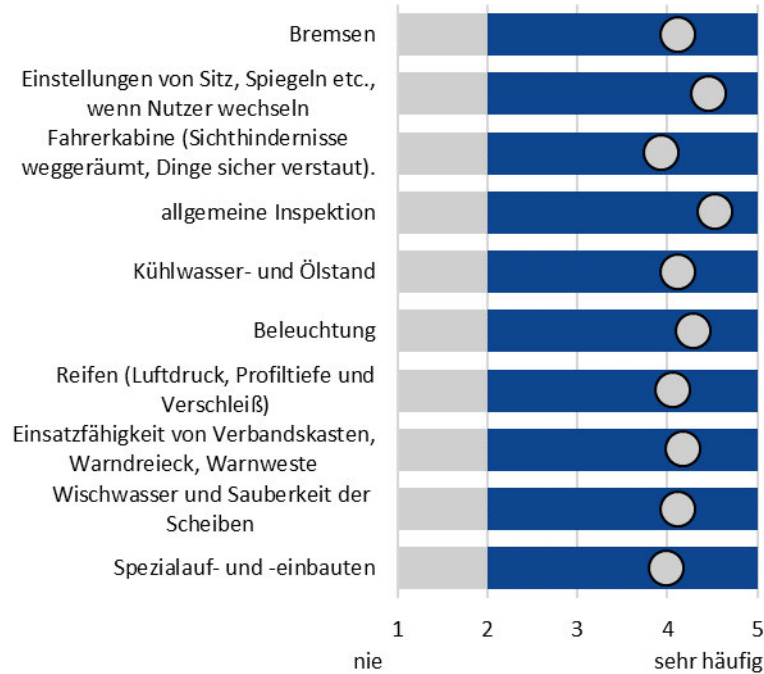


Lkw

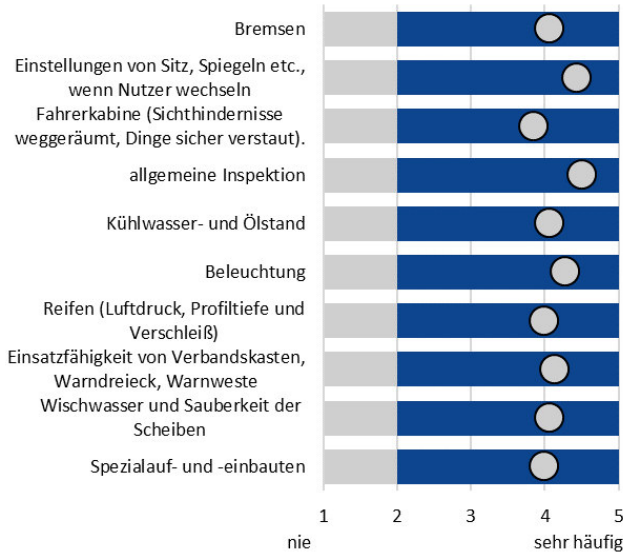
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

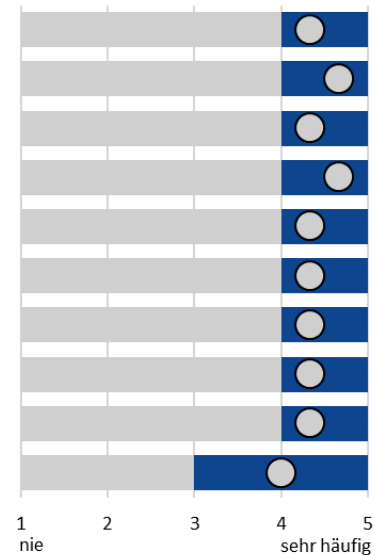
Gesamt (17)



TeADi (14)



ReDi (3)



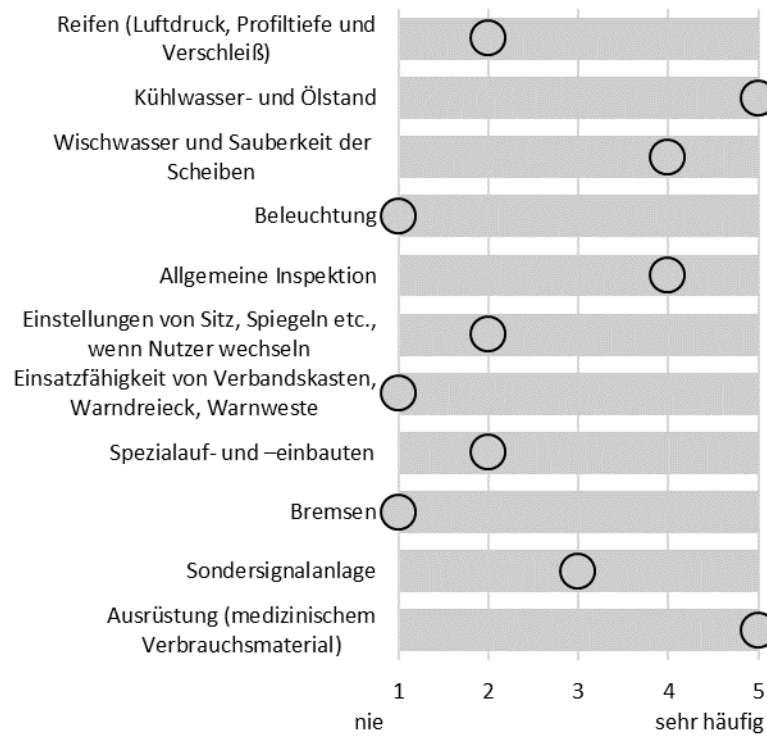
Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

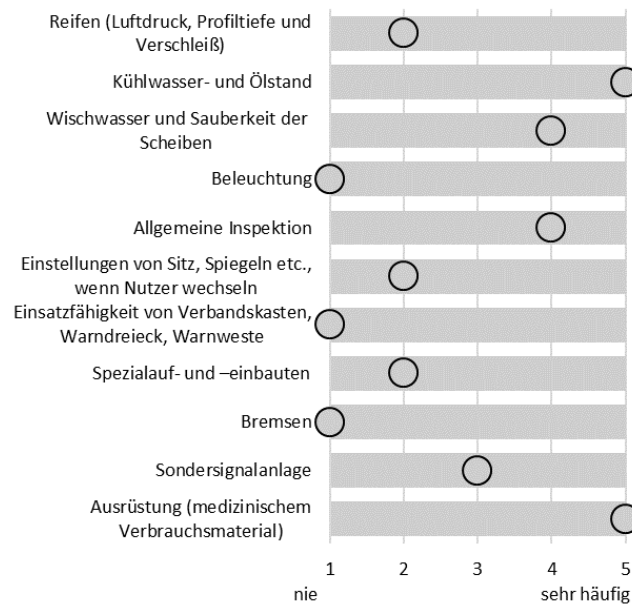


Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

Gesamt (1)



ReDi (1)

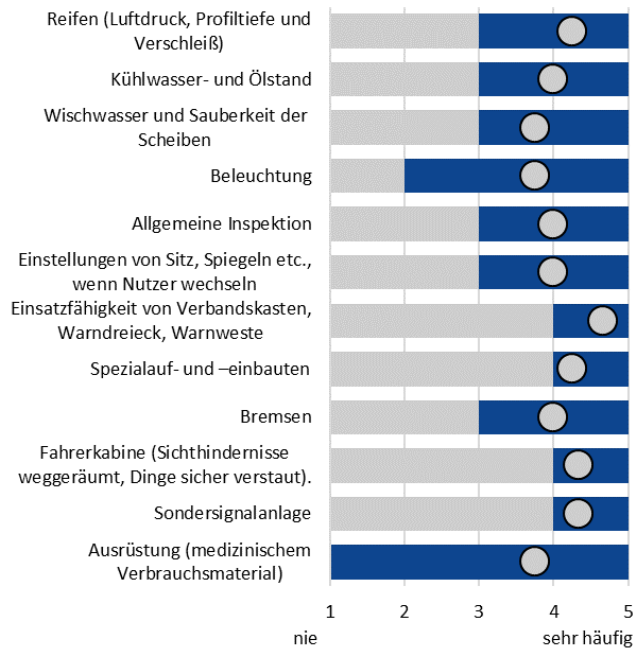


Krankentransportwagen

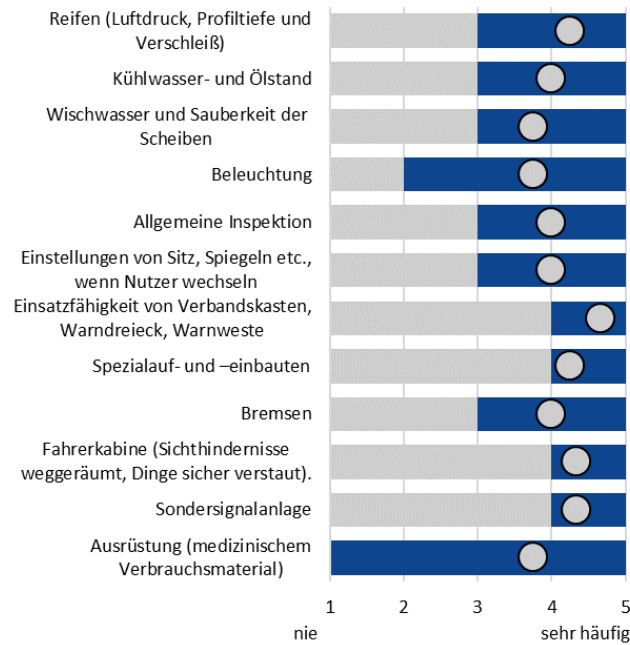


Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

Gesamt (4)



ReDi (4)

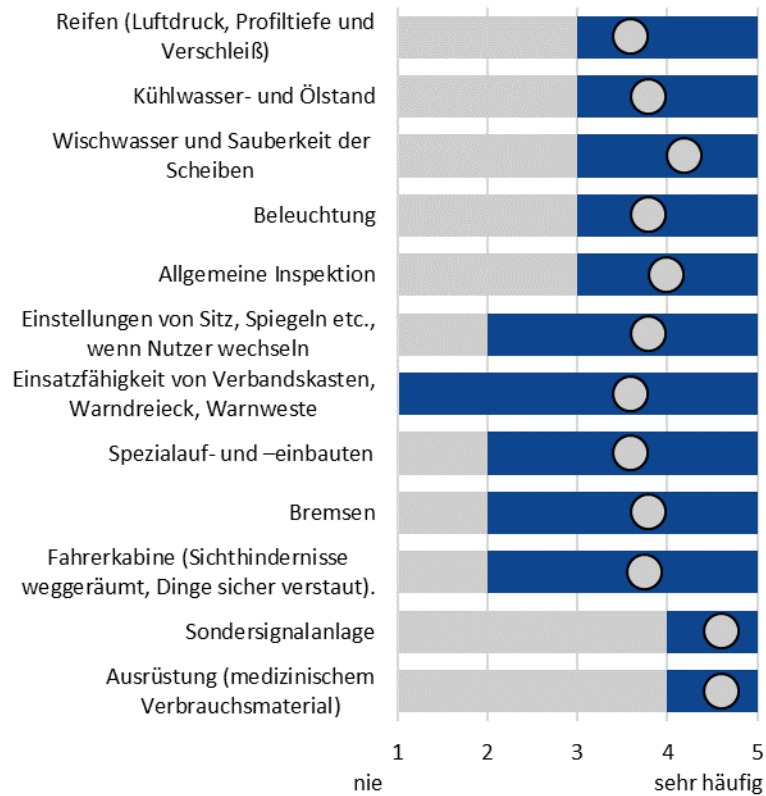




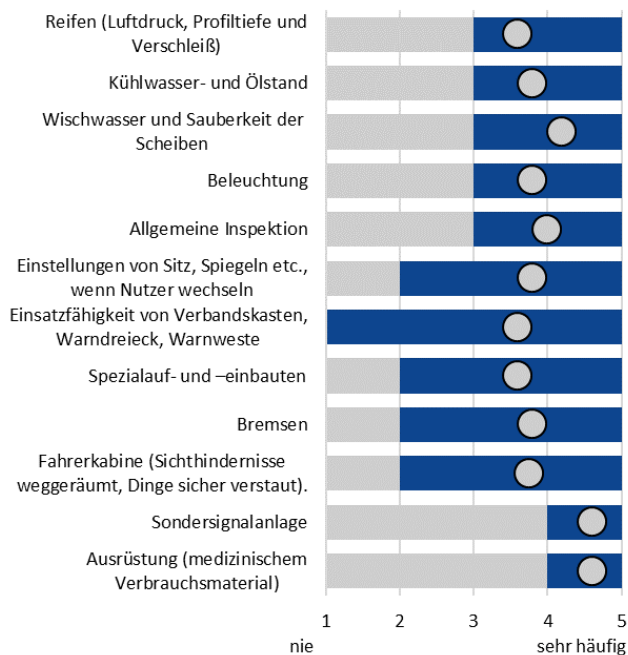
Rettungswagen

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

Gesamt (5)



ReDi (5)





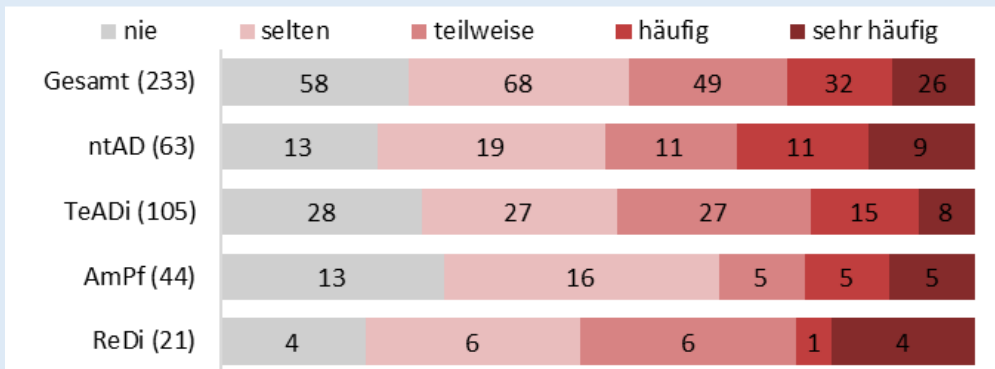
T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung

SCREENINGERGEBNISSE

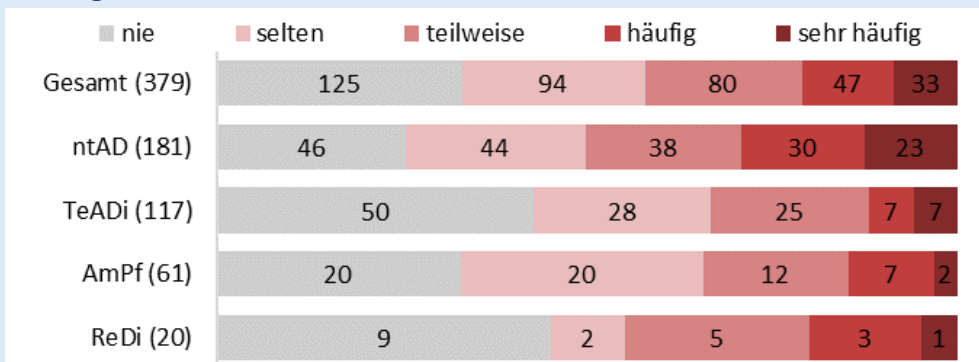
„Fehlen sicherheitsgerechter Kleidung“

Fußwege

Arbeitswege



Berufliche Wege





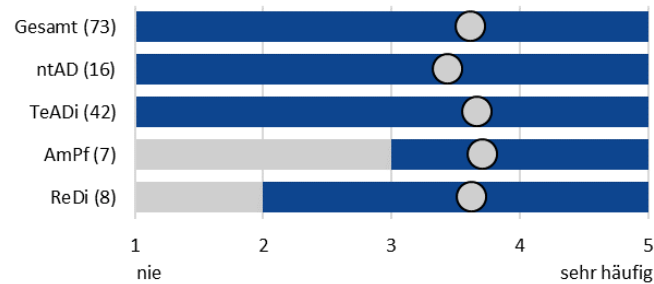
DETAILERGEBNISSE

T.3.1. Sicherheitsgerechte Schuhe

Fußwege

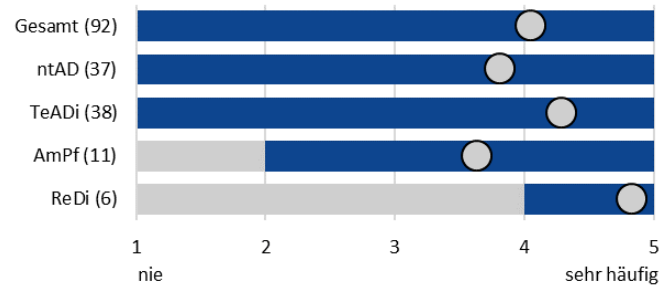
Arbeitsweg

Tragen von sicherheitsgerechten Schuhe



Berufliche Wege

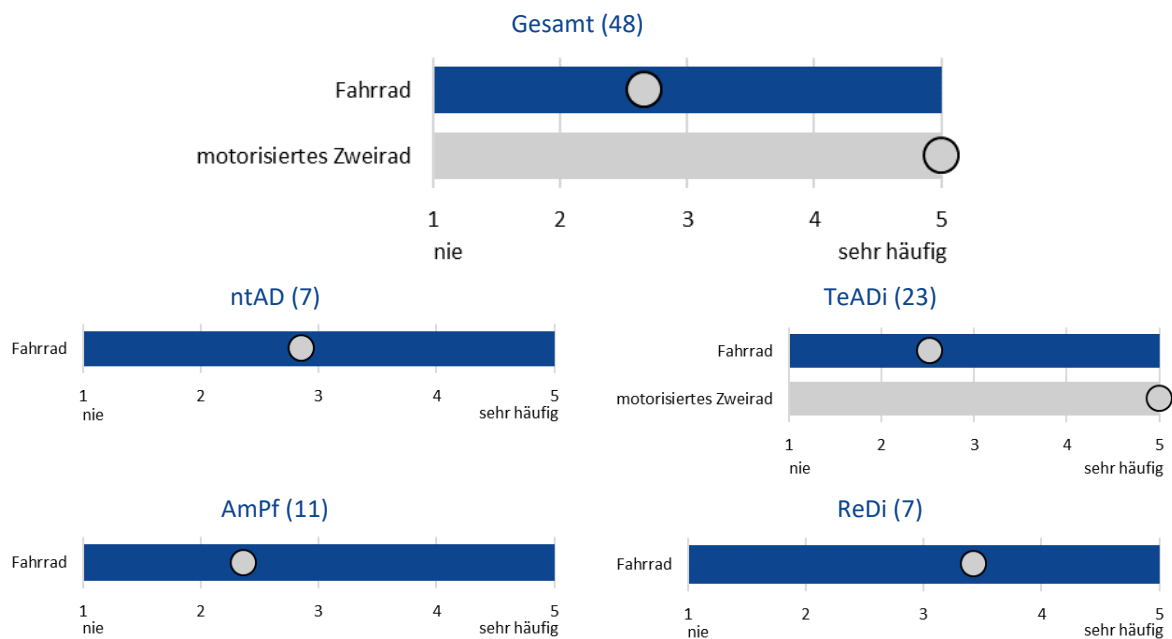
Tragen von sicherheitsgerechten Schuhe



T.3.2. Helm

Arbeitsweg

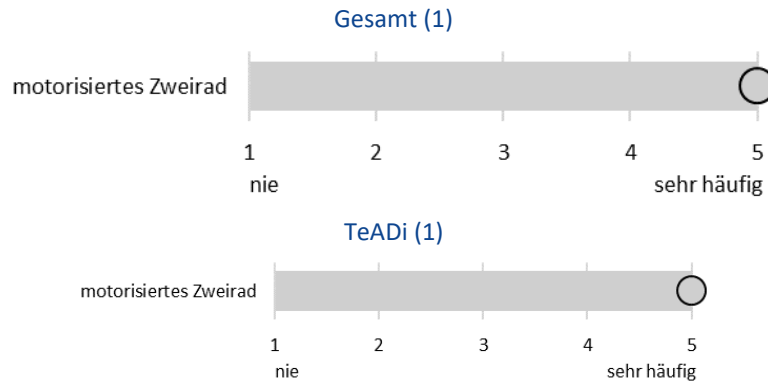
Tragen eines Helmes





Berufliche Fahrten

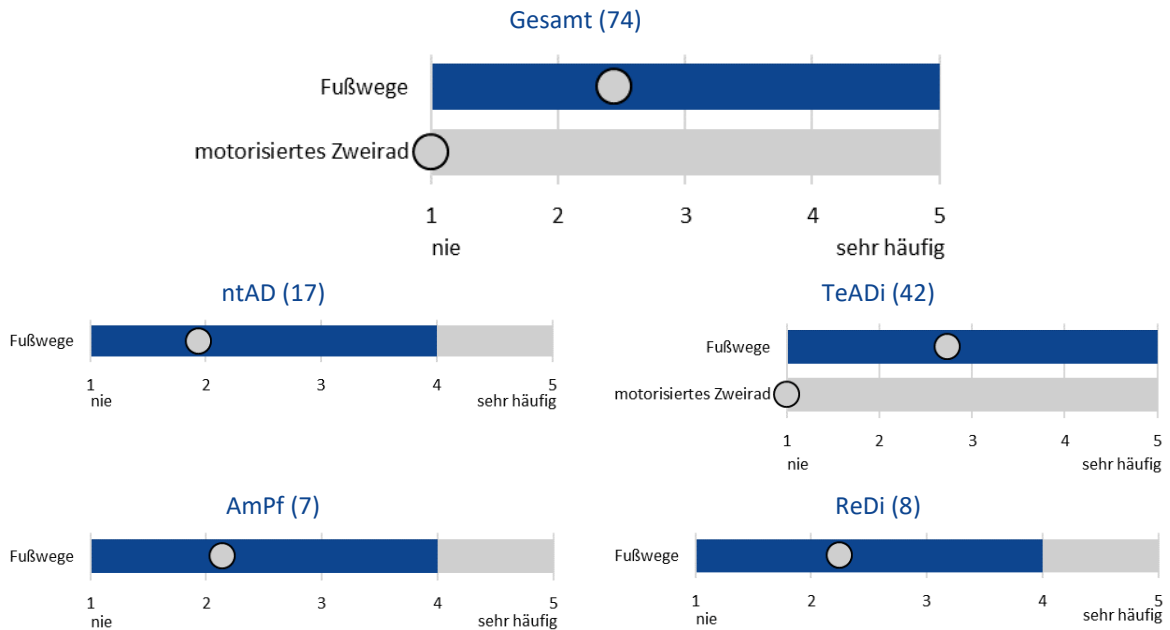
Tragen eines Helmes



T.3.3. Schutzkleidung (Protektoren, Reflektierende Kleidung)

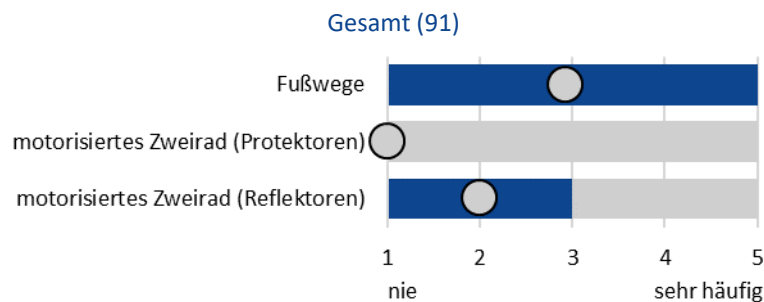
Arbeitsweg

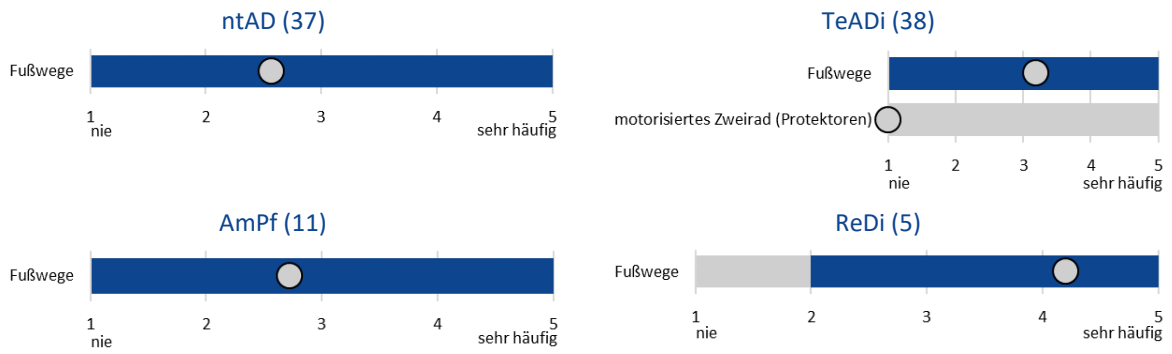
Tragen von Schutzkleidung (z. B. Reflektoren, Protektoren)



Berufliche Fahrten und Wege

Tragen von Schutzkleidung (z. B. Reflektoren, Protektoren)

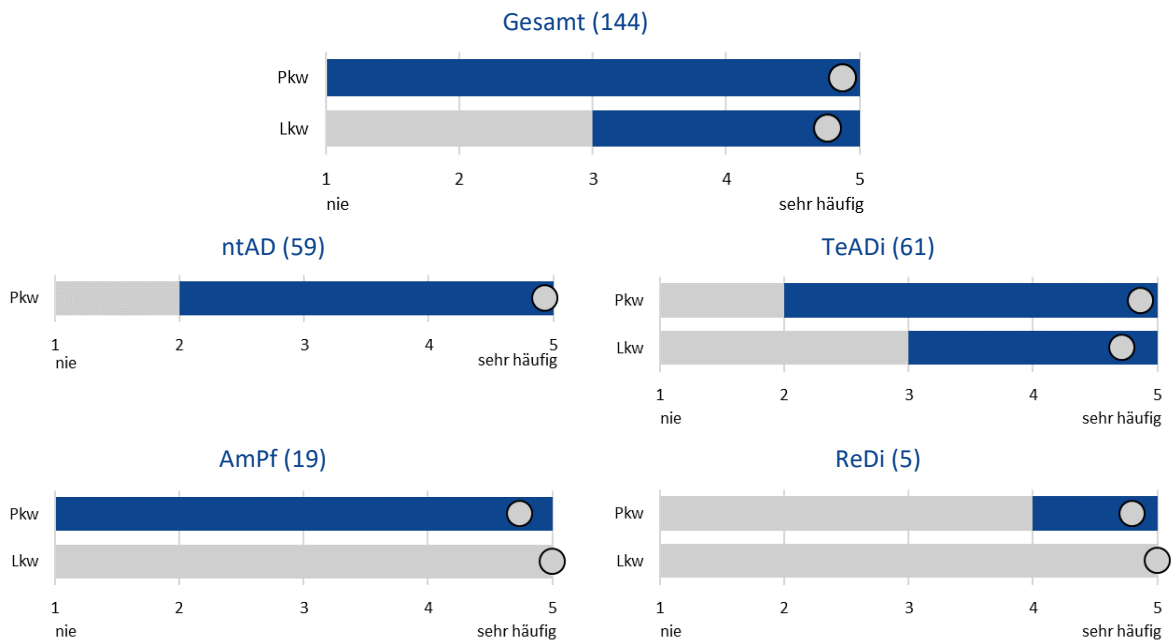




T.3.4. Gurtnutzung

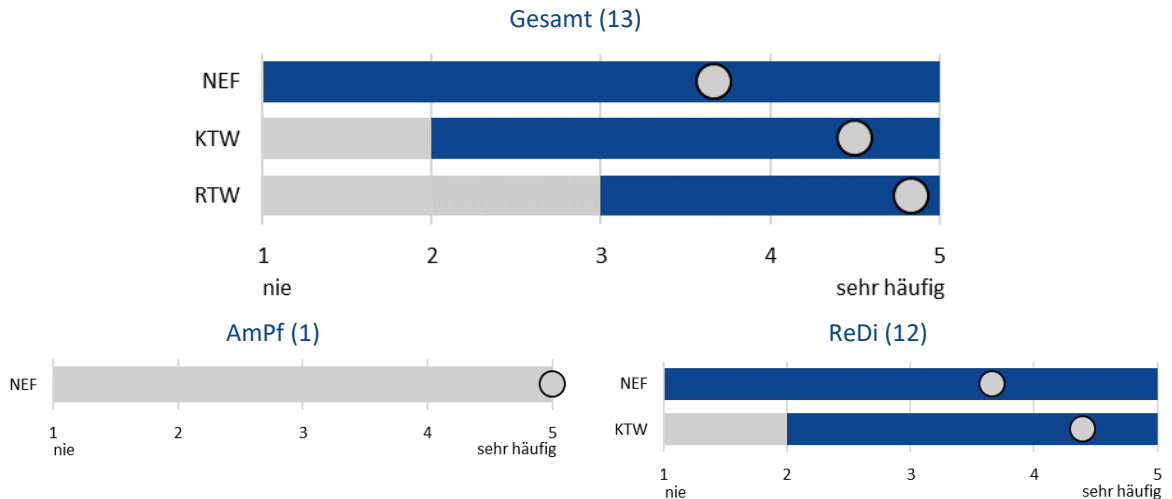
Berufliche Fahrten

Anlegen eines Gurts



Rettungsdienst

Anlegen eines Gurts





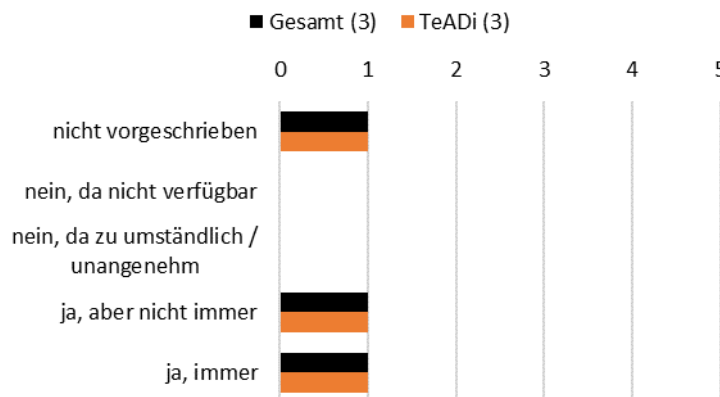
T.3.5. Sicherheitsgerechte Kleidung bei Flurförderzeugnutzung

Zusammenfassung

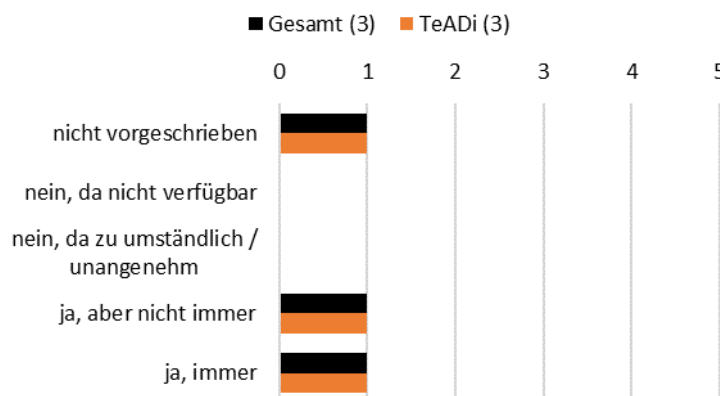
[Text – Was ist auffällig, Warum ist das als kritisch zu sehen, Was kann man machen (nicht: Maßnahmen aus dem Katalog)]

Tragen von Warnschutzkleidung oder Sicherheitsausrüstung

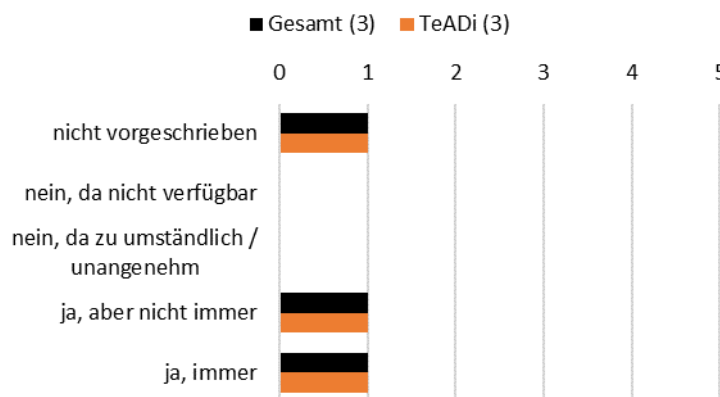
Schutzhelm



Schutzbrille

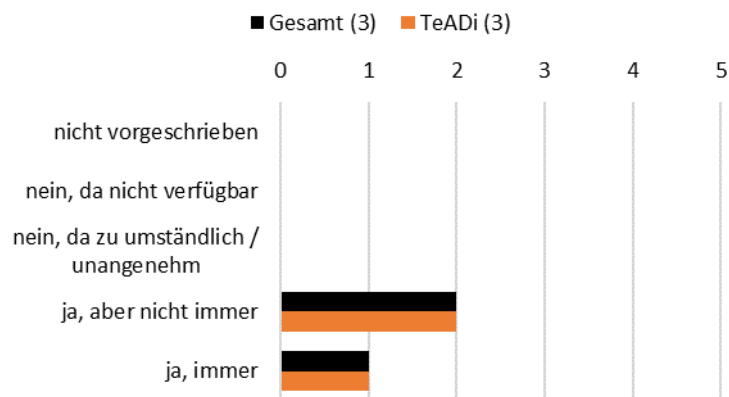


Gehörschutz

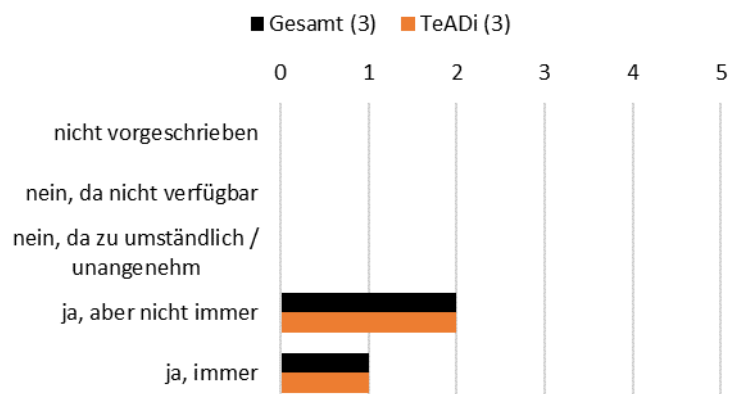




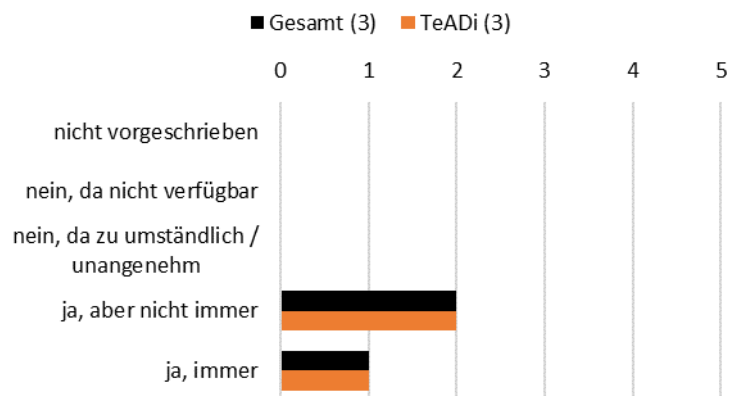
Sicherheitsschuhe



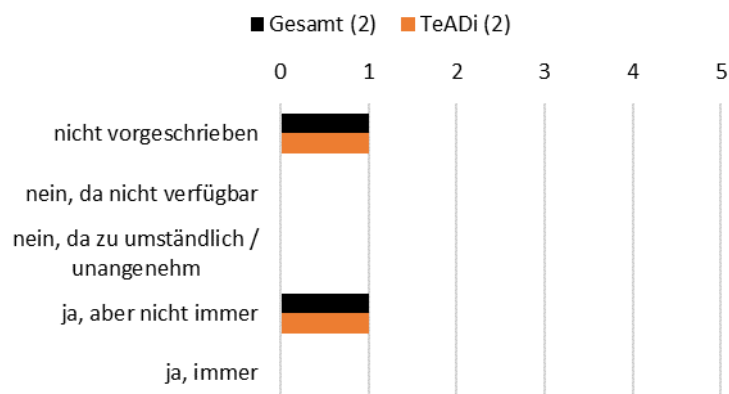
Sicherheitsweste, -jacke oder -anzug



Schutzhandschuhe



Nutzung eines Rückhaltesystems (z. B. Gurt)





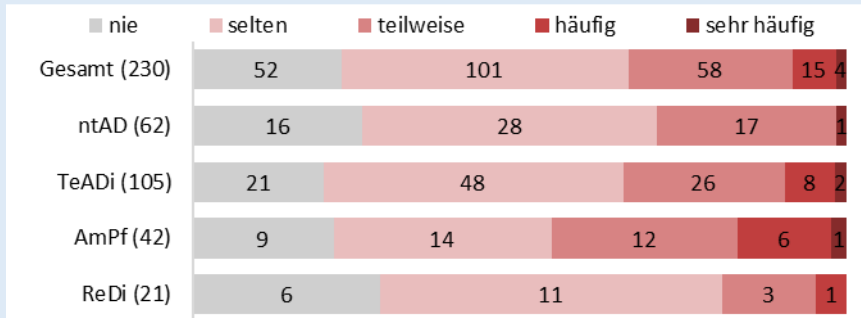
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

SCREENINGERGEBNISSE

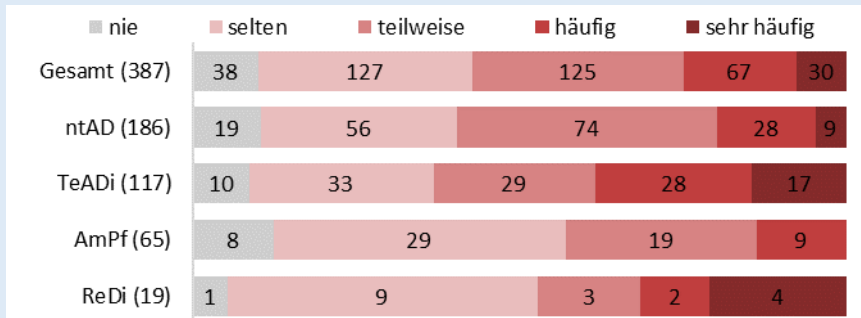
„Es gibt gefährliche Streckenabschnitte“

Fußwege

Arbeitswege

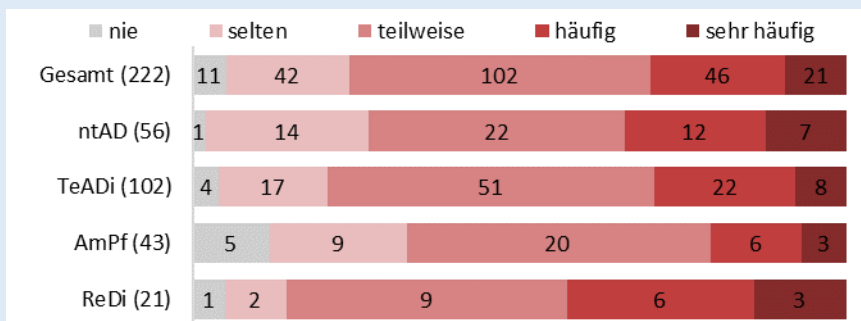


Berufliche Wege

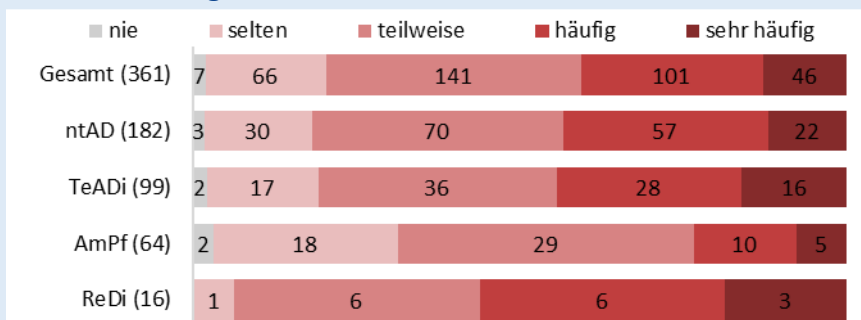


Pkw

Arbeitswege

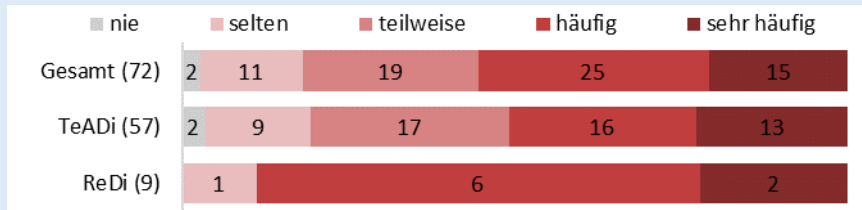


Berufliche Fahrten und Wege



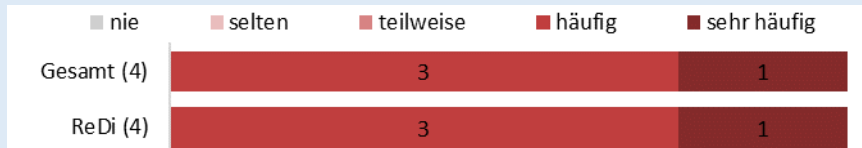


Lkw (Berufliche Fahrten)

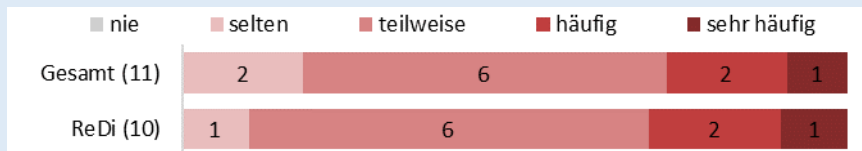


Rettungsdienst

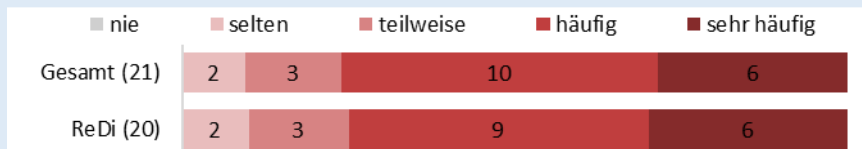
Notarzteinsetzfahrzeug



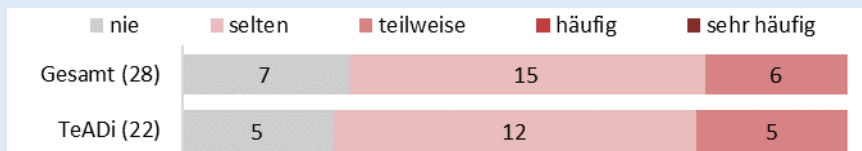
Krankentransportwagen



Rettungswagen



Flurförderzeug (Berufliche Fahrten)





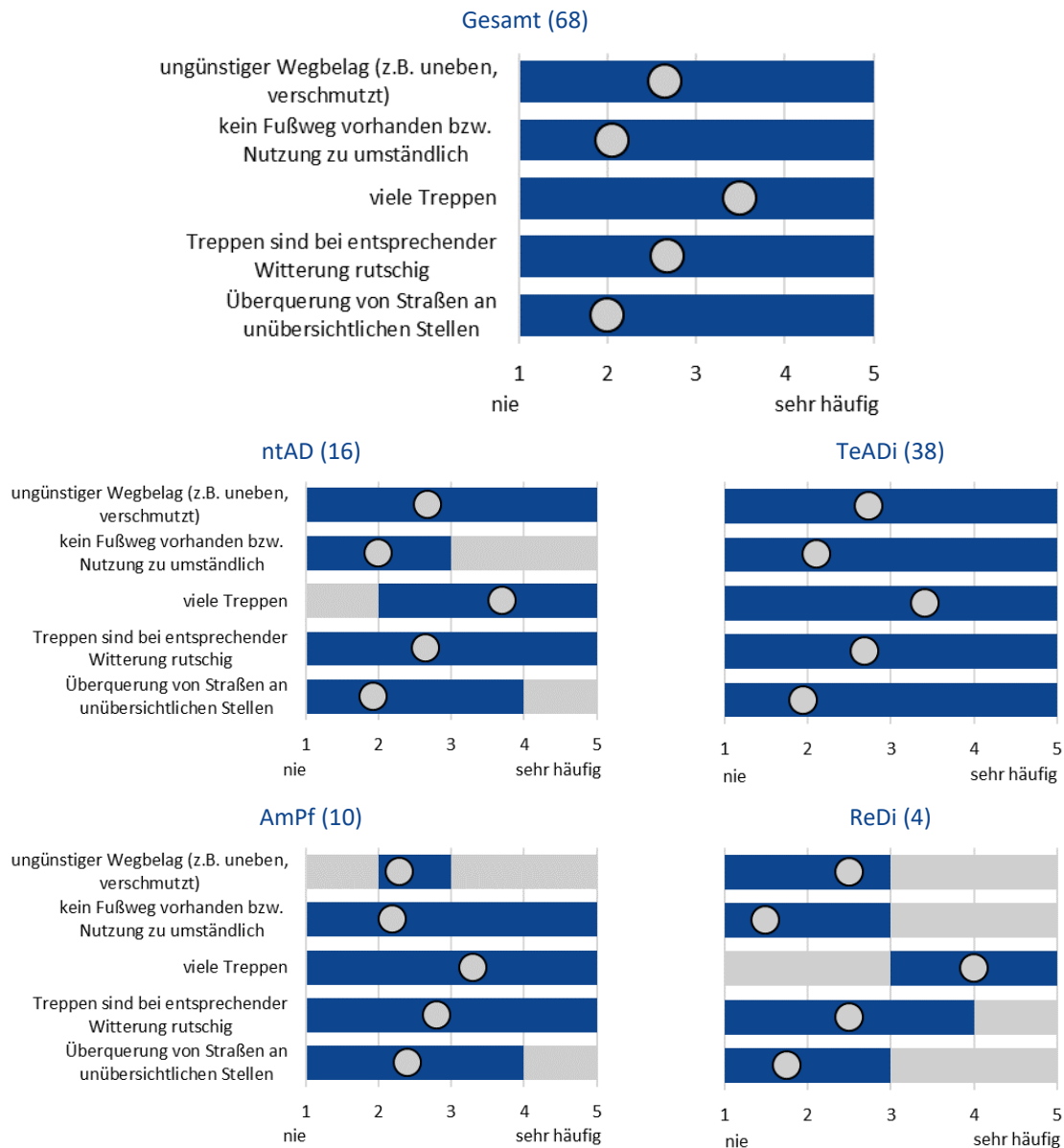
DETAILERGEBNISSE

T.4.1. Gefährliche Verkehrsbereiche

Arbeitswege

Fußwege

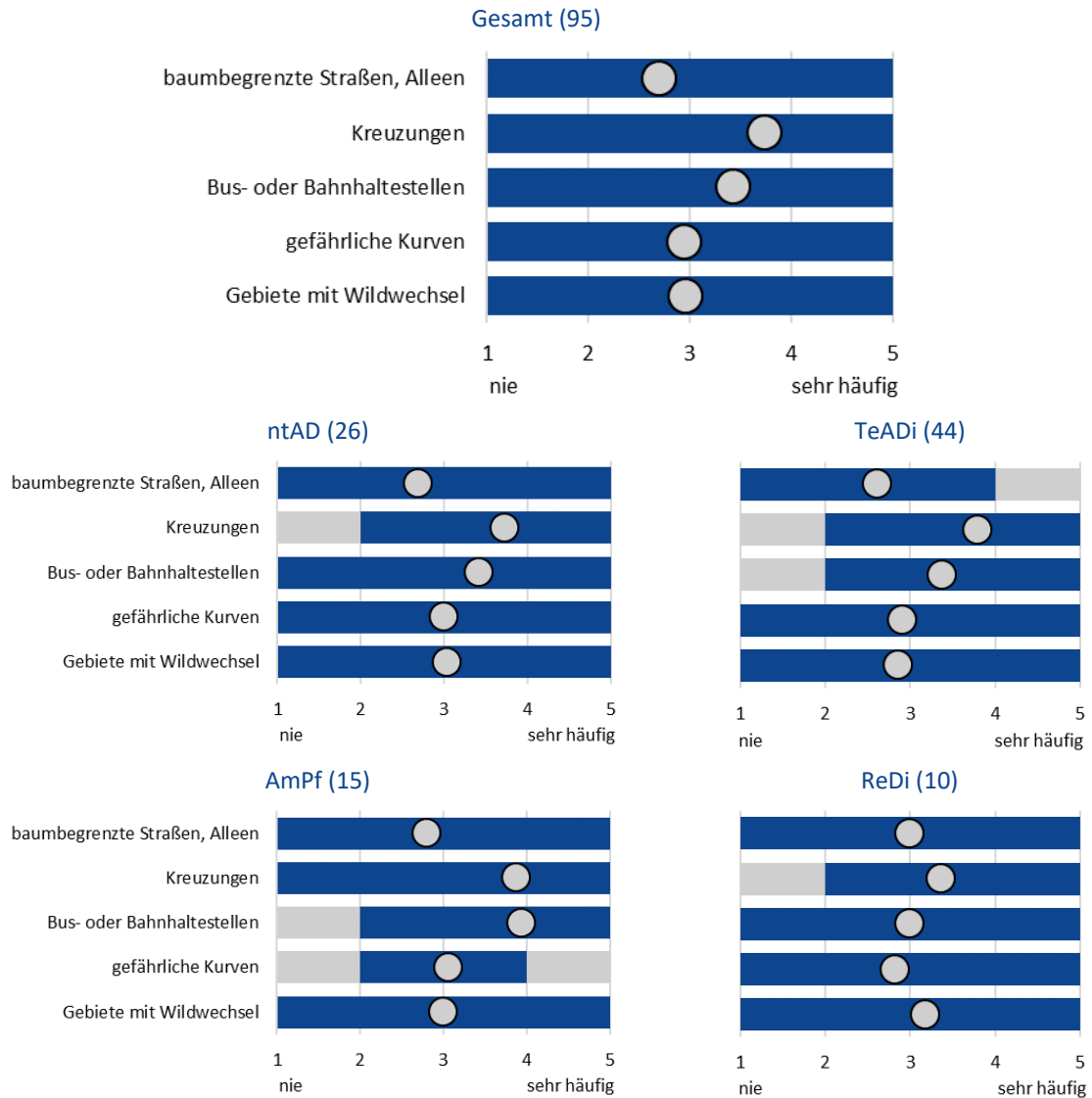
Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche





Pkw

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche



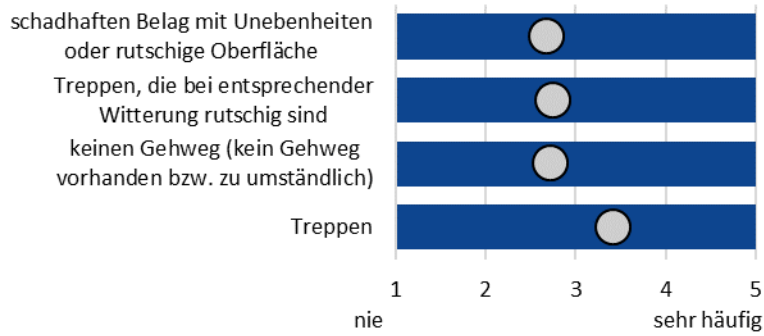


Berufliche Fahrten und Wege

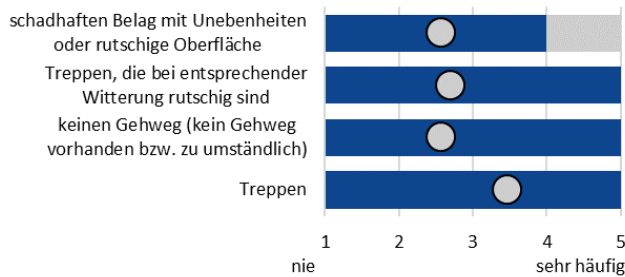
Fußwege

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

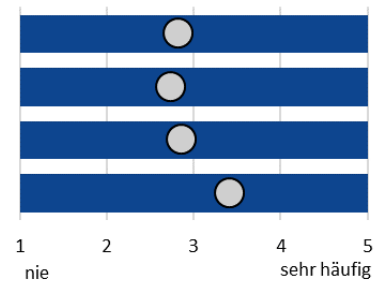
Gesamt (135)



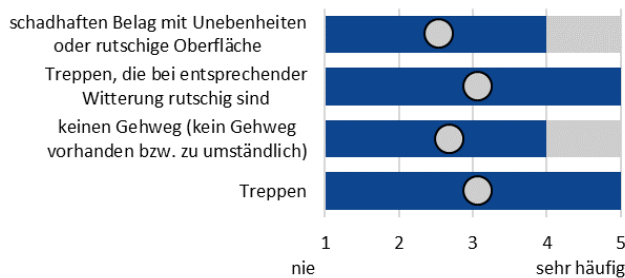
ntAD (59)



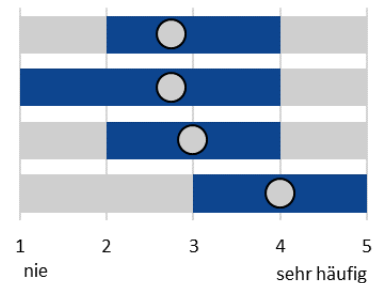
TeADi (58)



AmPf (13)



ReDi (4)

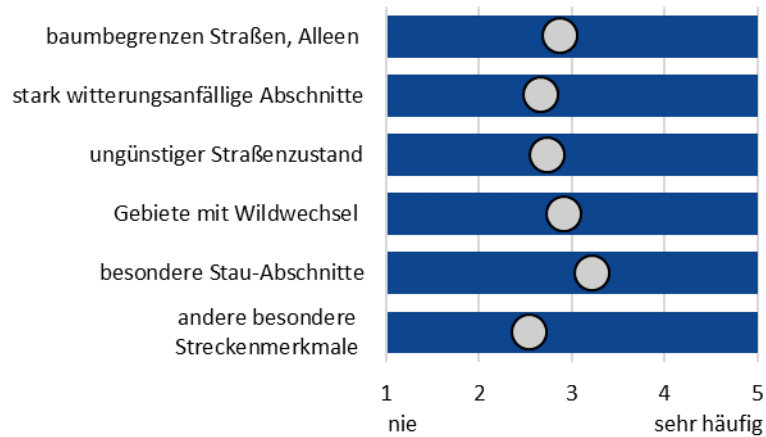




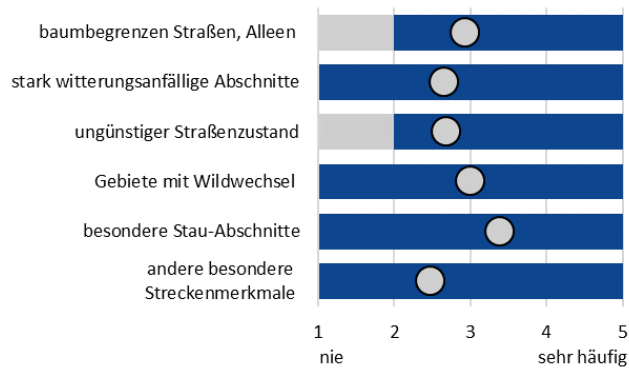
Kraftfahrzeug

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

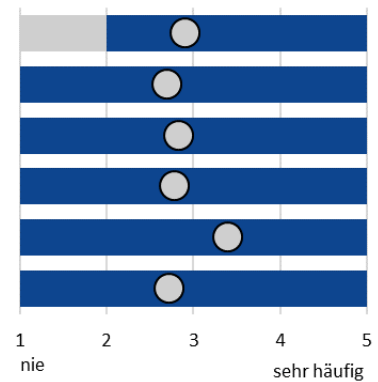
Gesamt (197)



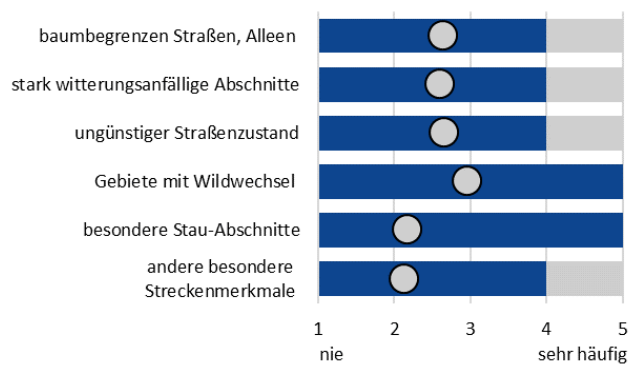
ntAD (84)



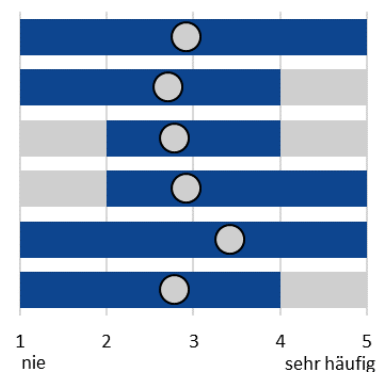
TeADi (71)



AmPf (28)



ReDi (14)

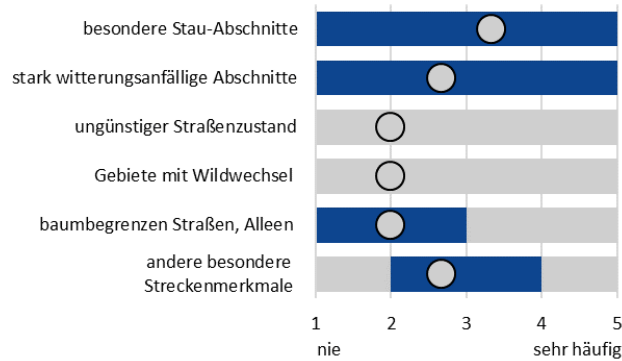




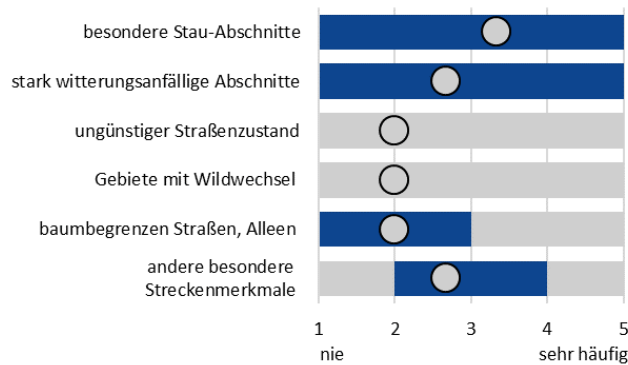
Notarzteinsatzfahrzeug

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

Gesamt (3)



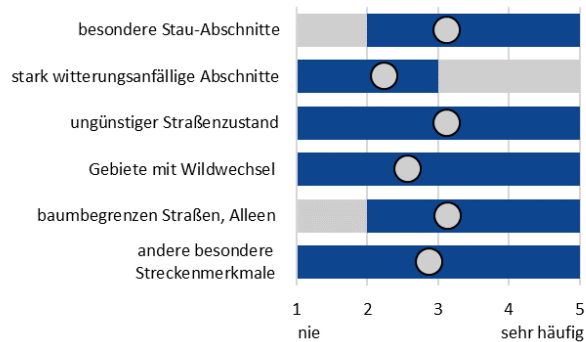
ReDi (3)



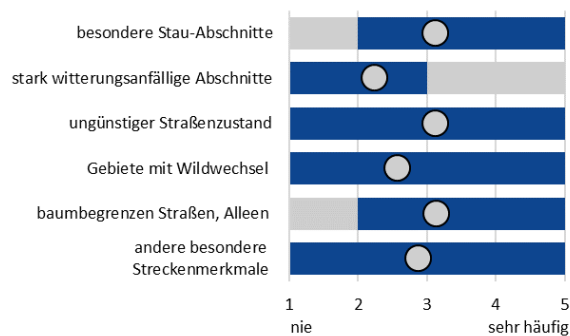
Krankentransportwagen

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

Gesamt (8)



ReDi (8)

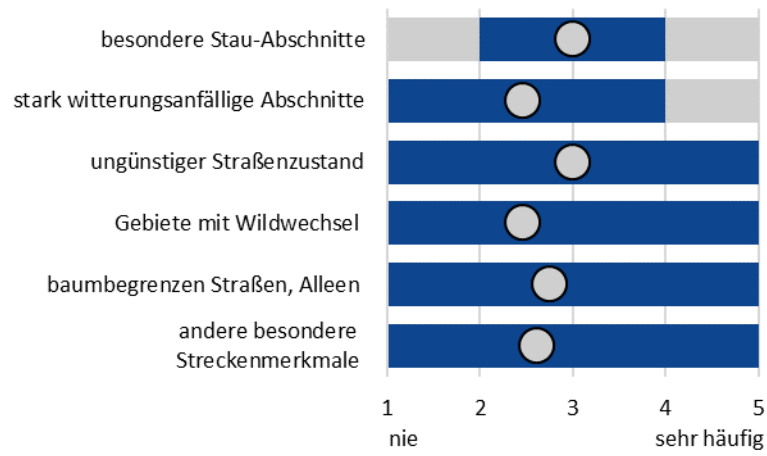




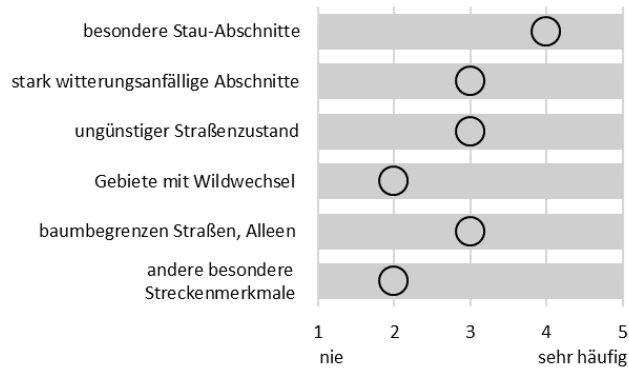
Rettungswagen

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

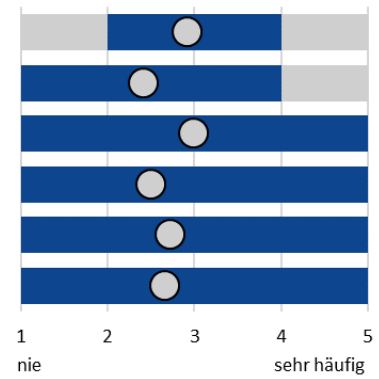
Gesamt (13)



TeADi (1)



ReDi (12)



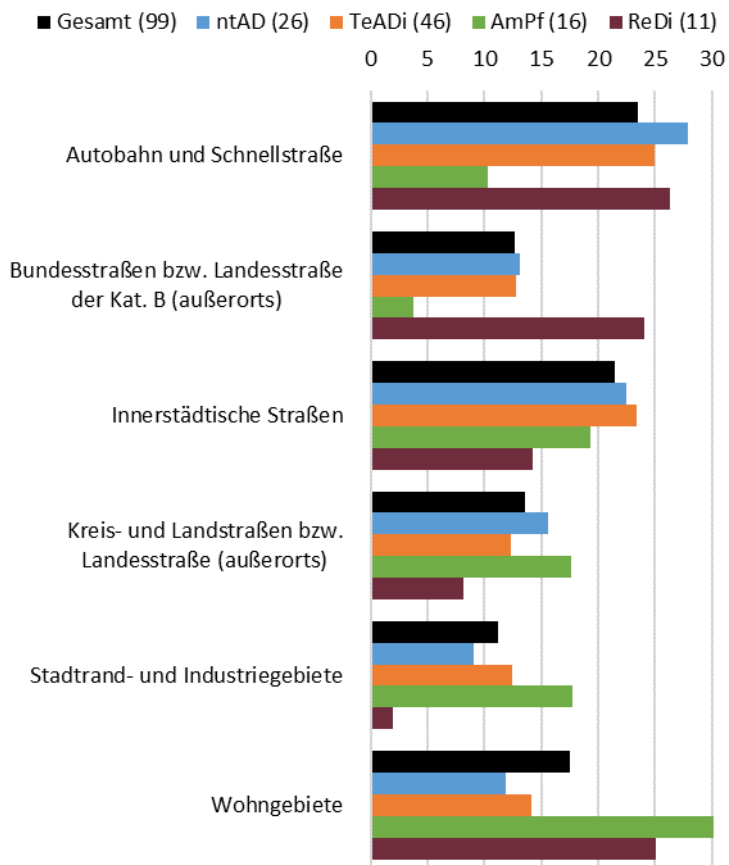


T.4.2. Befahrene Streckenart

Arbeitswege

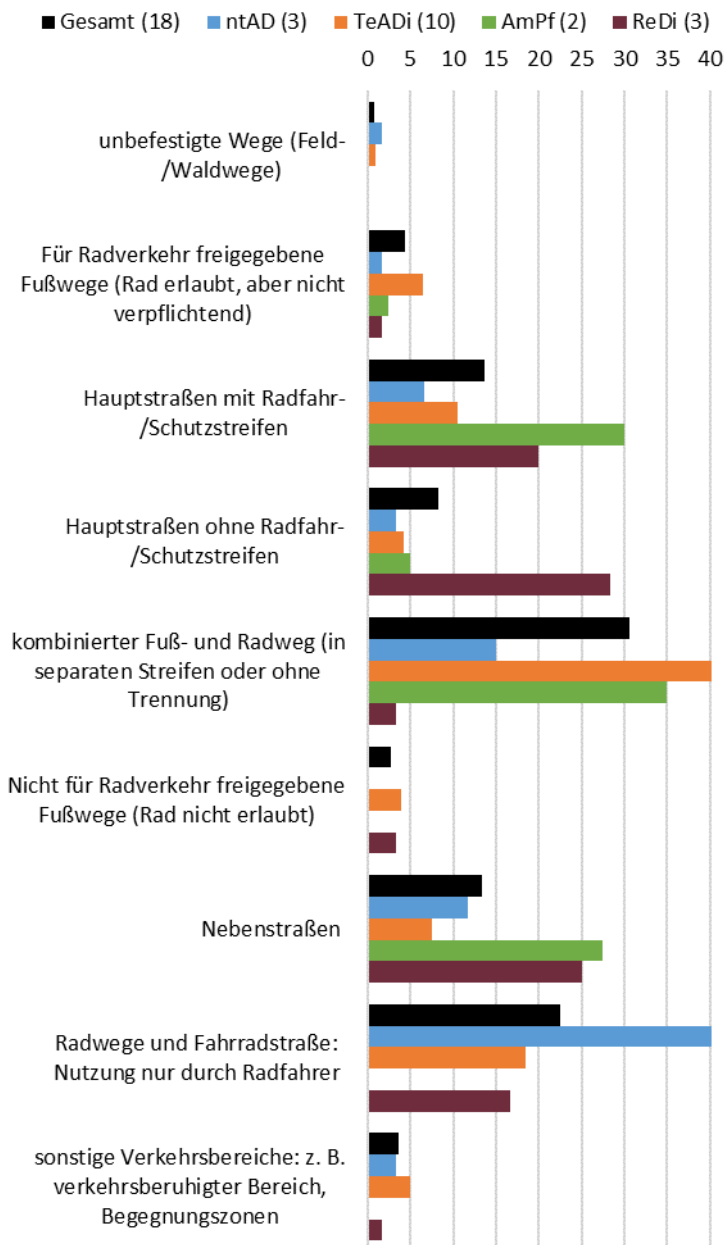
Pkw

Befahrene Streckenart (in Prozent)





Befahrene Streckenart (in Prozent)

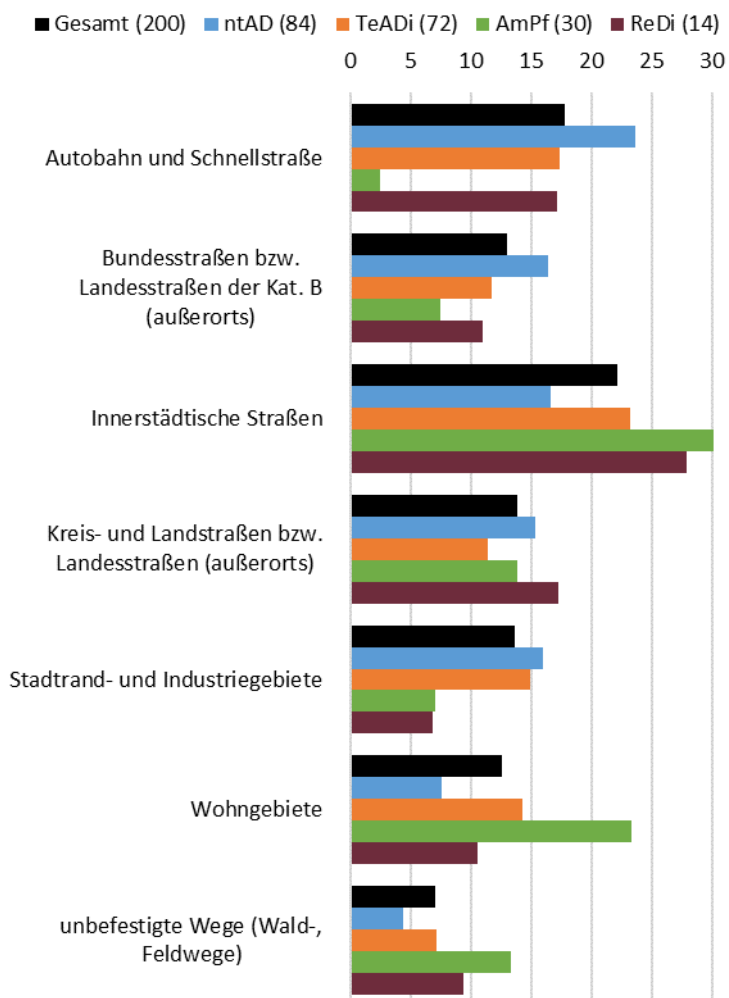




Berufliche Fahrten und Wege

Kraftfahrzeug

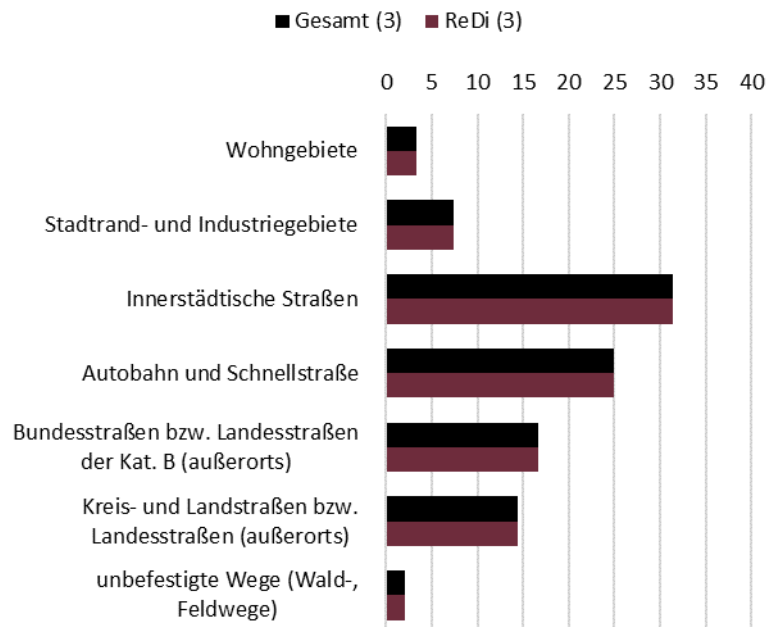
Befahrene Streckenart (in Prozent)





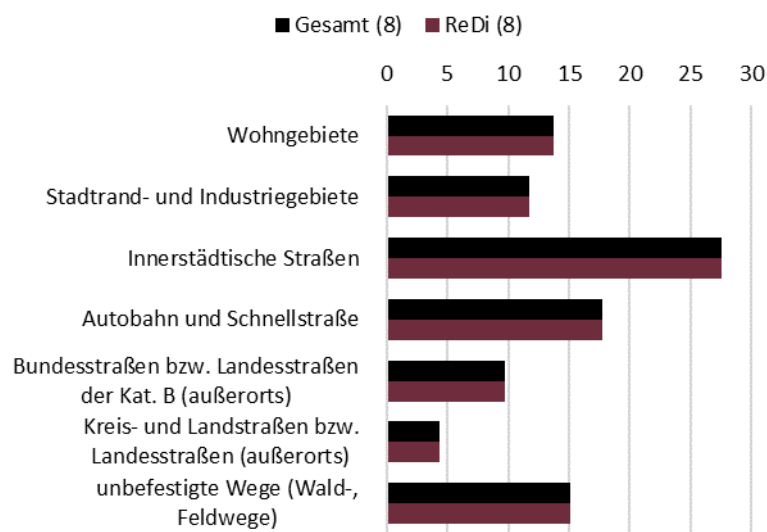
Notarzteinsatzfahrzeug

Befahrene Streckenart (in Prozent)



Krankentransportwagen

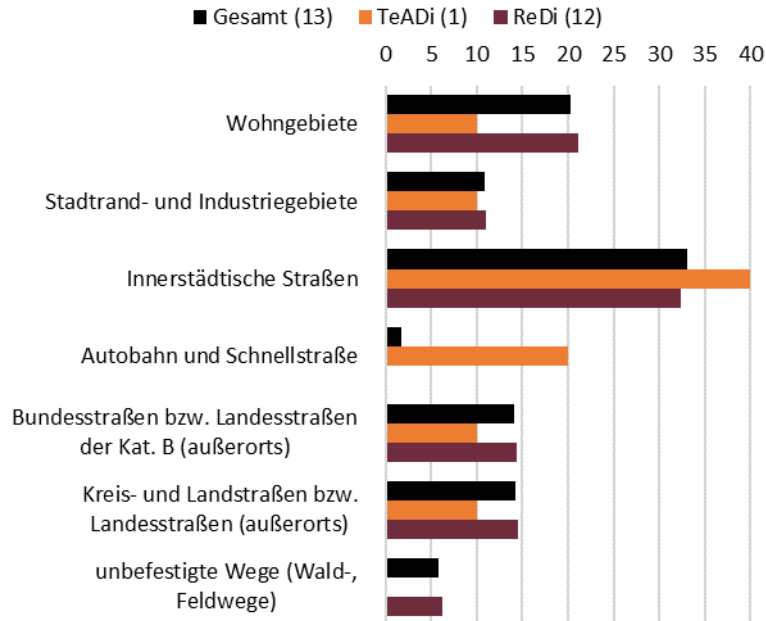
Befahrene Streckenart (in Prozent)





Rettungswagen

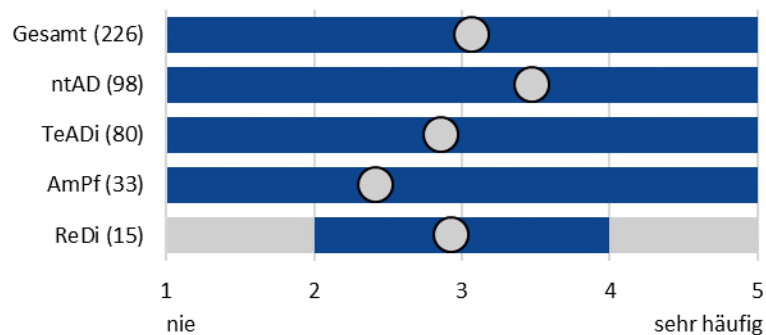
Befahrene Streckenart (in Prozent)



T.4.3. Zielorte

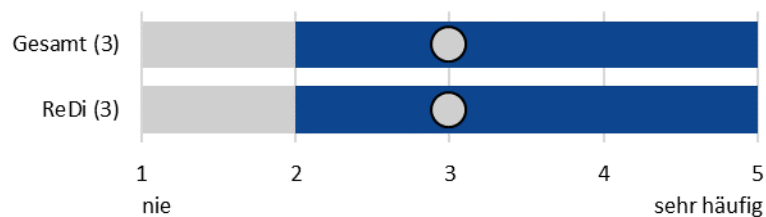
Firmenfremdes Betriebsgelände

Häufigkeit, in der Beschäftigte auf firmenfremden Geländen unterwegs sind



Notarzteinsatzfahrzeug

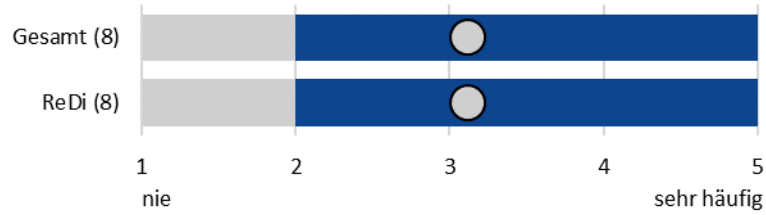
Häufigkeit, in der Beschäftigte auf fremden Betriebs- und Privatgeländen unterwegs sind





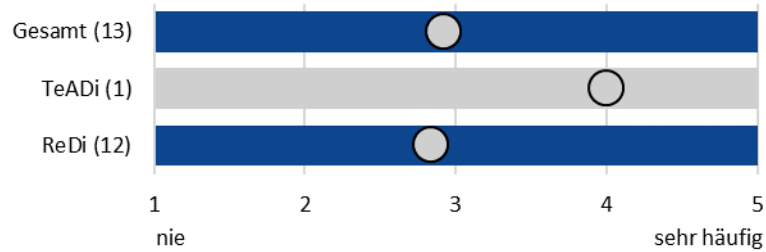
Krankentransportwagen

Häufigkeit, in der Beschäftigte auf fremden Betriebs- und Privatgeländen unterwegs sind



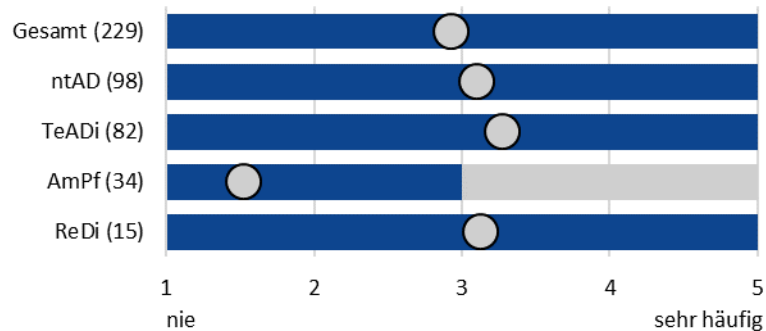
Rettungswagen

Häufigkeit, in der Beschäftigte auf fremden Betriebs- und Privatgeländen unterwegs sind

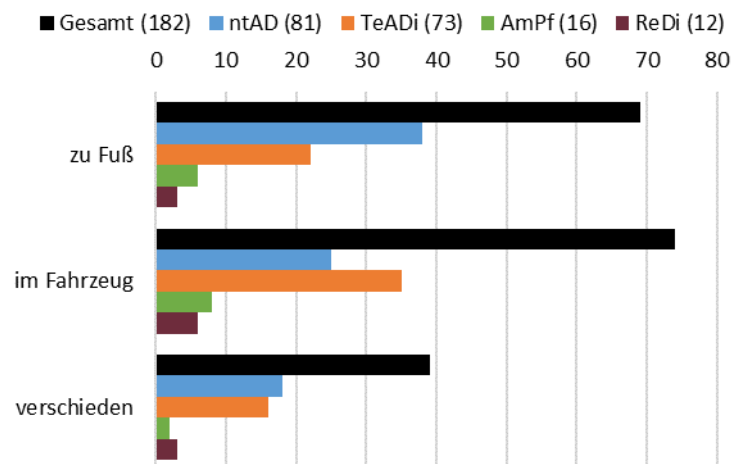


Zielorte mit besonderen Gefahren

Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)



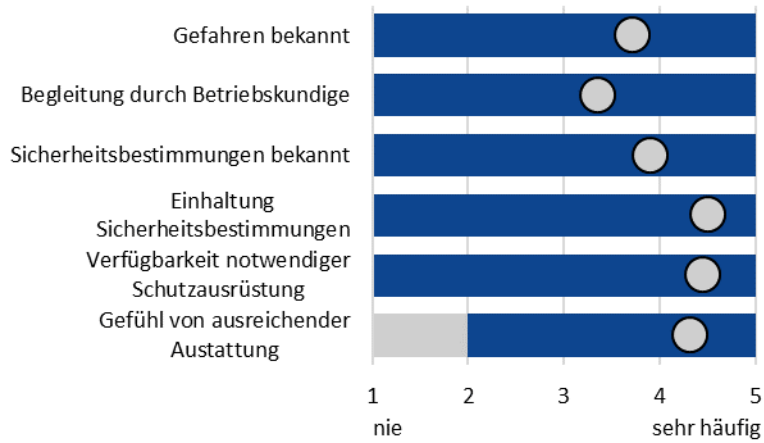
Typische Verkehrsmittel an Zielorten mit besonderen Gefahren



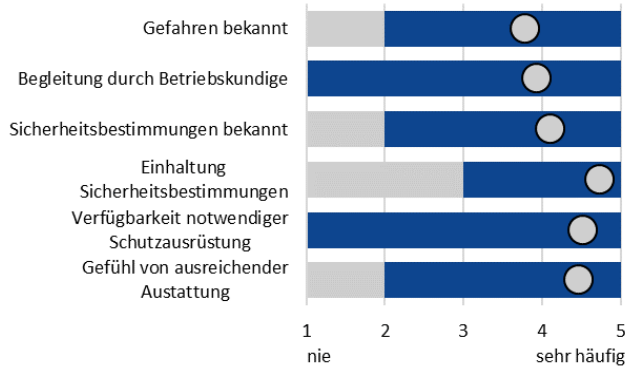


Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

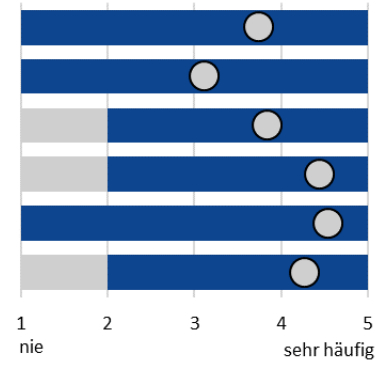
Gesamt (187)



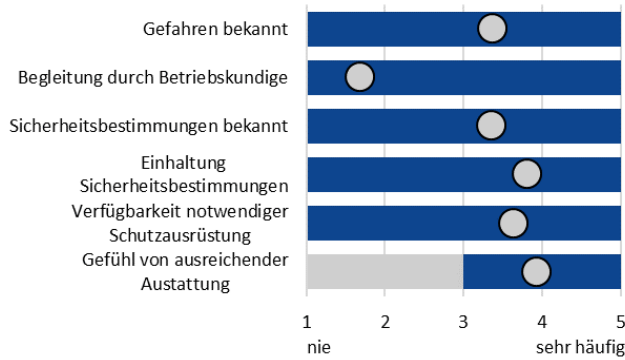
ntAD (86)



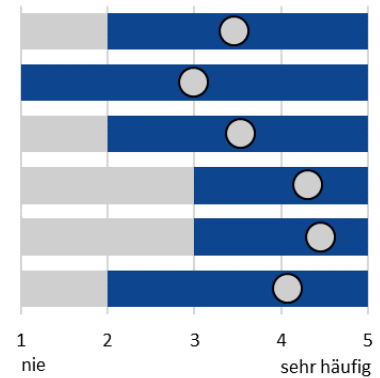
TeADi (73)



AmPf (16)



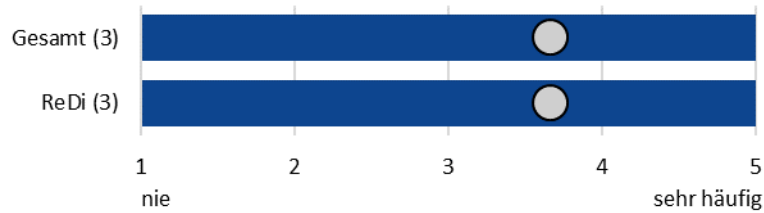
ReDi (13)





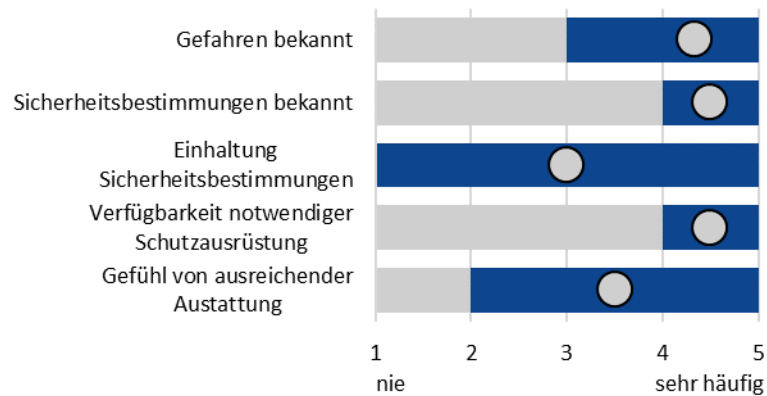
Notarzteinsatzfahrzeug

Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)

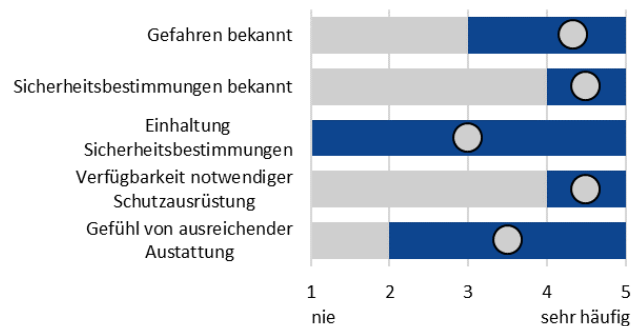


Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

Gesamt (3)



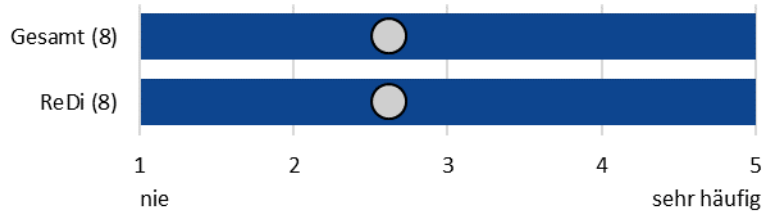
ReDi (3)





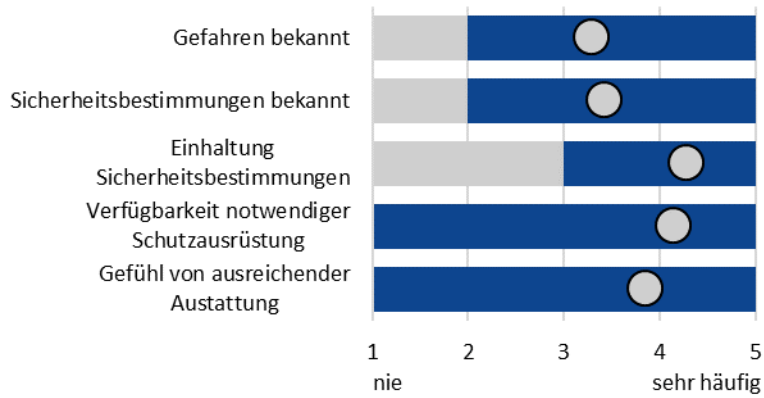
Krankentransportwagen

Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)

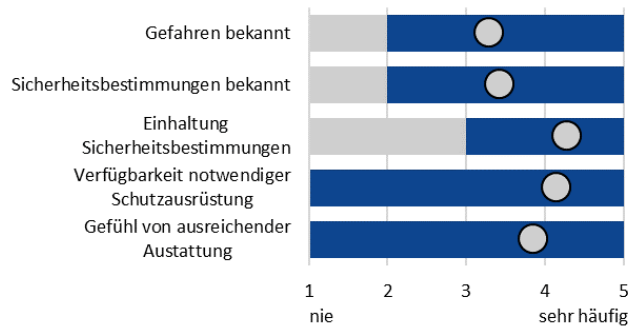


Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

Gesamt (7)



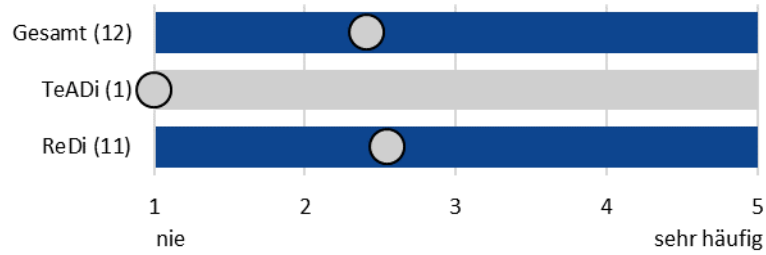
ReDi (7)





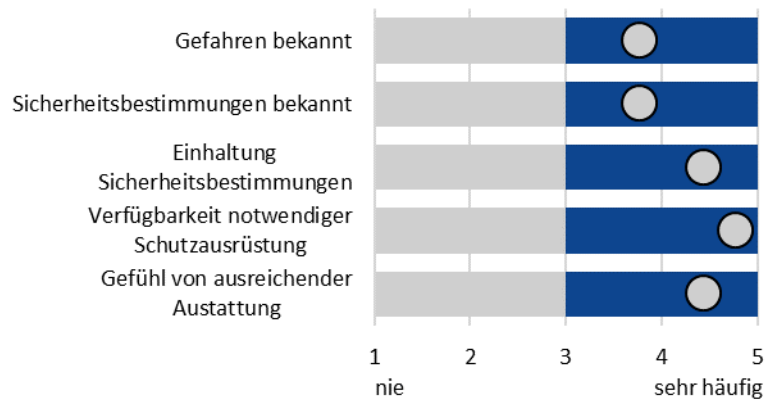
Rettungswagen

Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)

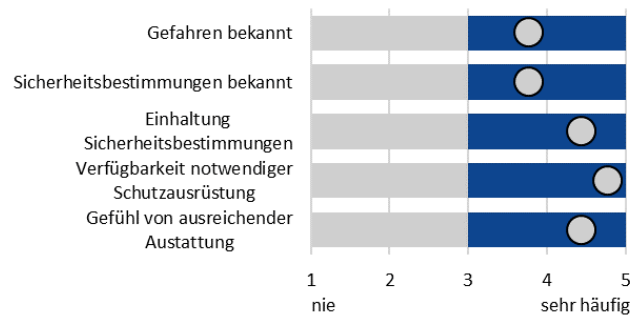


Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

Gesamt (9)



ReDi (11)



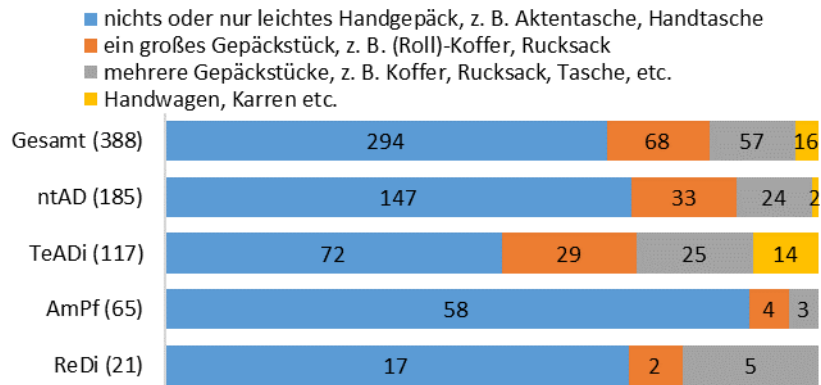


T.5. Transport und Beförderung

Fußwege

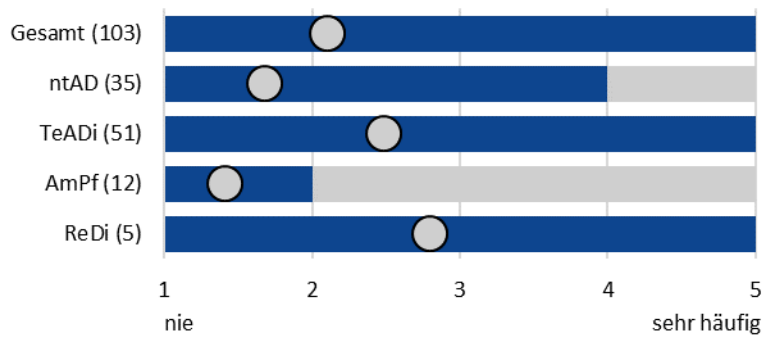
Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

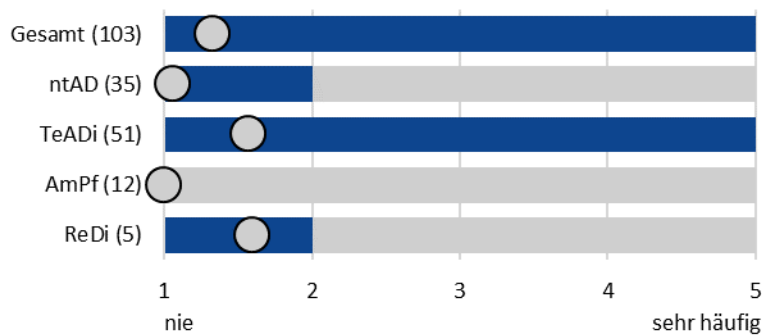


Besonderheiten der Güter

Häufigkeit von schweren bzw. sperrigen Gütern



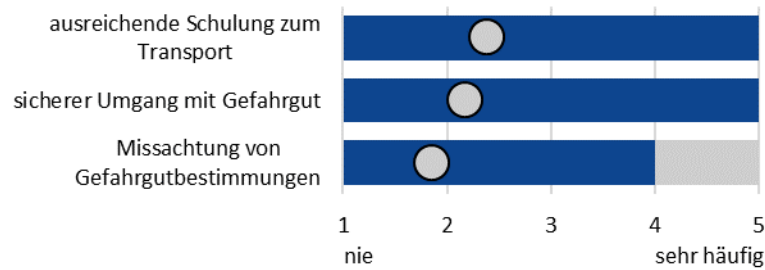
Häufigkeit von Gefahrguttransporten



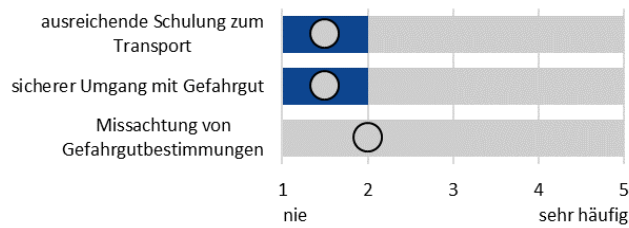


Transportbedingungen von schweren / sperrigen Gütern bzw. Gefahrgut

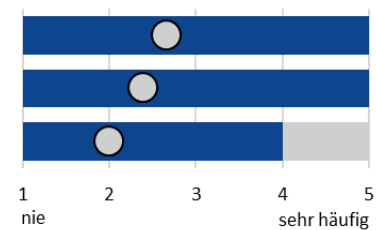
Gesamt (23)



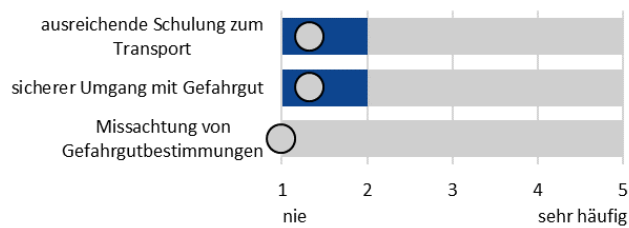
ntAD (2)



TeADi (18)



ReDi (3)

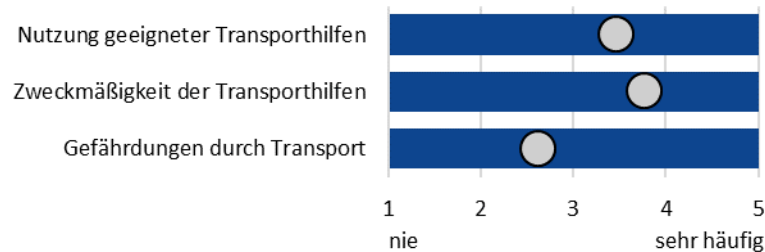


Andere Besonderheiten der Güter:

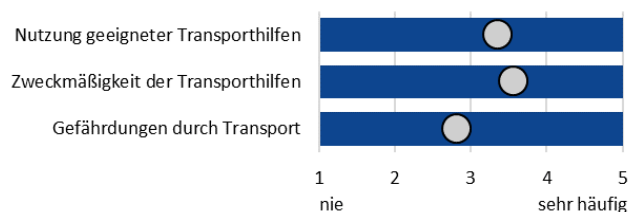
- Unhandlich, bedingt durch die Größe
- Zerbrechlich
- Gas Flaschen / Gase
- Benzin , Öl
- Heiße Speisen

Ladungssicherung

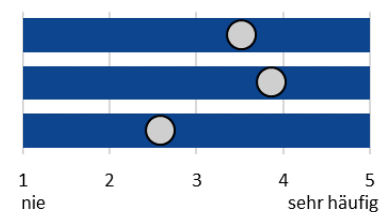
Gesamt (64)

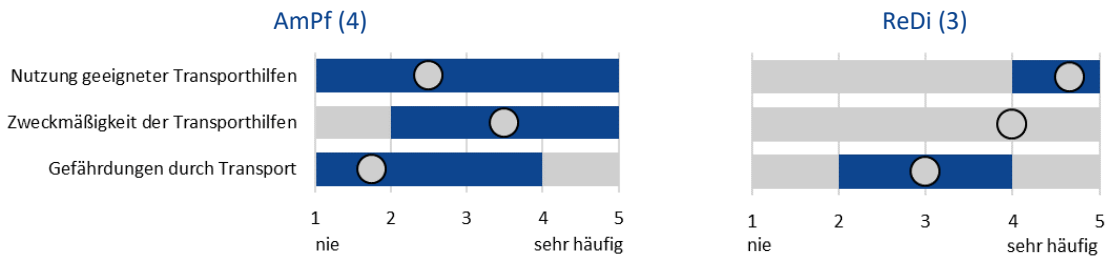


ntAD (17)



TeADi (40)

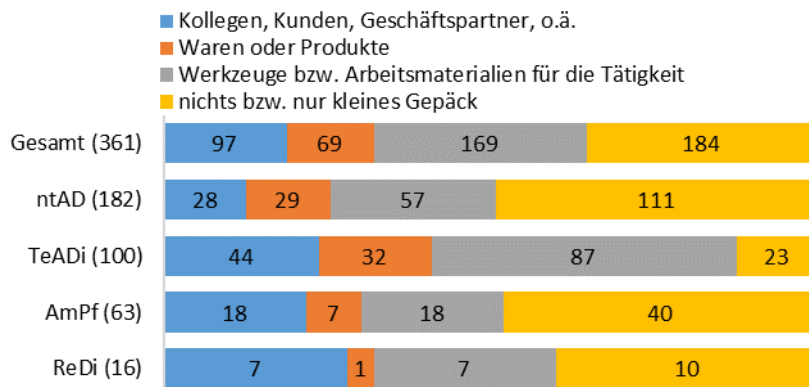




Pkw

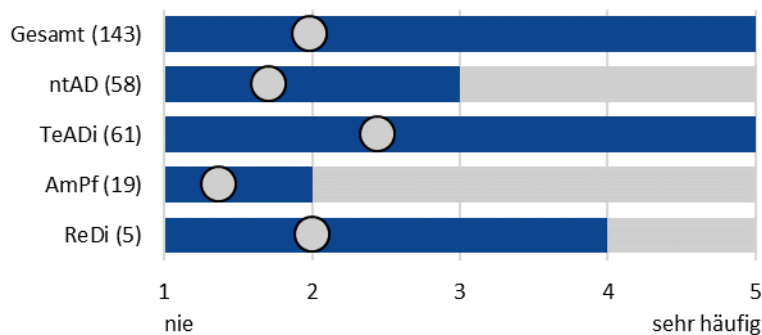
Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

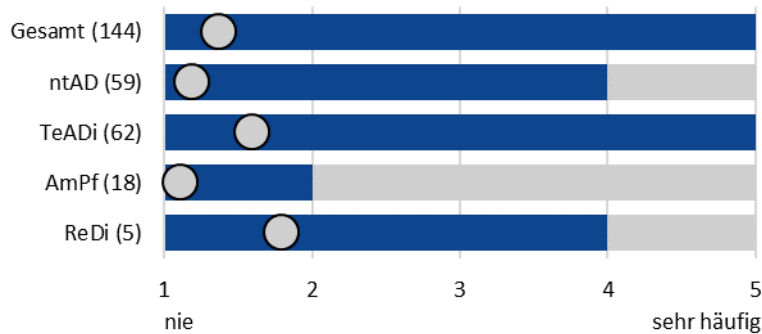


Besonderheiten der Güter

Häufigkeit von schweren bzw. sperrigen Gütern



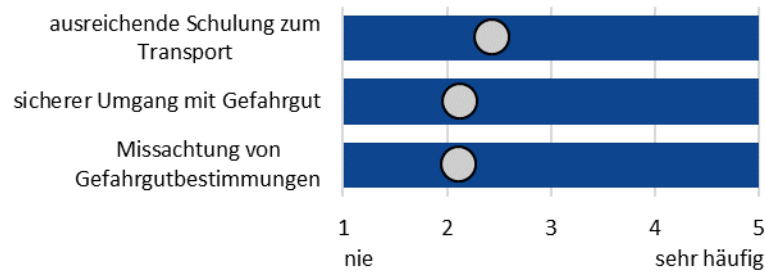
Häufigkeit von Gefahrguttransporten



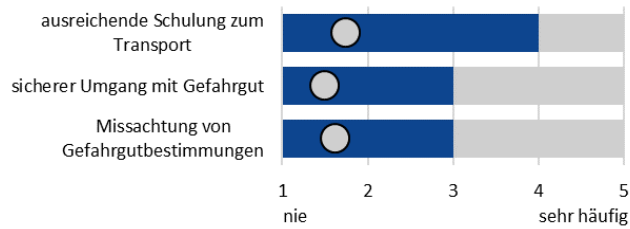


Transportbedingungen von schweren / sperrigen Gütern bzw. Gefahrgut

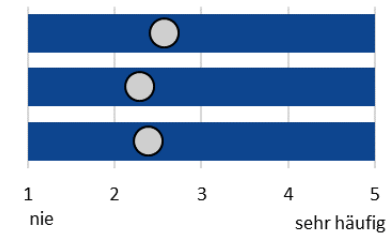
Gesamt (37)



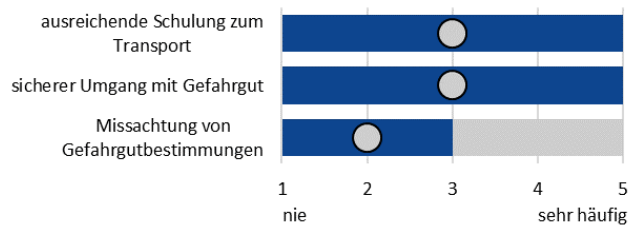
ntAD (8)



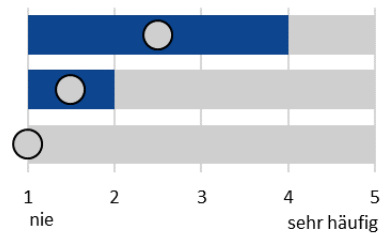
TeADi (24)



AmPf (3)



ReDi (2)

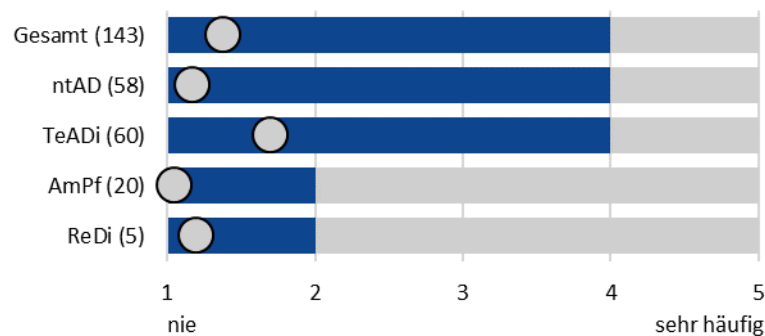


Andere Besonderheiten der Güter:

- Notstromaggregate / Elektronik
- Zerbrechlich
- Heiße Speisen

Anhängernutzung

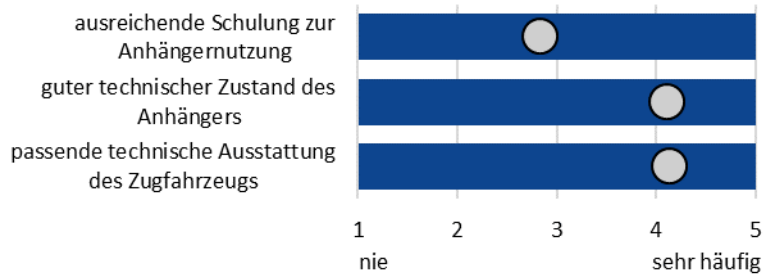
Häufigkeit der Anhängernutzung



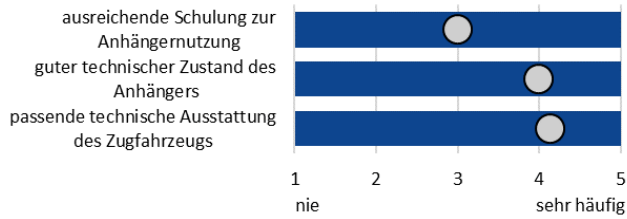


Weitere Bedingungen der Anhängernutzung

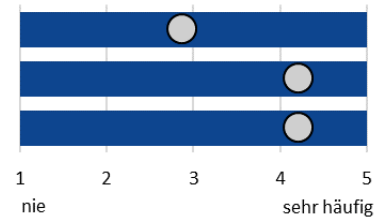
Gesamt (42)



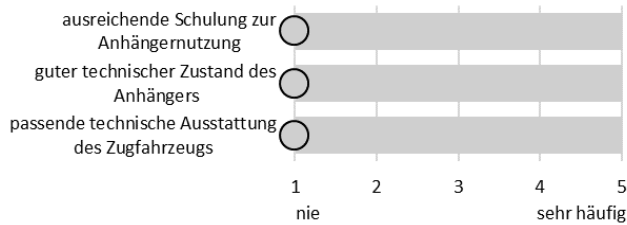
ntAD (7)



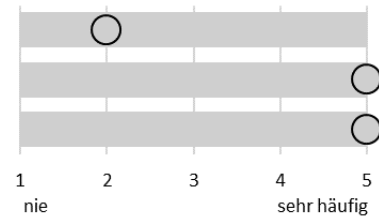
TeADi (33)



AmPf (1)



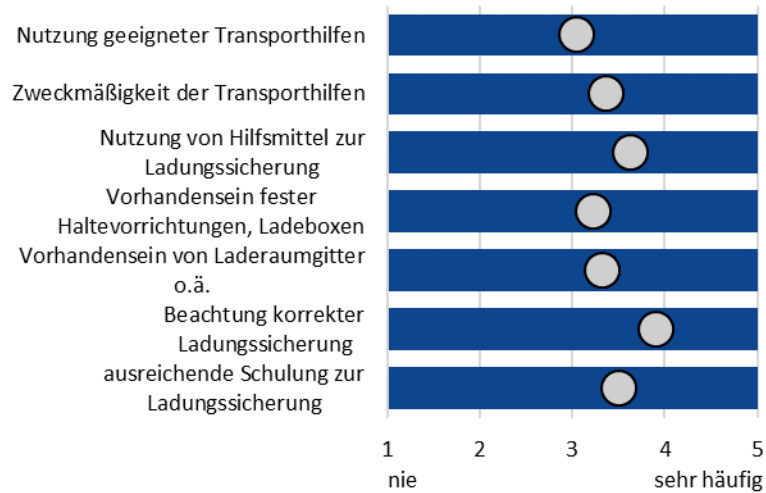
ReDi (1)



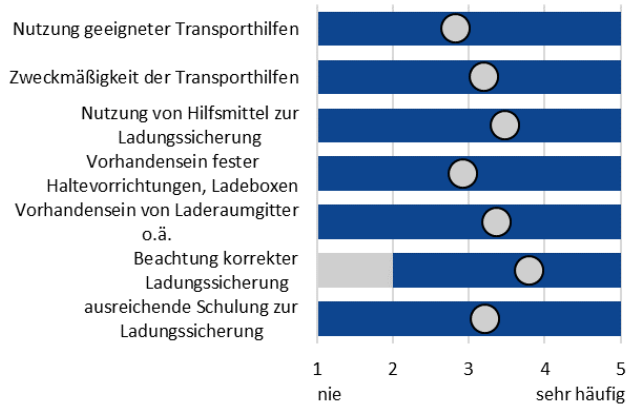


Ladungssicherung

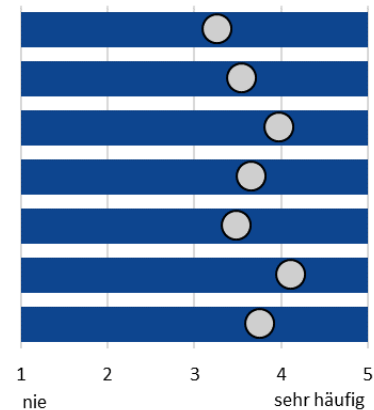
Gesamt (80)



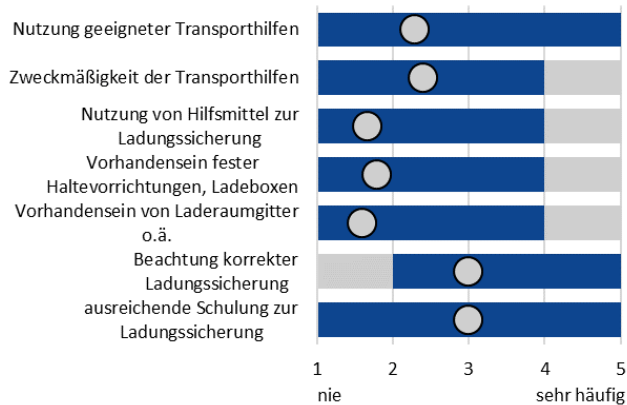
ntAD (29)



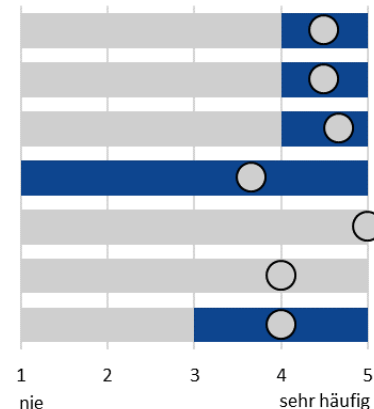
TeADi (42)



AmPf (7)



ReDi (2)



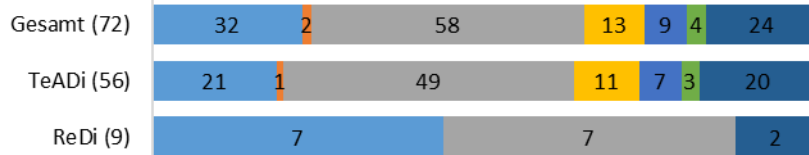


Lkw

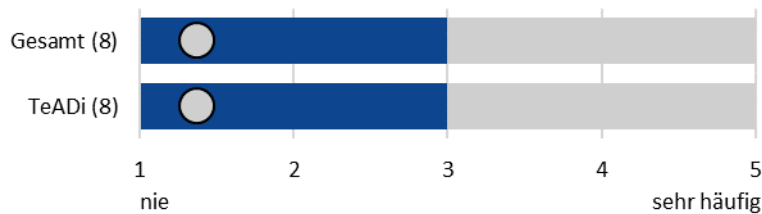
Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

- Kollegen, Kunden, Geschäftspartner, o.ä.
- Schüttgut
- Werkzeuge, Arbeitsmaterialien, die ich für meine Tätigkeit benötige
- Stückgut
- Flüssigladung
- KLV (kombinierter Ladungsverkehr: Wechselbehälter oder Container)
- andere Ladung

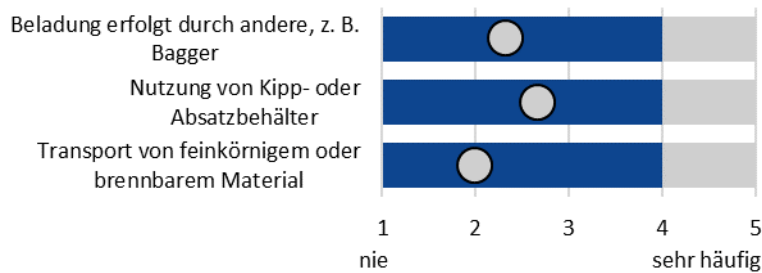


Häufigkeit von Schüttguttransport

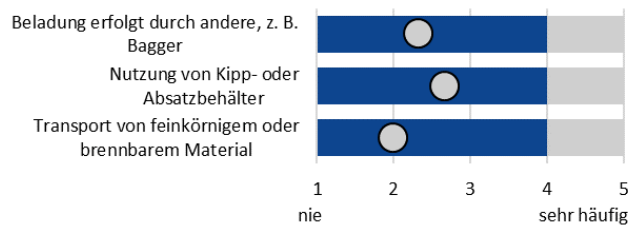


Weitere Bedingungen des Schüttguttransports

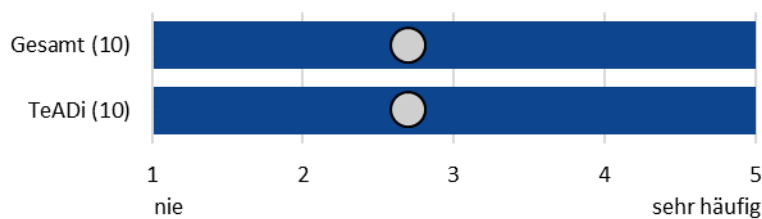
Gesamt (3)



TeADi (3)



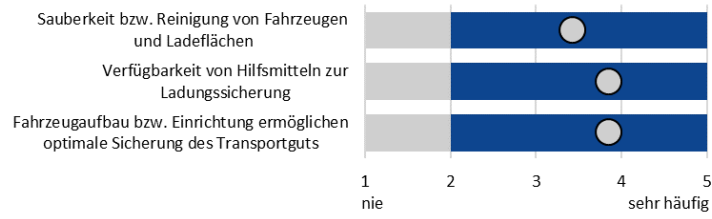
Häufigkeit von Stückguttransport



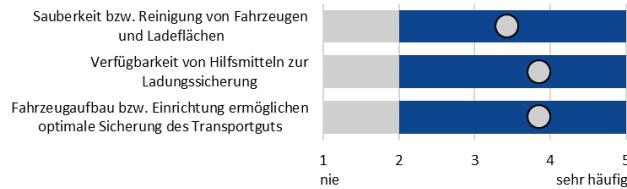


Weitere Bedingungen des Stückguttransports

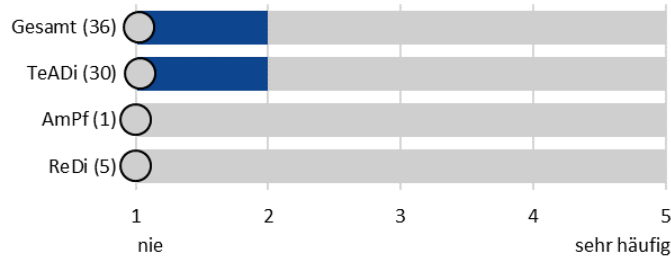
Gesamt (7)



TeADi (7)

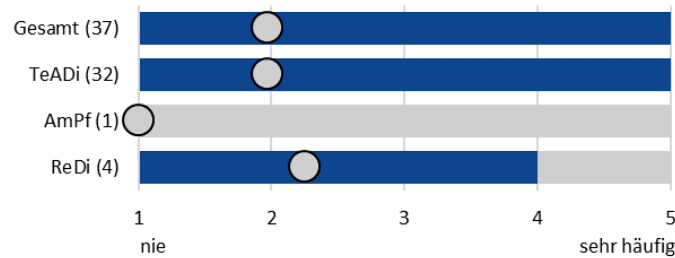


Häufigkeit von Transporten leicht verderblicher Waren



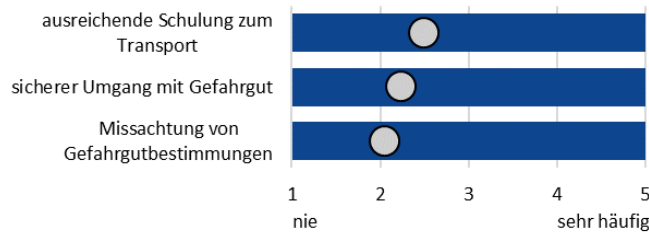
Besonderheiten der Güter

Häufigkeit von Gefahrguttransporten

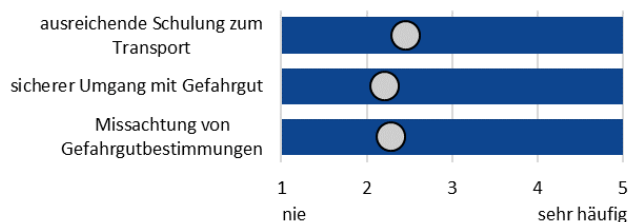


Transportbedingungen von schweren / sperrigen Gütern bzw. Gefahrgut

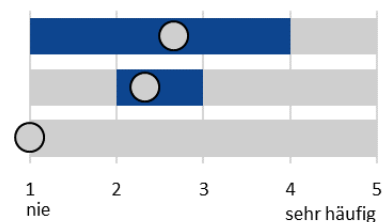
Gesamt (18)



TeADi (15)



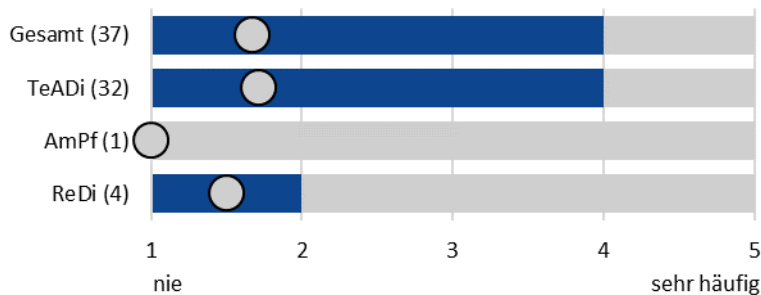
ReDi (3)





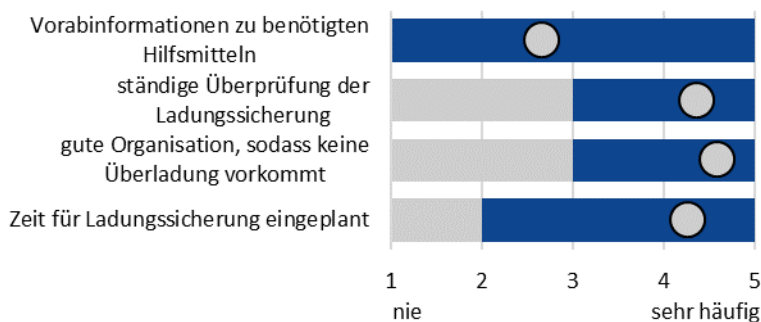
Zusätzliche Beladungen während der Fahrten

Häufigkeit von zusätzlichen Beladungen während der Touren

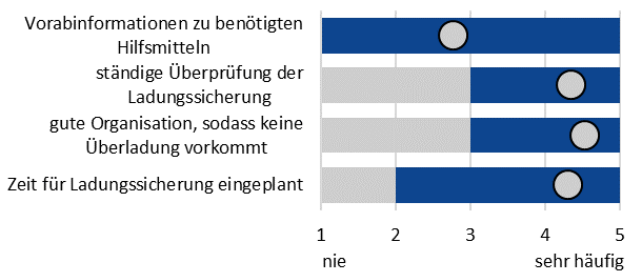


Weitere Bedingungen der Zusatzbelastungen

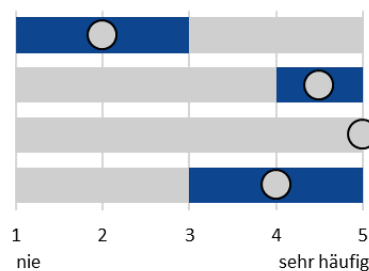
Gesamt (15)



TeADi (13)

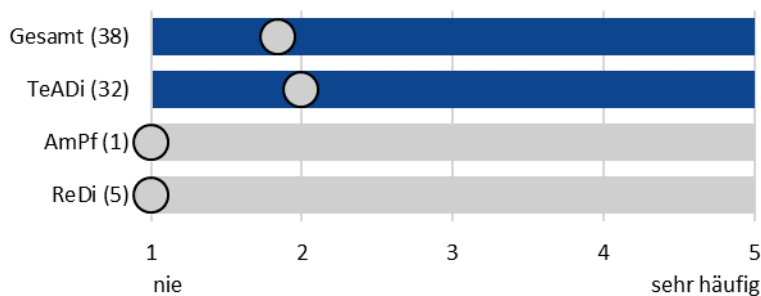


ReDi (2)



Anhängernutzung

Häufigkeit der Anhängernutzung



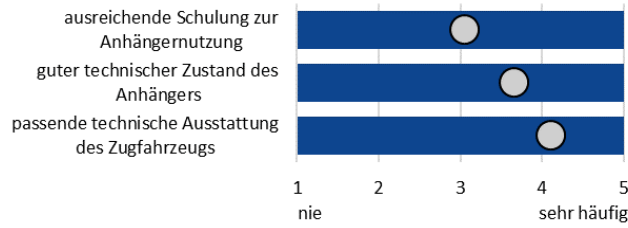


Weitere Gegebenheiten zur Anhängernutzung

Gesamt (18)

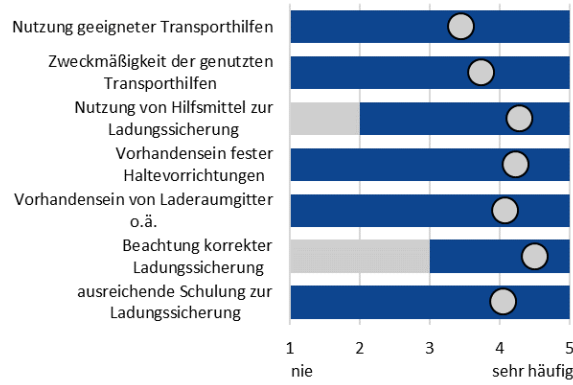


TeADi (18)

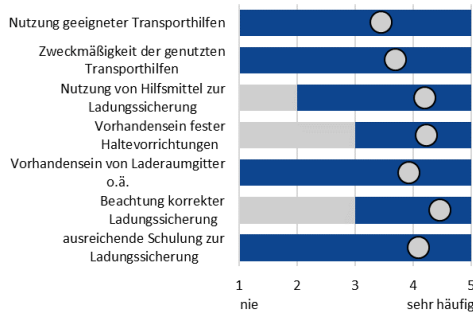


Ladungssicherung

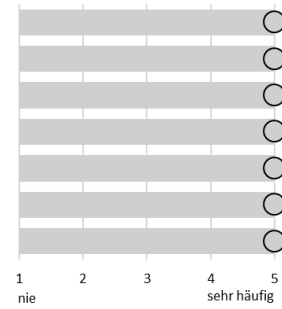
Gesamt (35)



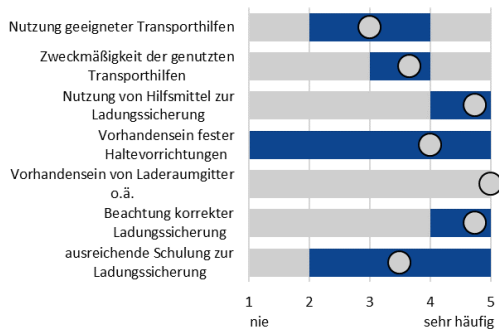
TeADi (31)



AmPf (1)

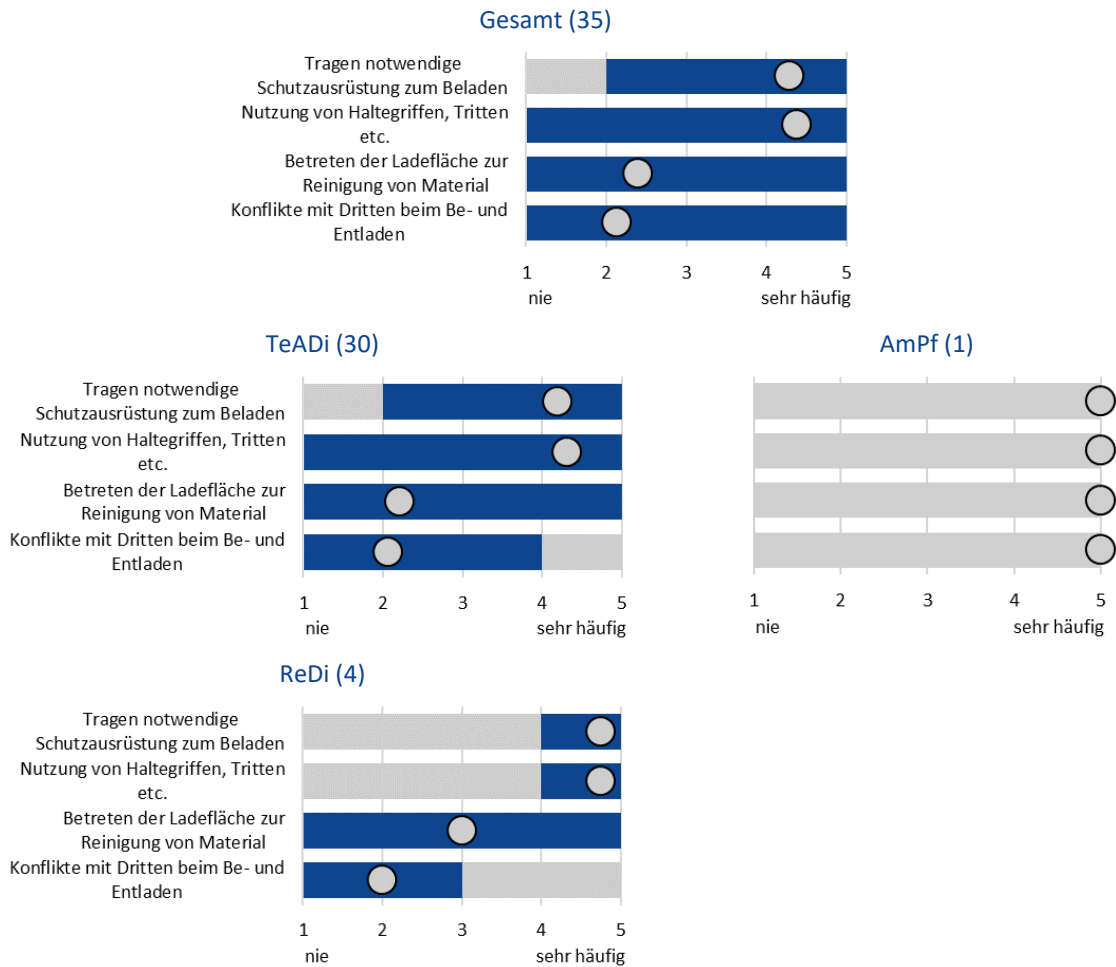


ReDi (3)

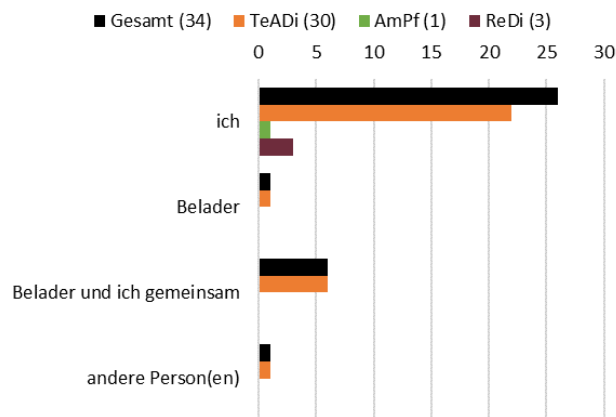




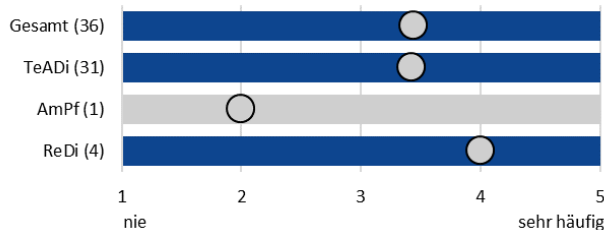
Weitere Bedingungen der Ladungssicherung



Personen, die Be- und Entladen

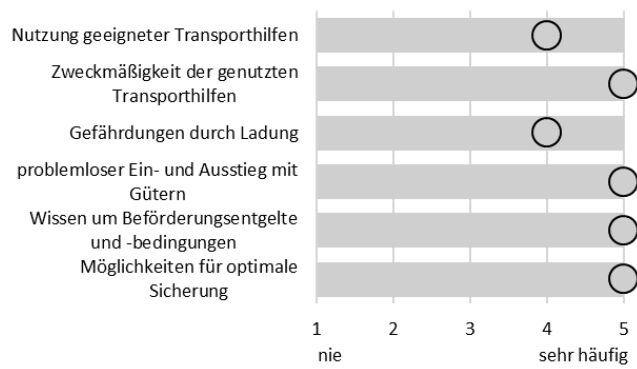


Verfügbarkeit von Einweisern, falls benötigt





ReDi (1)

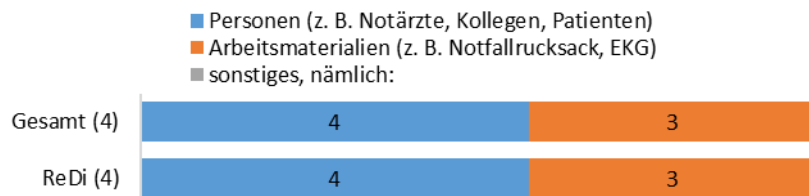


Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

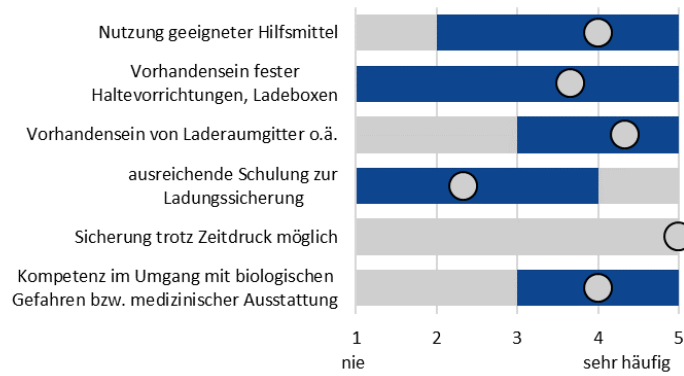




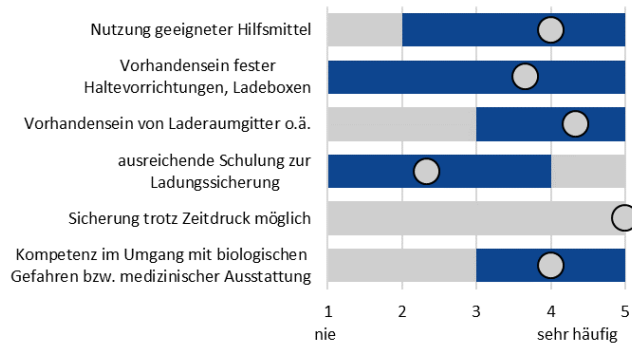
Transport der Arbeitsmaterialien

Transportbedingungen von Arbeitsmaterialien

Gesamt (4)



ReDi (4)

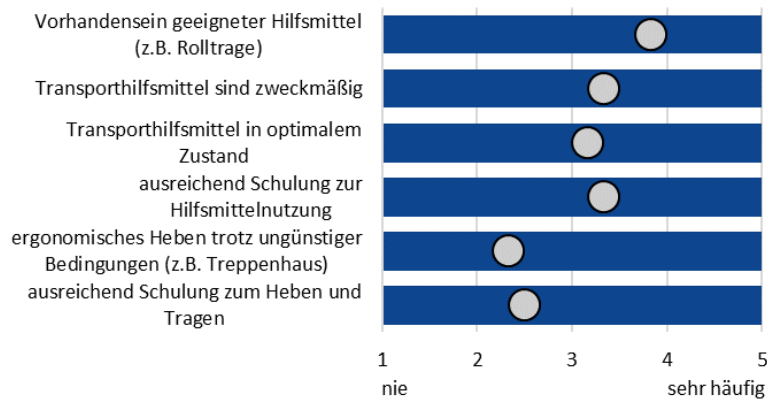


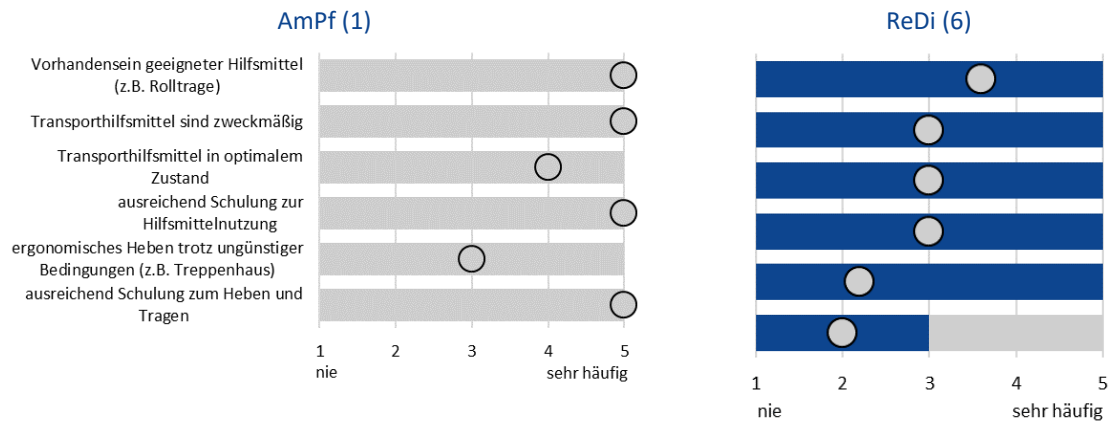
Krankentransportwagen

Patiententransport zum bzw. vom Fahrzeug

Bedingungen beim Patiententransport

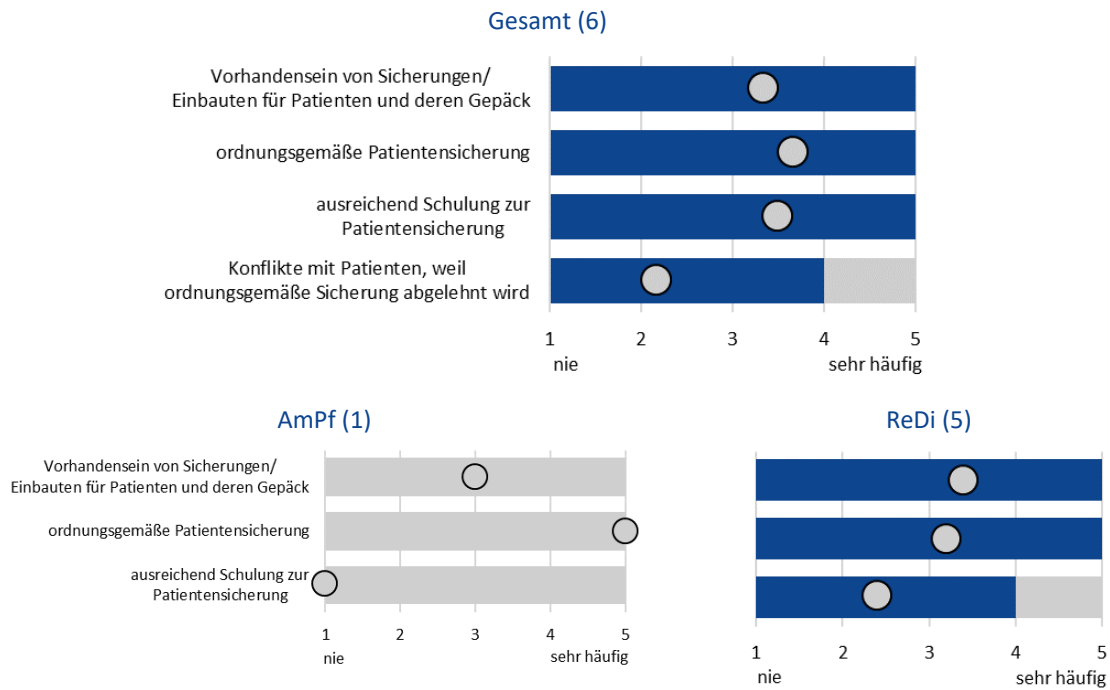
Gesamt (6)



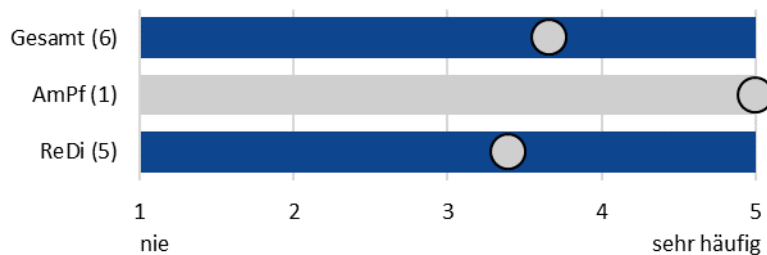


Sicherung der Personen im Fahrzeug

Bedingungen bei der Transportsicherung der Patienten



Überwachung der Gurtnutzung von Angehörigen

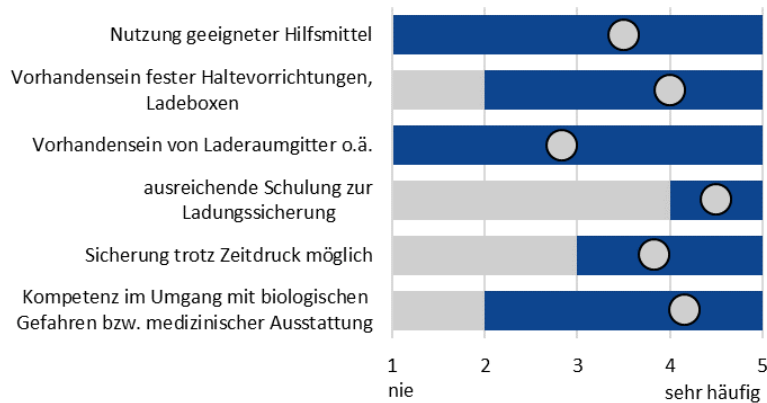




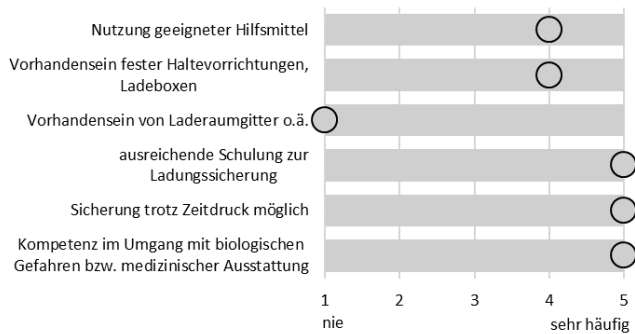
Transport der Arbeitsmaterialien

Transportbedingungen von Arbeitsmaterialien

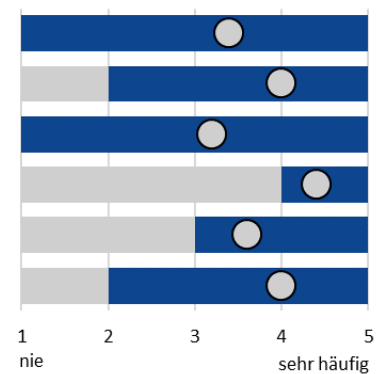
Gesamt (6)



AmPf (1)



ReDi (5)

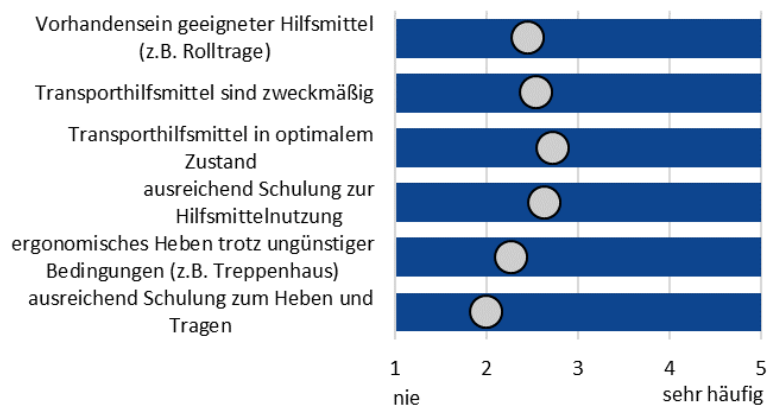


Rettungswagen

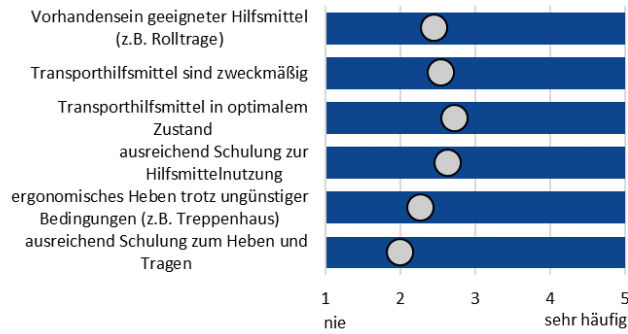
Patiententransport zum bzw. vom Fahrzeug

Bedingungen beim Patiententransport

Gesamt (11)



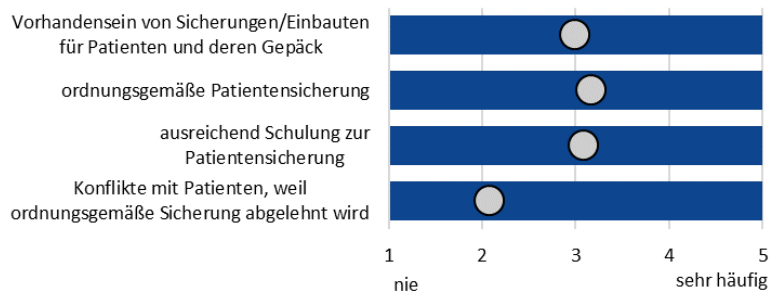
ReDi (11)



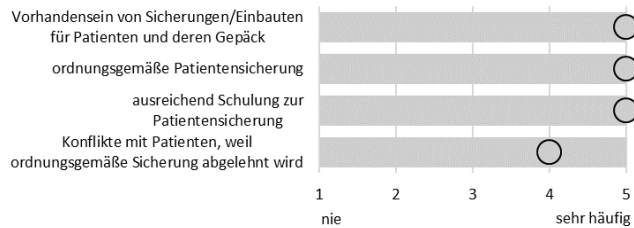
Sicherung der Personen im Fahrzeug

Bedingungen bei der Transportsicherung der Patienten

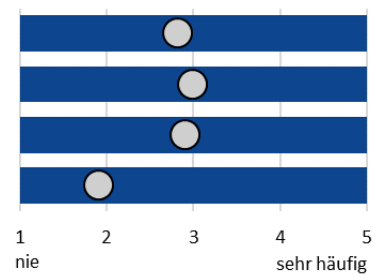
Gesamt (12)



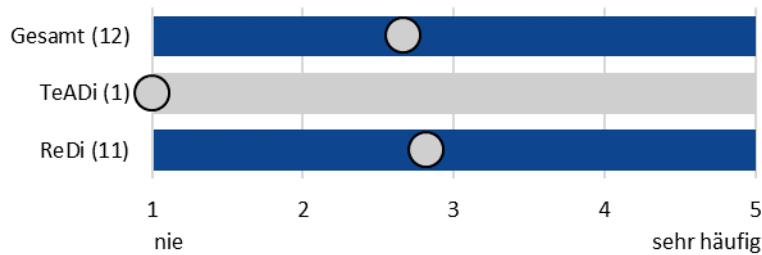
TeADi (1)



ReDi (11)



Überwachung der Gurtnutzung von Angehörigen

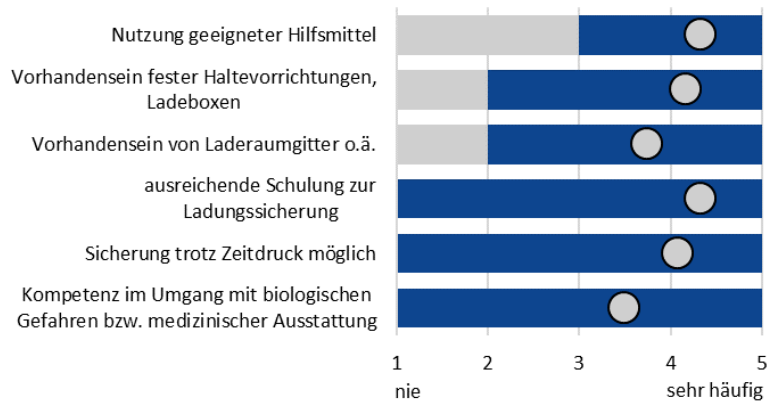




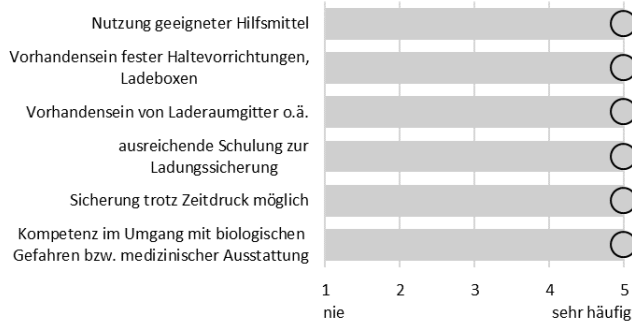
Transport der Arbeitsmaterialien

Transportbedingungen von Arbeitsmaterialien

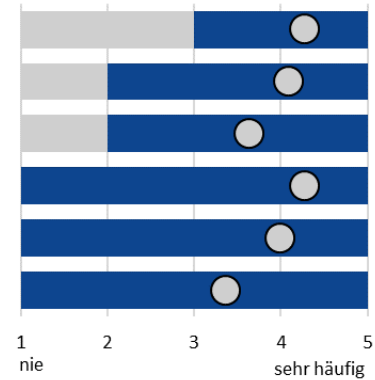
Gesamt (12)



TeADi (1)



ReDi (11)

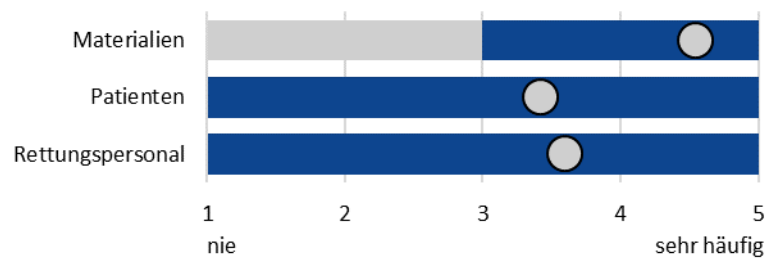


Sondersignal

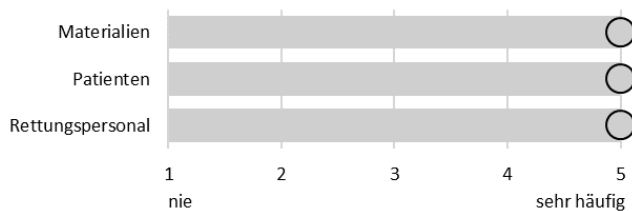
Ladungssicherung während der Sondersignalfahrten

Es wird auf die ordnungsgemäße Sicherung folgender Sachen geachtet

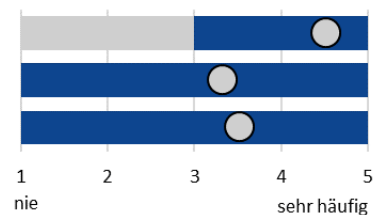
Gesamt (20)



TeADi (1)



ReDi (19)

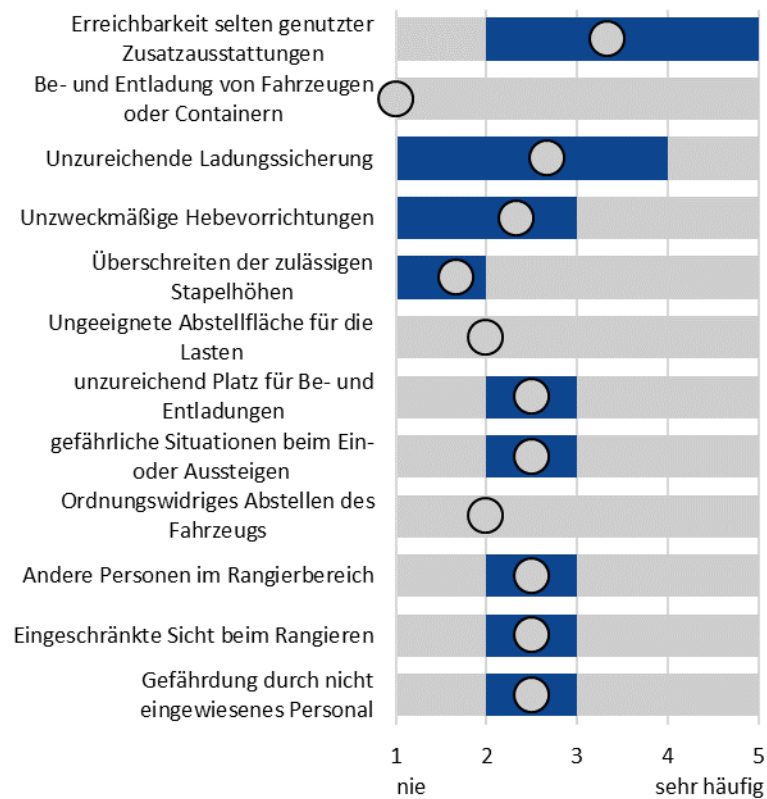




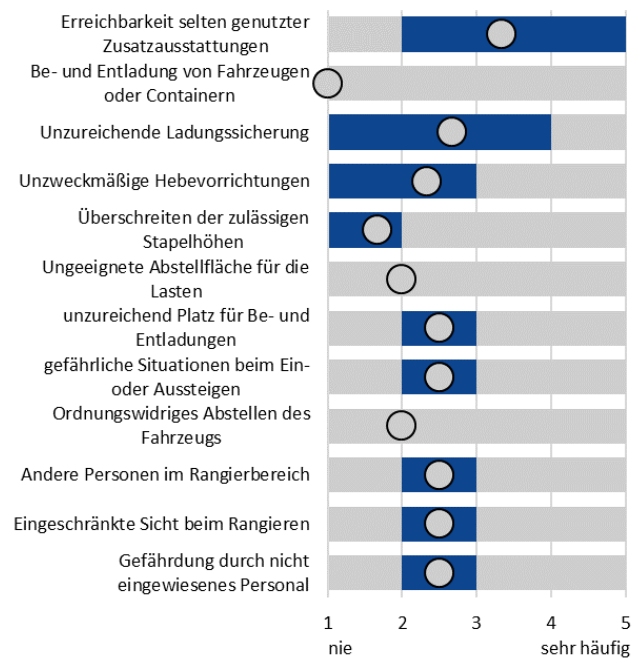
Flurförderzeug

Ladungssicherung

Gesamt (3)



TeADi (3)

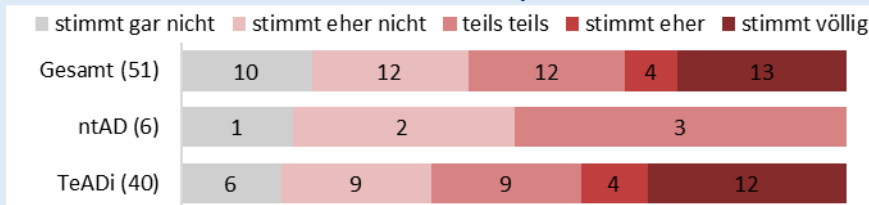




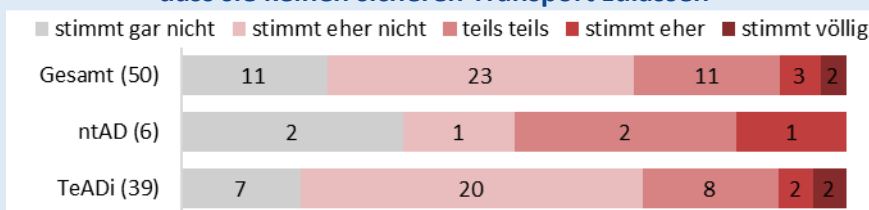
T.6. Innerbetrieblicher Verkehr

SCREENINGERGEBNISSE

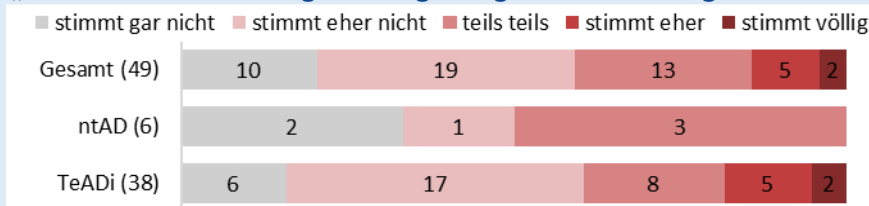
„Es gibt besondere Gefahrenschwerpunkte (z.B. Rampen, Gleise, explosionsgefährdete Zonen "EX-Bereiche")“



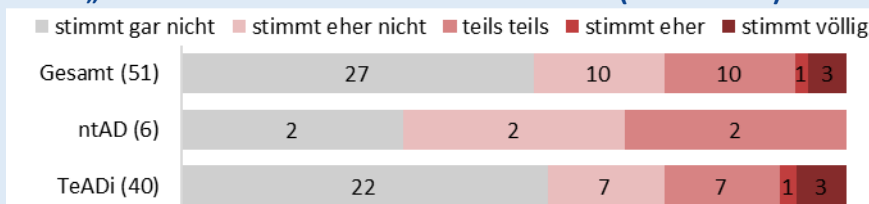
„Verkehrswege auf dem Gelände (bauliche Gegebenheiten, Kennzeichnung) sind so gestaltet, dass sie keinen sicheren Transport zulassen“



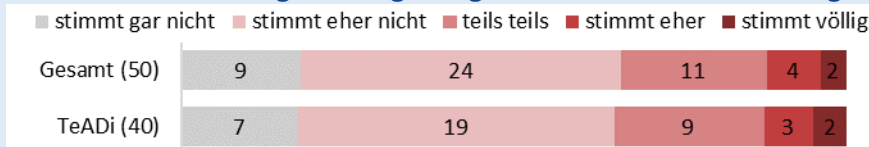
„Verkehrskonflikte aufgrund ungünstiger baulicher Gegebenheiten“



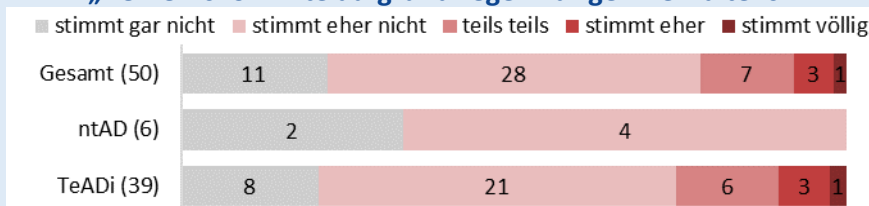
„Verkehrskonflikte zu bestimmten Zeiten (z.B. Pausen)“



„Verkehrskonflikte aufgrund ungünstiger betrieblicher Verkehrsregeln“

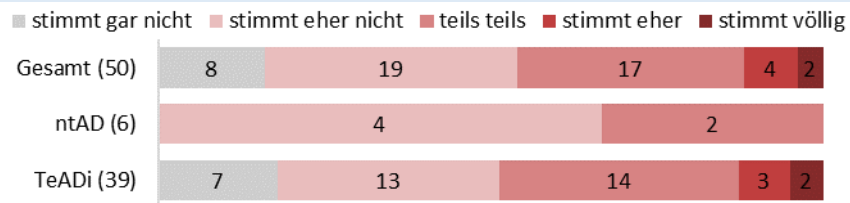


„Verkehrskonflikte aufgrund regelwidrigen Verhaltens“





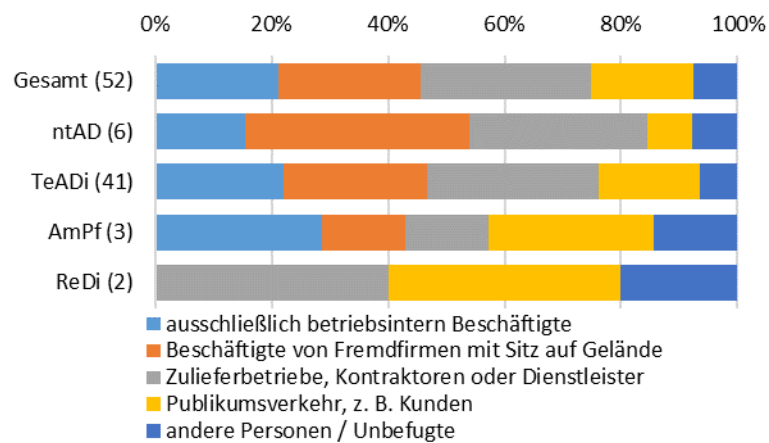
„Sicherheit auf dem Gelände spielt keine Rolle für das Unternehmen“



DETAILERGEBNISSE

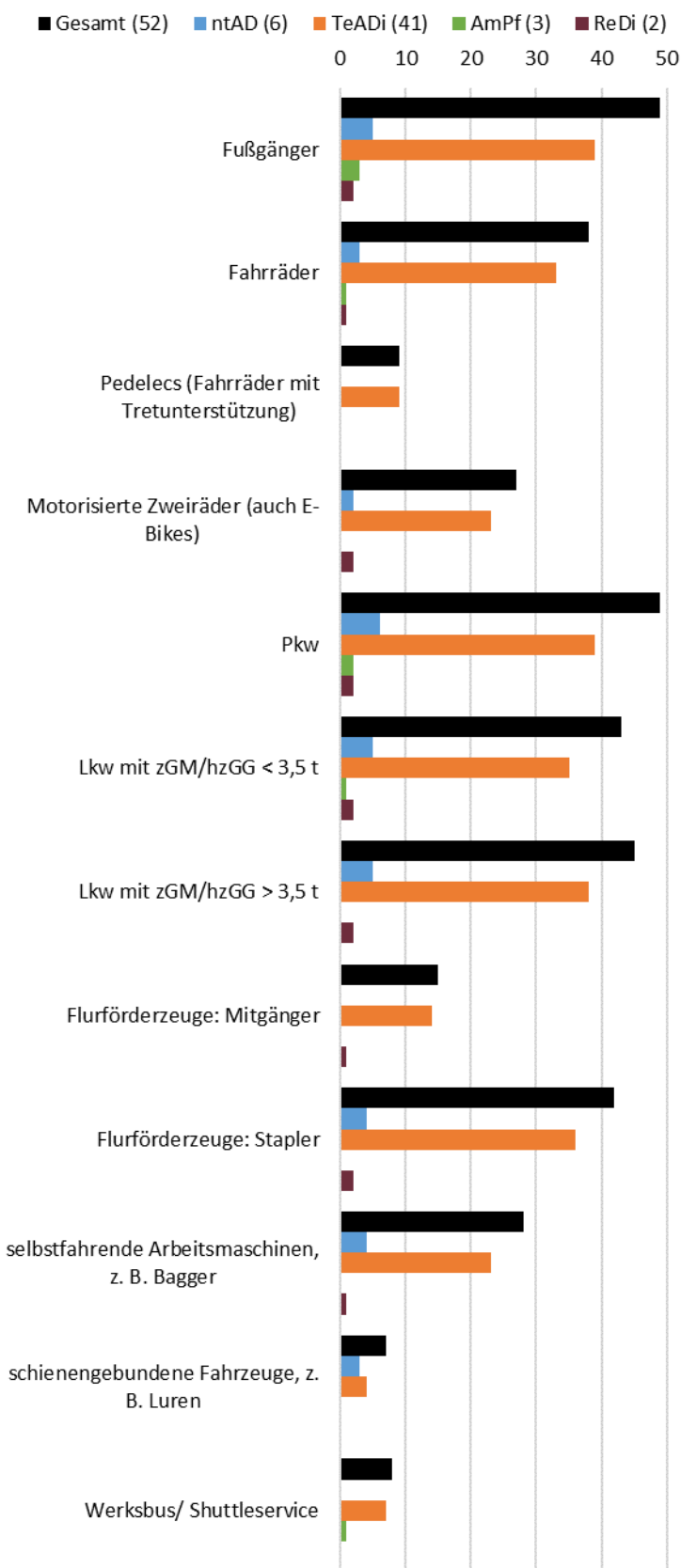
Das Gelände

Personengruppen auf dem Gelände



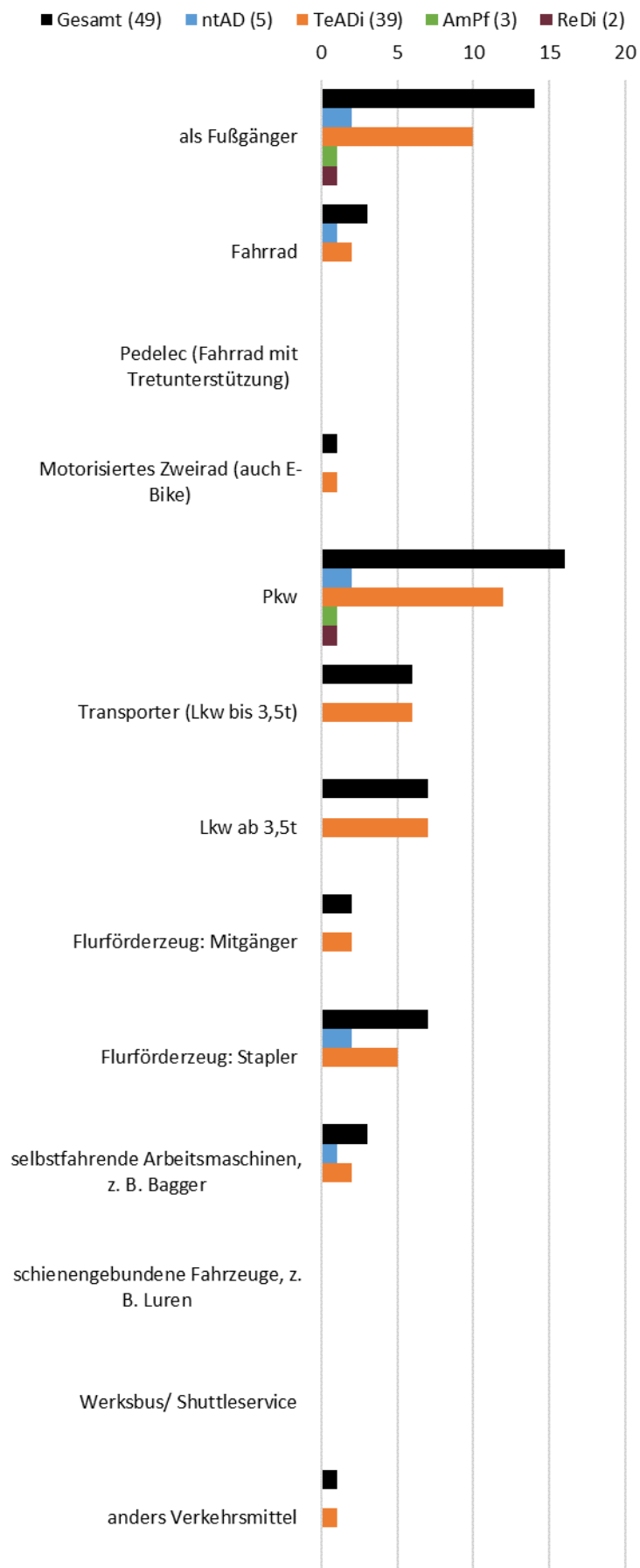


Folgende Verkehrsmittel sind auf dem Gelände unterwegs



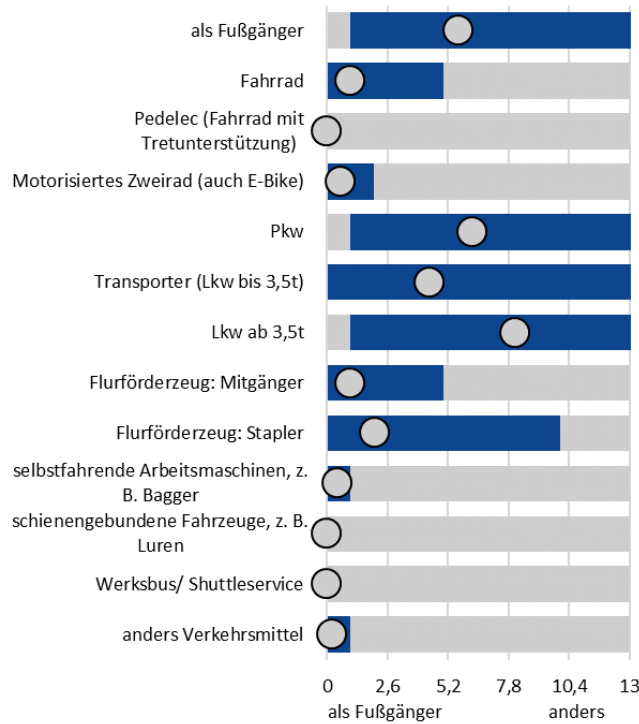


Mit folgenden Verkehrsmitteln sind die Beschäftigten selbst auf dem Gelände unterwegs

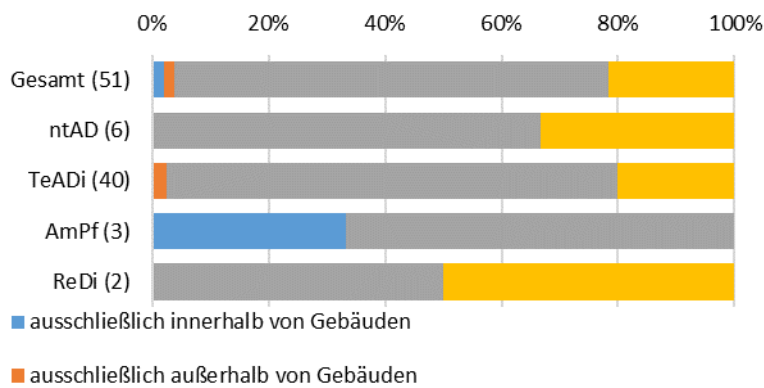




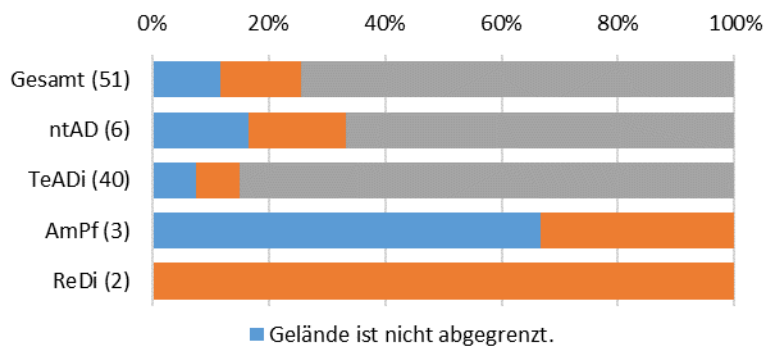
Mit folgenden Verkehrsmitteln sind die Beschäftigten selbst auf dem Gelände unterwegs (Stunden pro Woche)



Ich bin in folgenden Bereichen des Geländes unterwegs



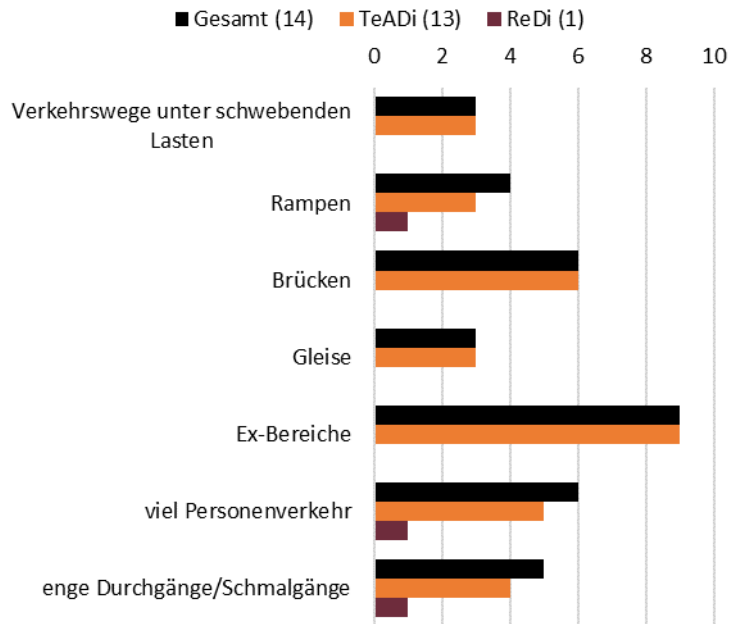
Abgrenzung des Geländes





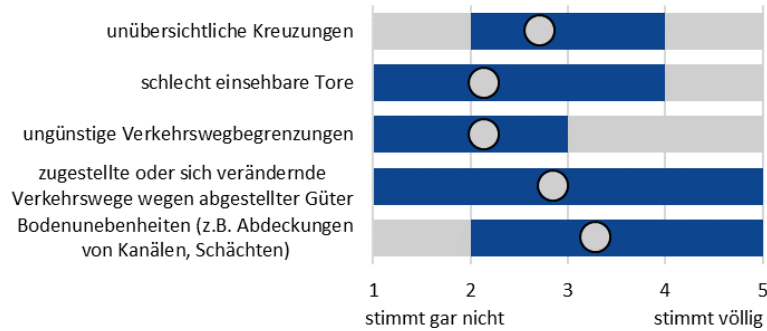
Gefahrenbereiche und gefährliche Verkehrswege auf dem Gelände

Vorhandene Gefahrenbereiche auf dem Gelände

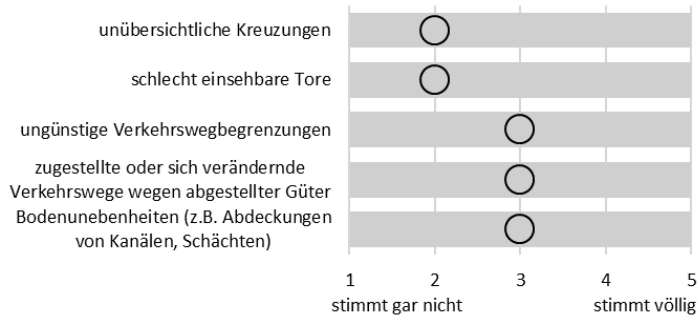


Gefährliche Verkehrswege auf dem Gelände

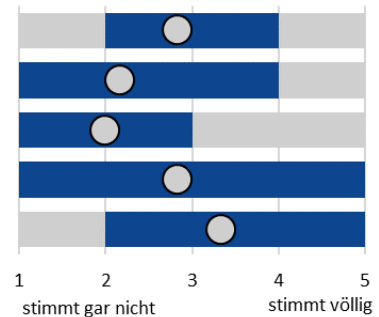
Gesamt (7)



ntAD (1)



TeADi (6)

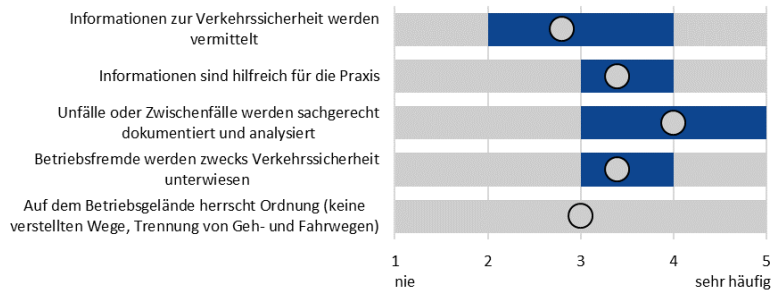




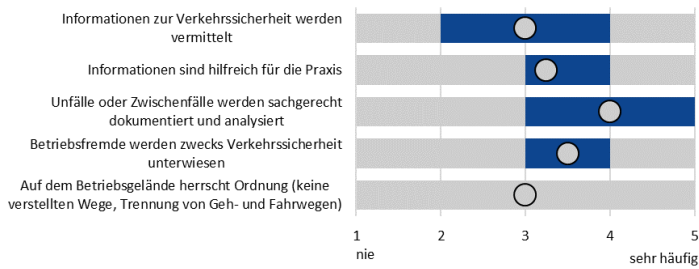
Sicherheitsorganisation auf dem Gelände

Sicherheitsorganisation

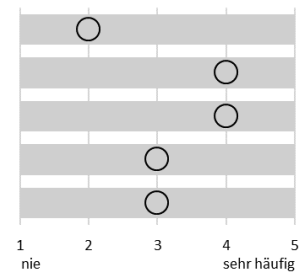
Gesamt (5)



TeADi (4)

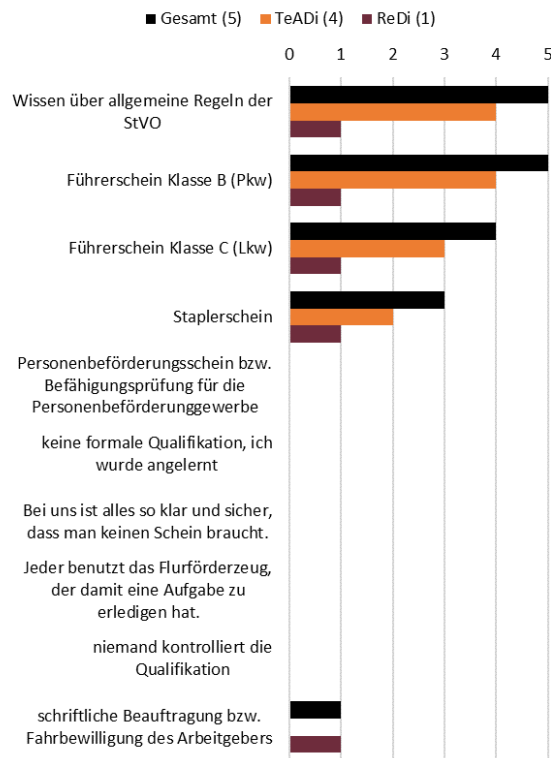


ReDi (1)

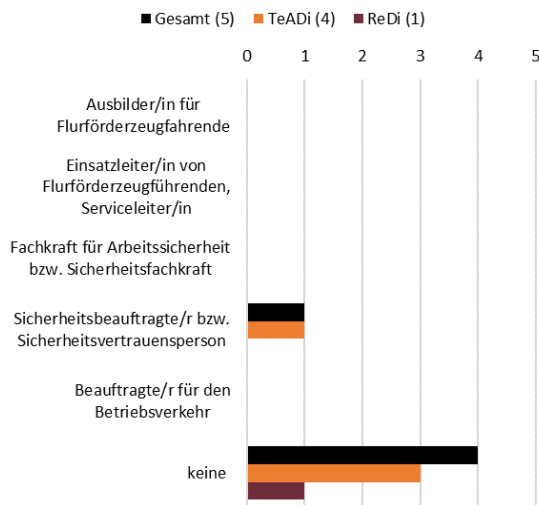




Vorhandensein von Qualifikationen, die für den Transport auf dem Gelände wichtig sind



Beschäftigte haben folgende betriebliche Funktionen im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit



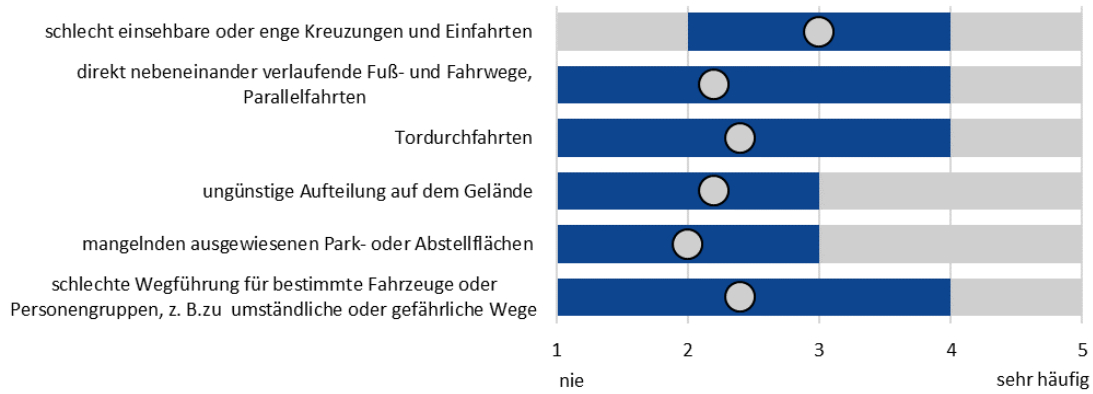


Verkehrskonflikte

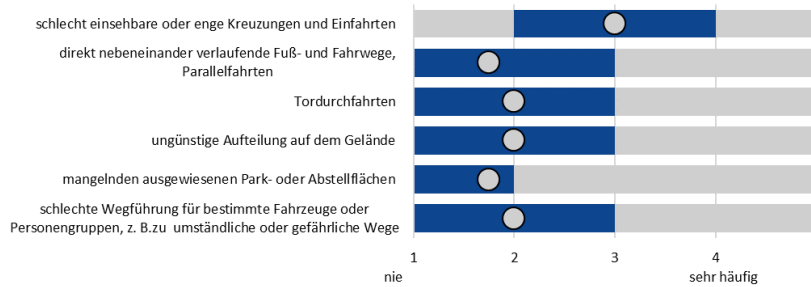
Baubedingt

Verkehrskonflikte aufgrund von baulichen Gegebenheiten entstehen durch:

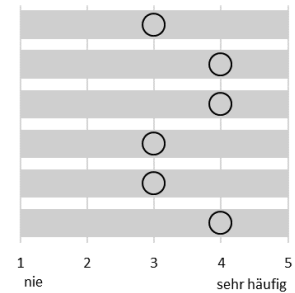
Gesamt (5)



TeADi (4)



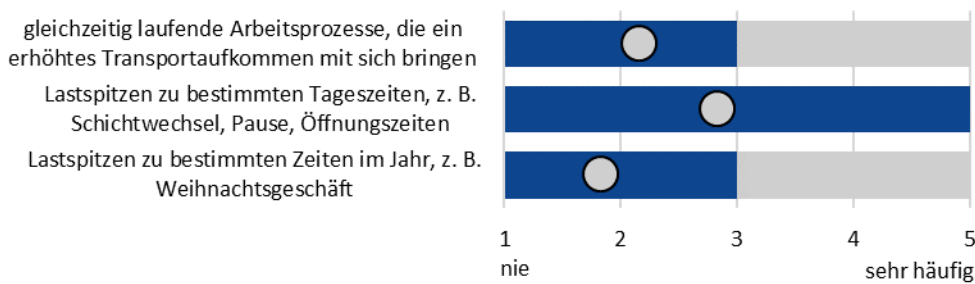
ReDi (1)



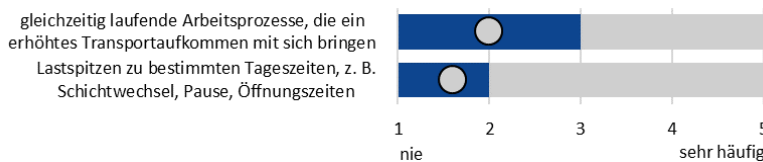
Zeitbedingt

Verkehrskonflikte aufgrund von zeitlichen Verdichtungen / Lastspitzen entstehen durch:

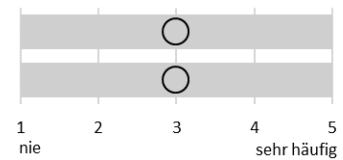
Gesamt (6)



TeADi (5)



ReDi (1)

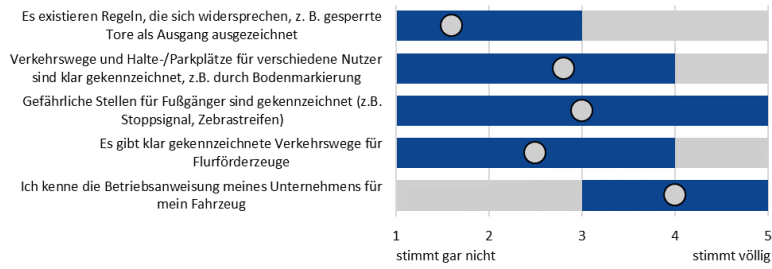




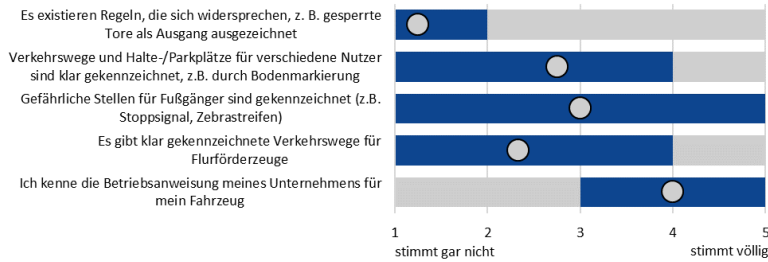
Regelbedingt

Sicherheitsregeln auf dem Gelände

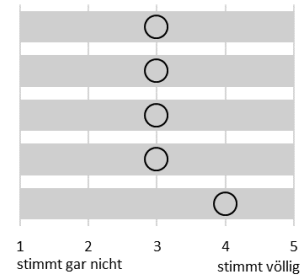
Gesamt (5)



TeADi (4)

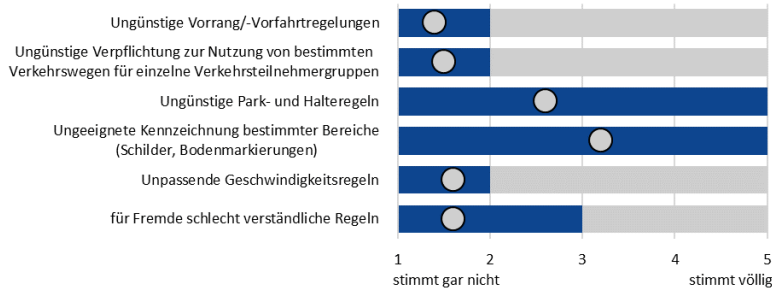


ReDi (1)

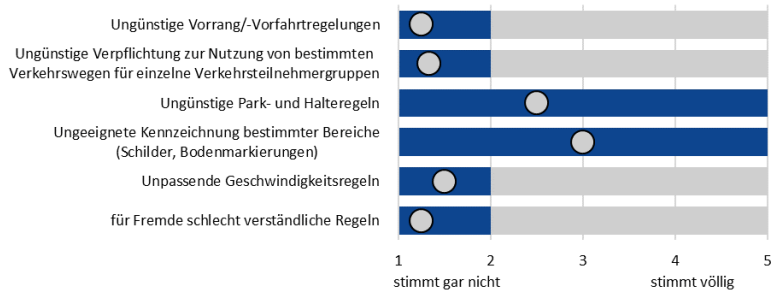


Verkehrskonflikte aufgrund ungünstiger Verkehrsregeln entstehen durch:

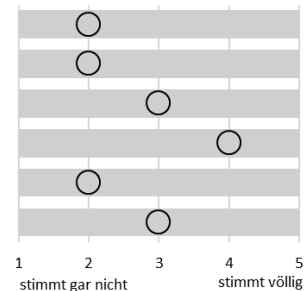
Gesamt (5)



TeADi (4)



ReDi (1)

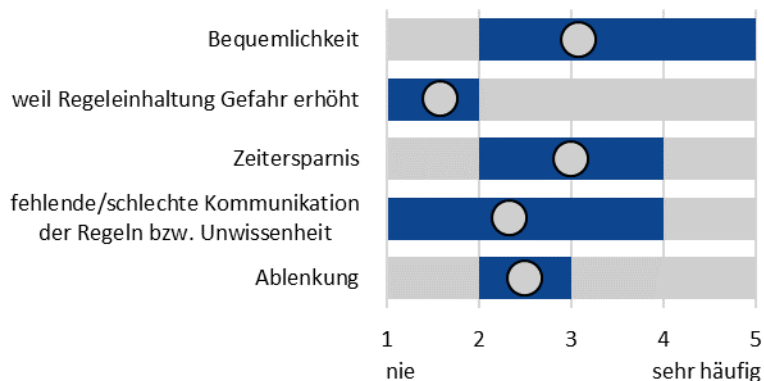




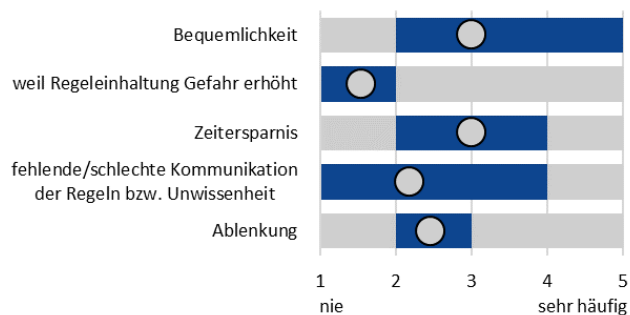
Aufgrund regelwidrigen Verhaltens

Verkehrskonflikte aufgrund mangelnder Regeleinhaltung entstehen durch:

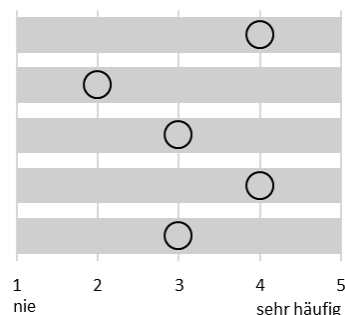
Gesamt (12)



TeADi (11)



ReDi (1)





Situation

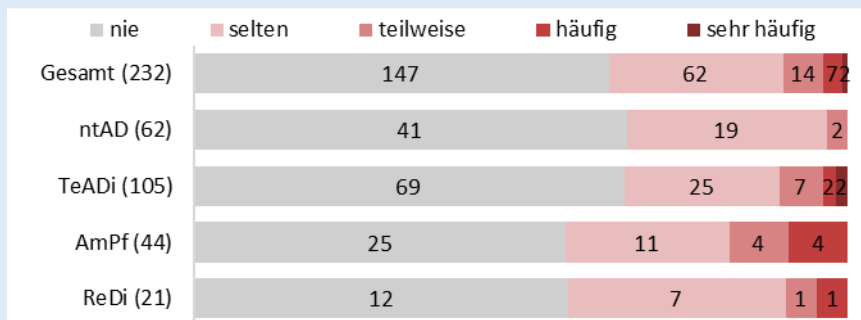
S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

SCREENINGERGEBNISSE

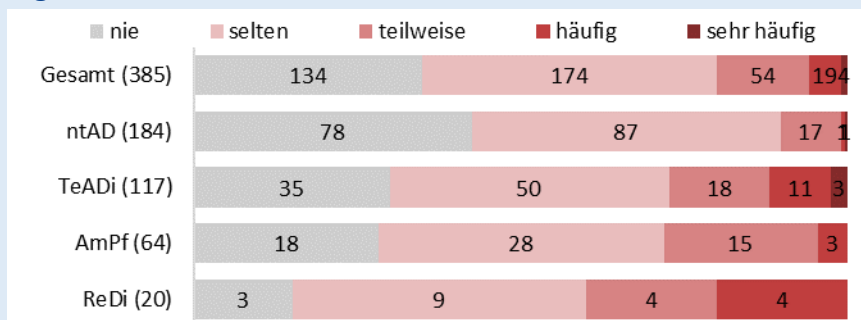
„Wege und Fahrten sind belastend“

Fußwege

Arbeitswege

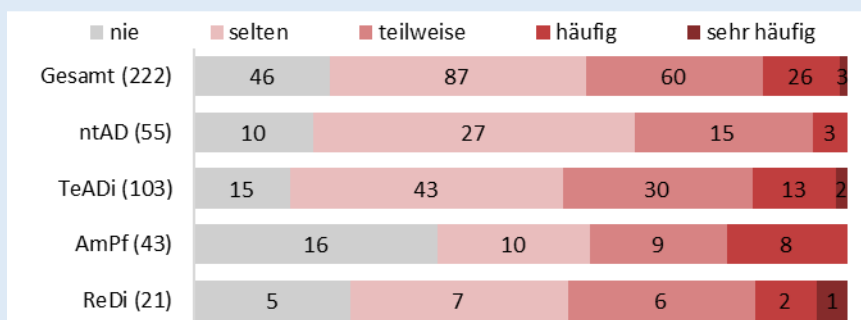


Berufliche Wege



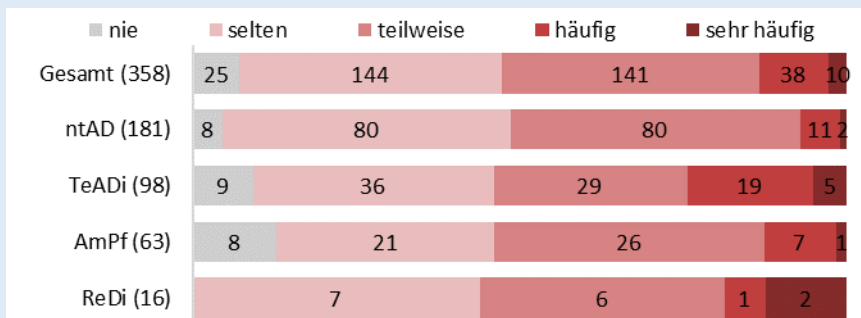
Pkw

Arbeitswege

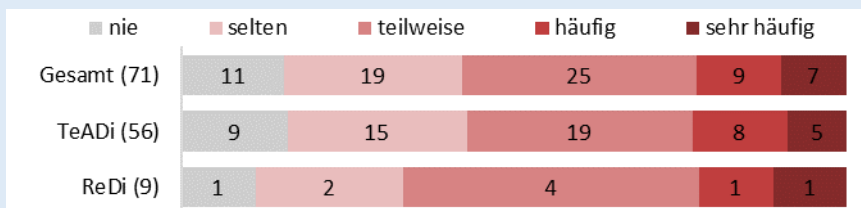




Berufliche Fahrten

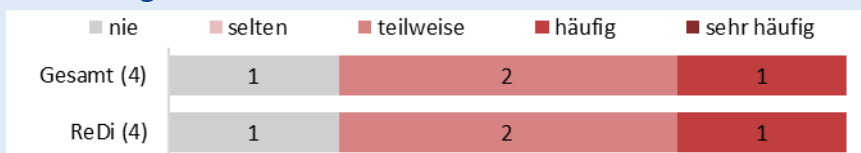


Lkw (Berufliche Fahrten)

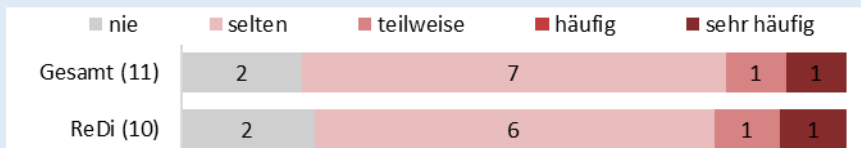


Rettungsdienst

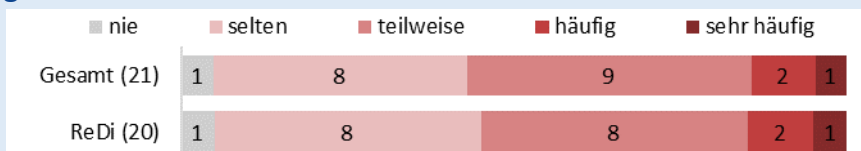
Notarzteinsetzfahrzeug



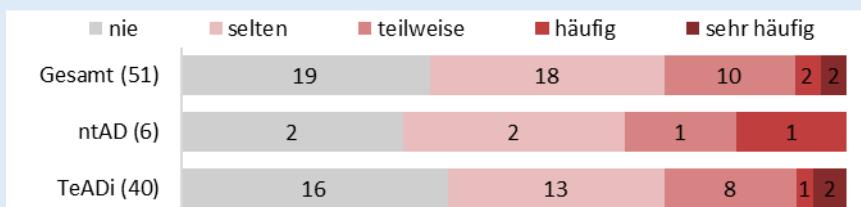
Krankentransportwagen



Rettungswagen



Innerbetrieblicher Verkehr



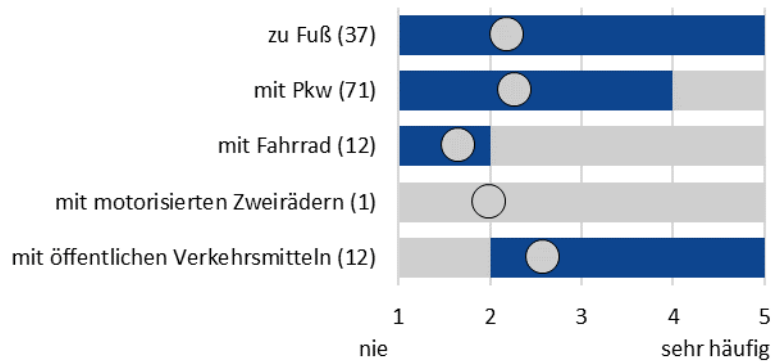


DETAILERGEBNISSE

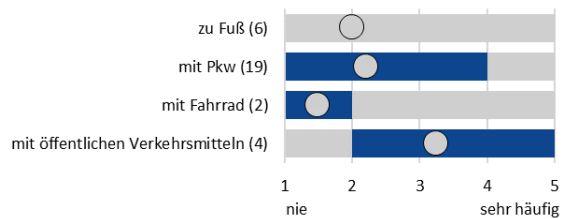
S.1.1. Müdigkeit

Arbeitswege

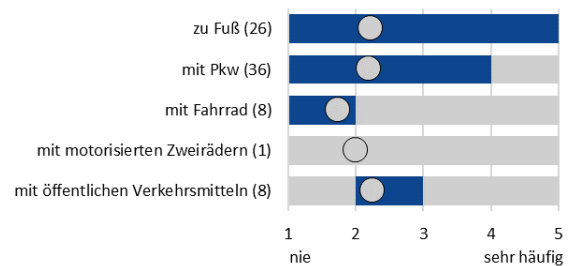
Müdigkeit auf Arbeitswegen



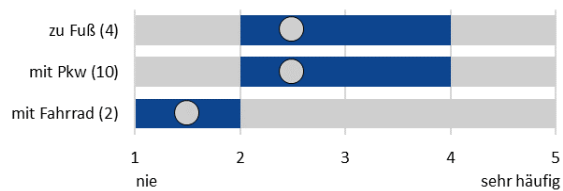
ntAD



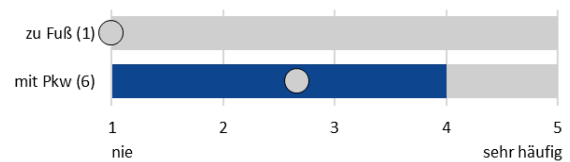
TeADi



AmPf



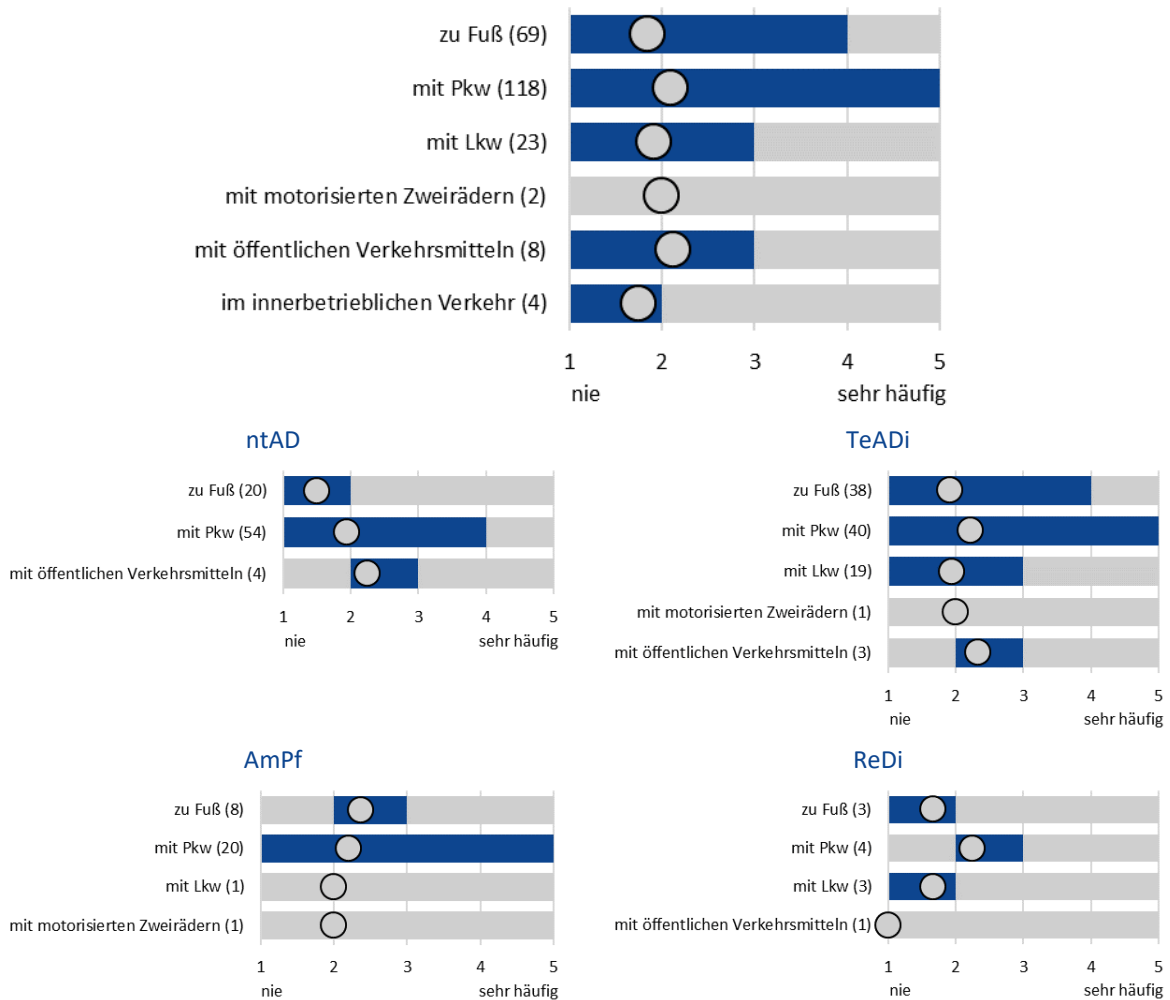
ReDi



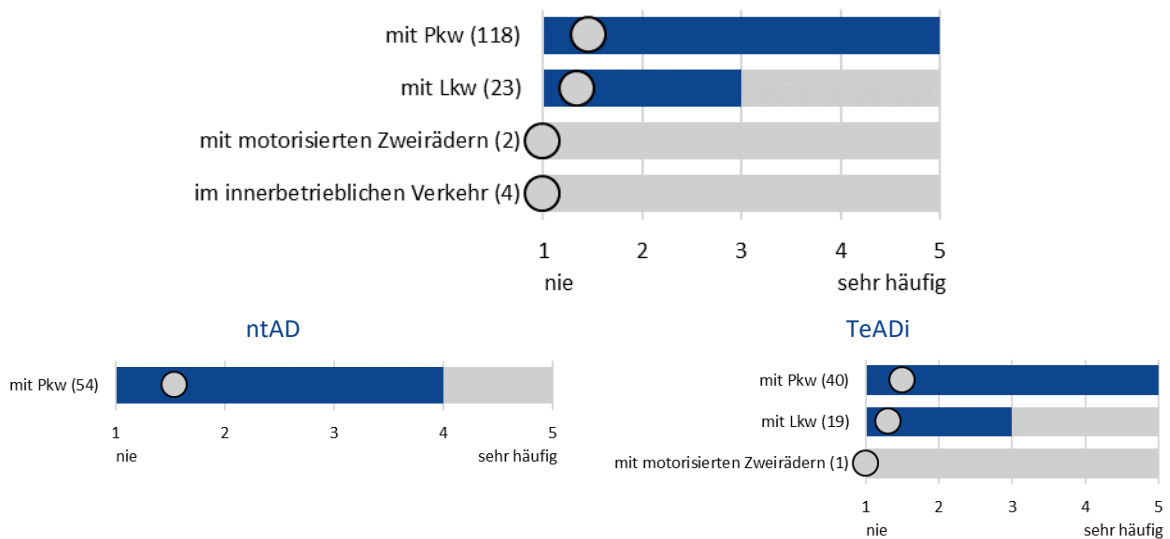


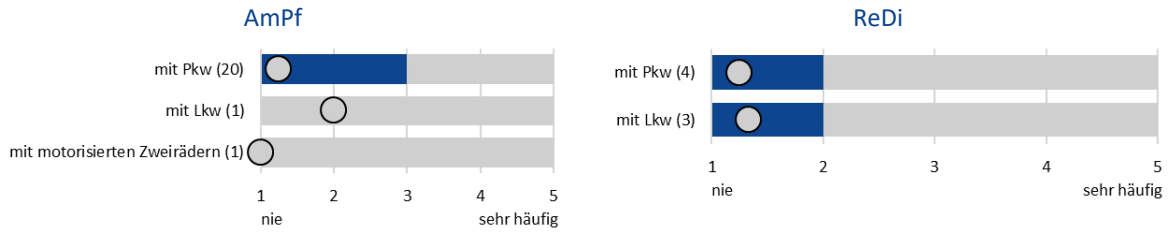
Berufliche Fahrten und Wege

Müdigkeit auf beruflichen Fahrten und Wegen

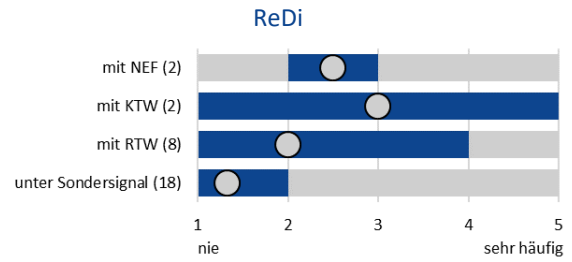
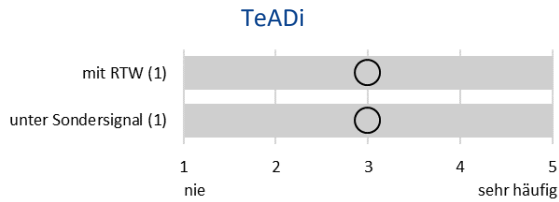
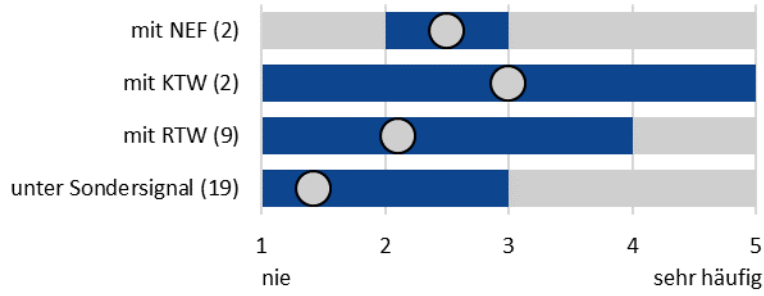


Sekundenschlaf auf beruflichen Fahrten und Wegen

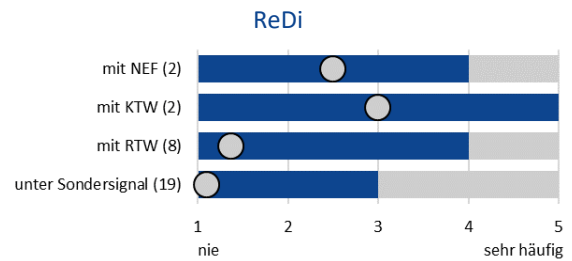
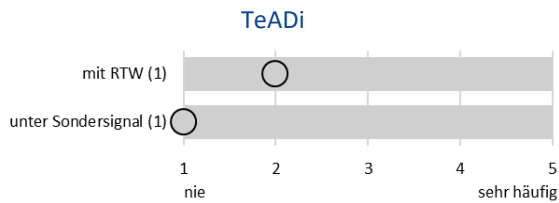
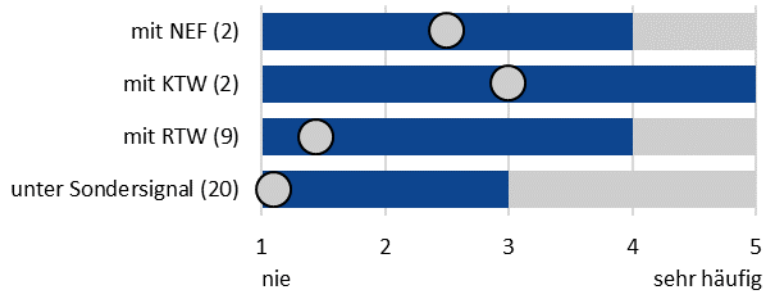




Rettungsdienst
Müdigkeit



Sekundenschlaf

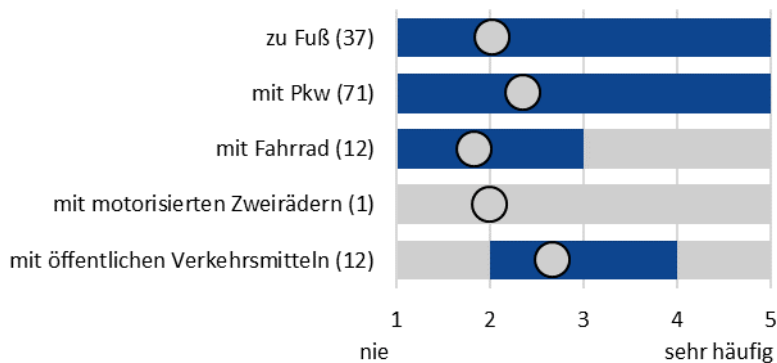




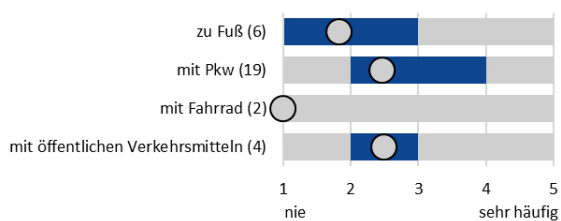
S.1.2. Zeitdruck

Arbeitswege

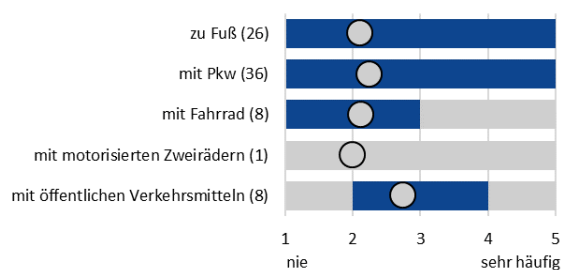
Zeitdruck auf Arbeitswegen



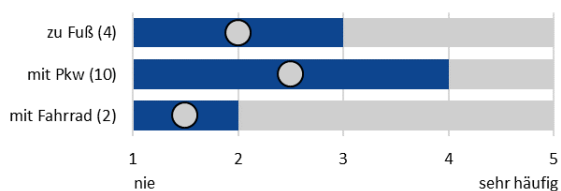
ntAD



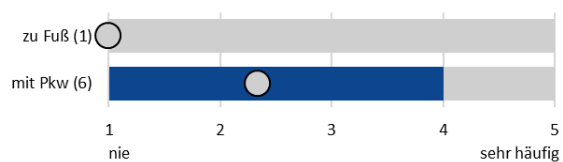
TeADi



AmPf



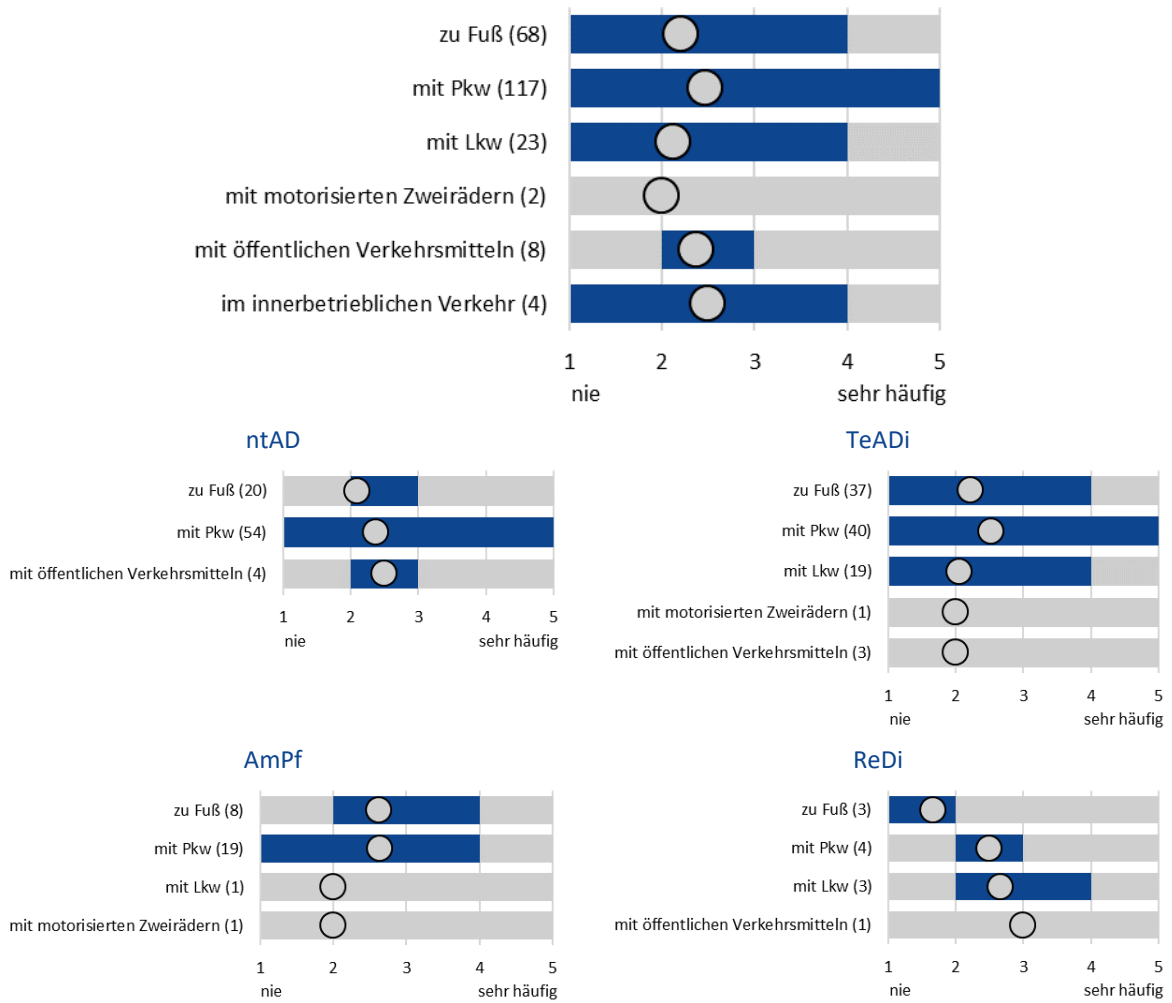
ReDi





Berufliche Fahrten und Wege

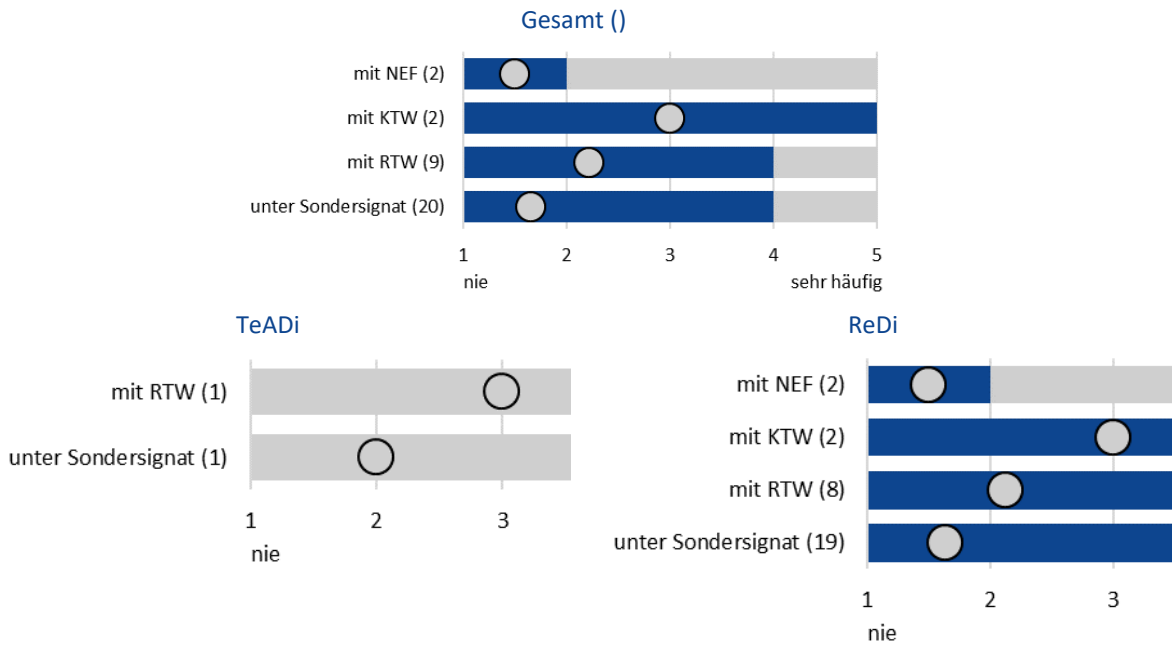
Zeitdruck auf beruflichen Fahrten und Wegen





Rettungsdienst

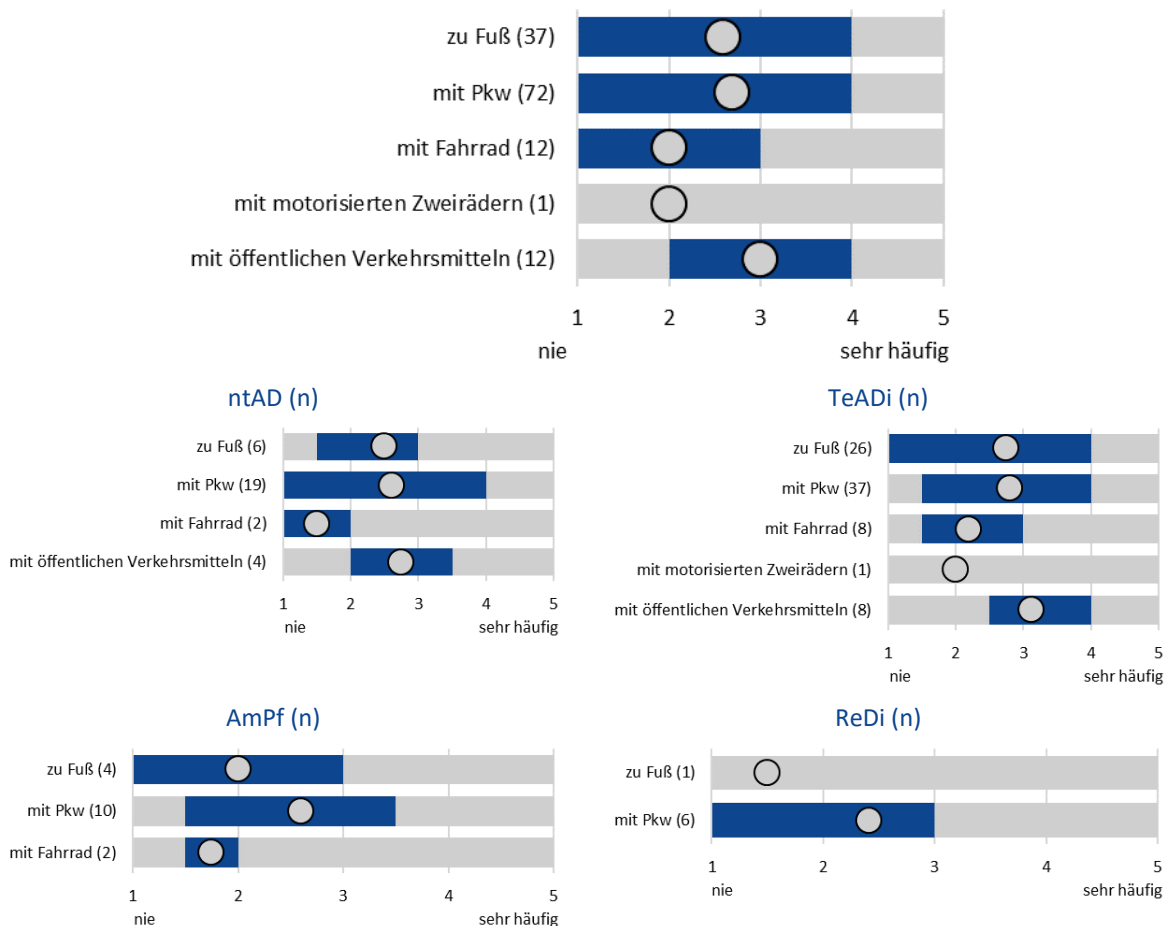
Zeitdruck



S.1.3. Stressempfinden

Arbeitswege

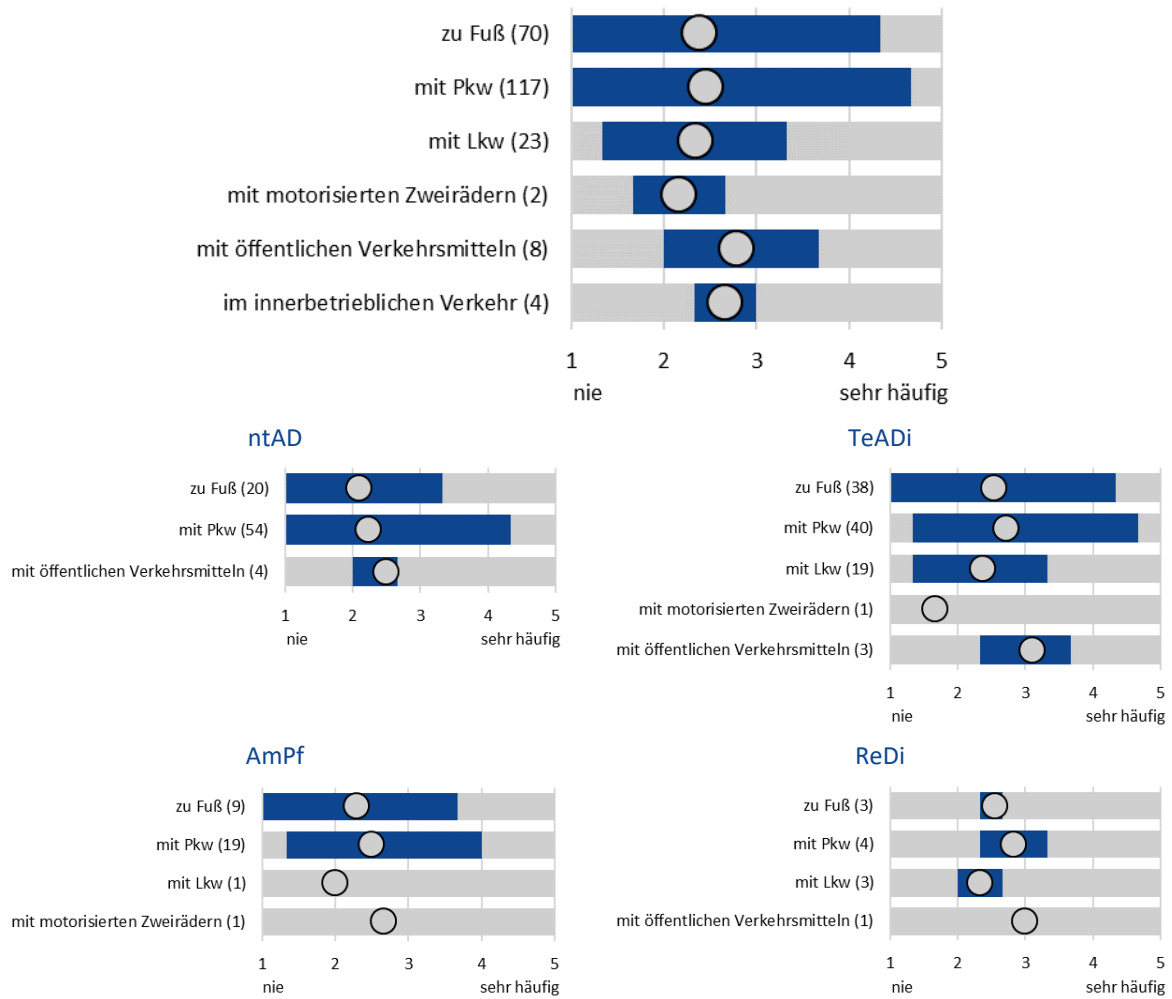
Stressempfinden auf Arbeitswegen





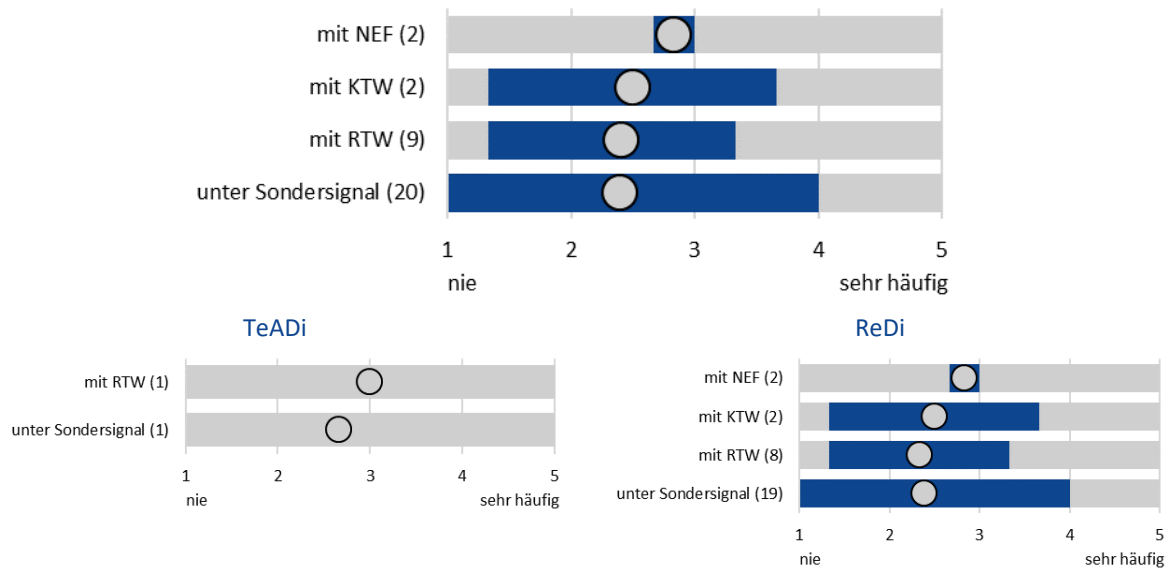
Berufliche Fahrten und Wege

Stressempfinden auf beruflichen Fahrten und Wegen



Rettungsdienst

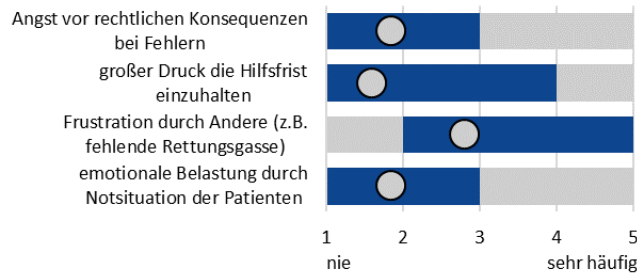
Stressempfinden



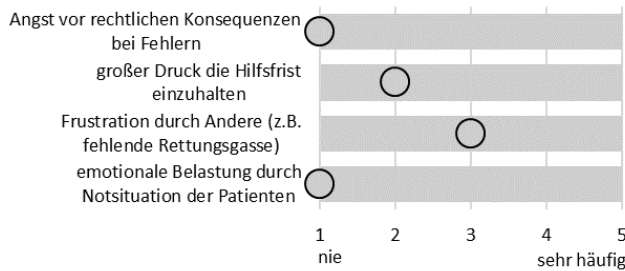


Belastungen während der Sondersignalfahrten

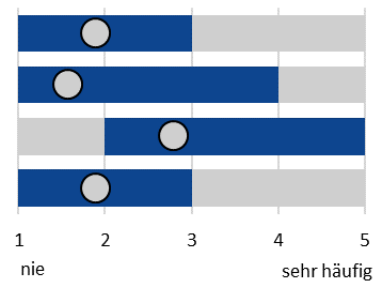
Gesamt (20)



ntAD (1)



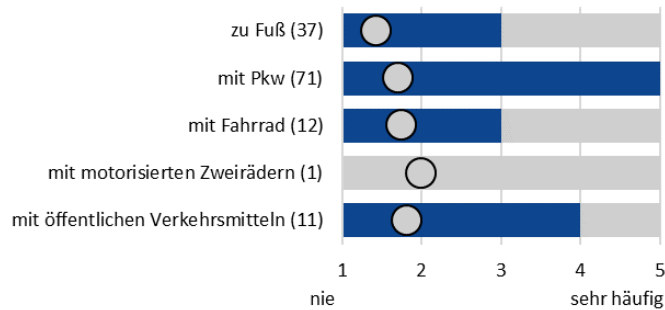
TeADi (19)



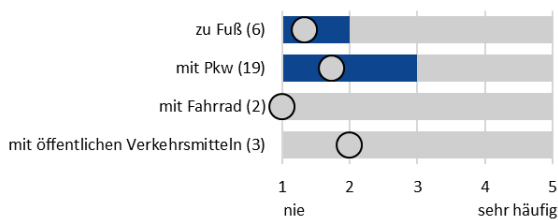
S.1.4. Angst um Sicherheit/Bedrohung

Arbeitswege

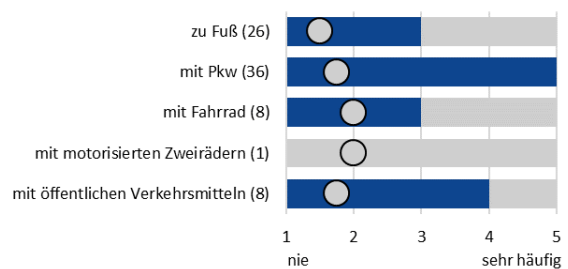
Angst während der Fahrten



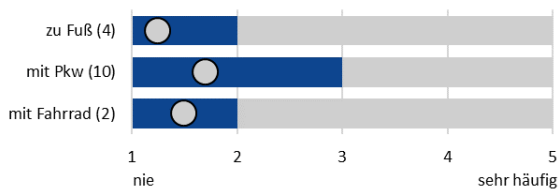
ntAD



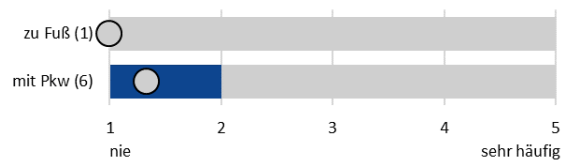
TeADi



AmPf

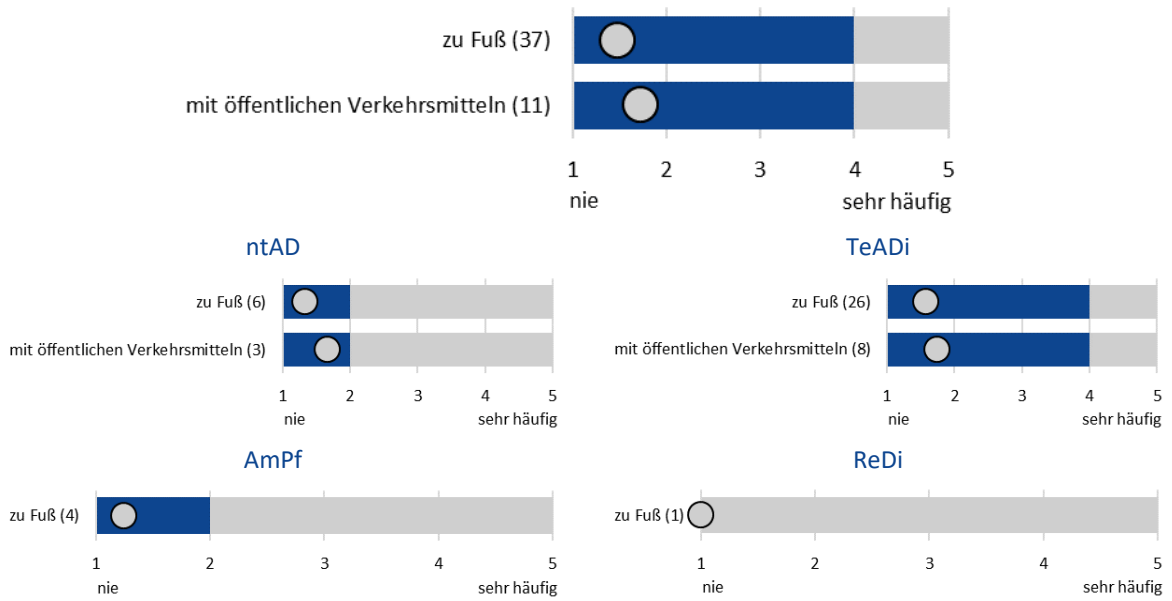


ReDi

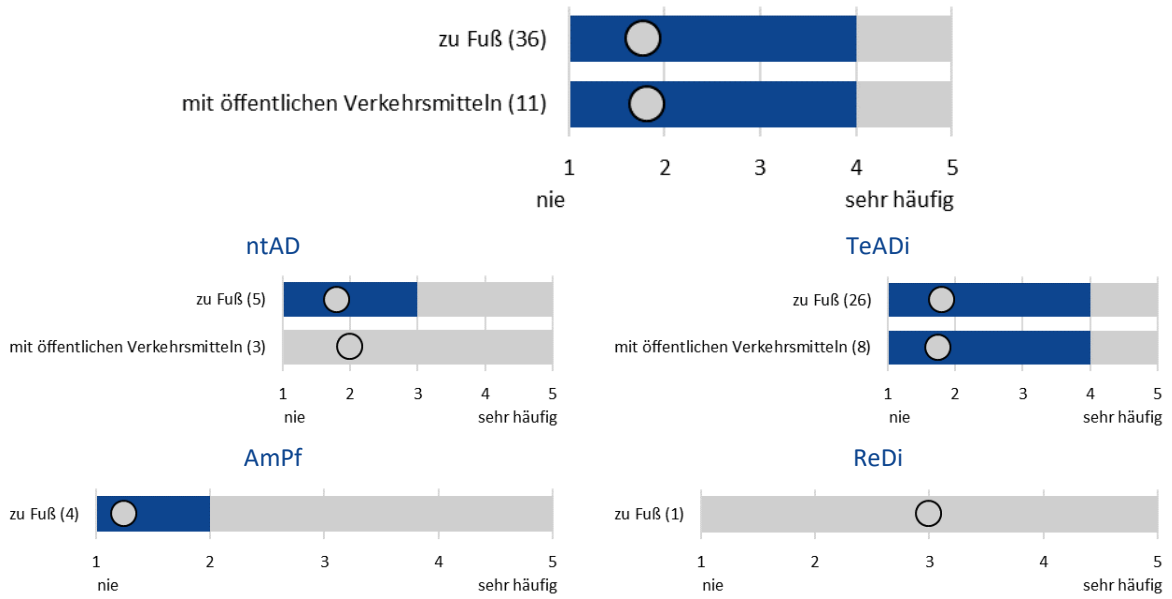




Gefühl von Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Fahrten



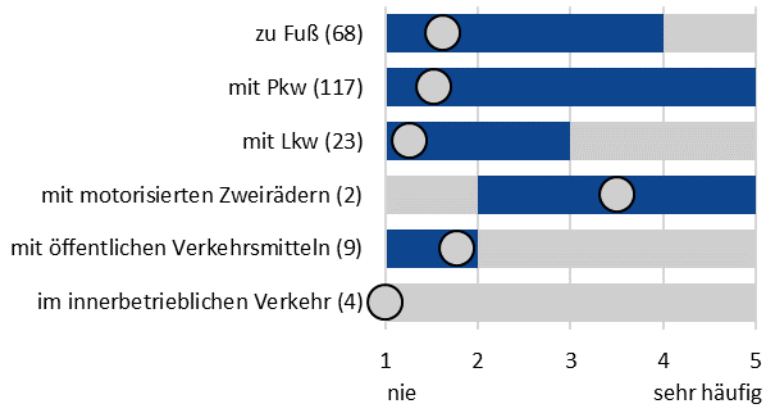
Vermeidung bedrohlicher Gegenden



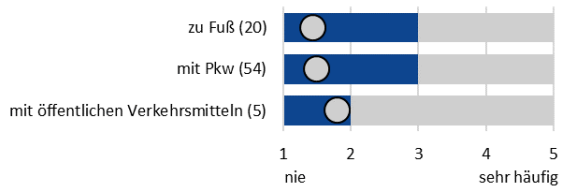


Berufliche Fahrten und Wege

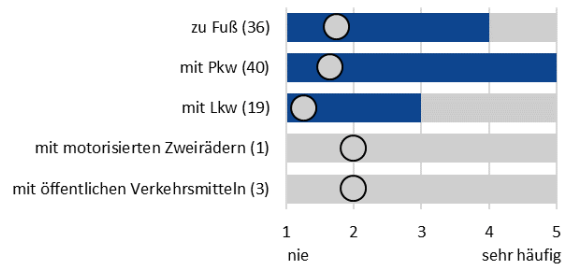
Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Fahrten und Wege



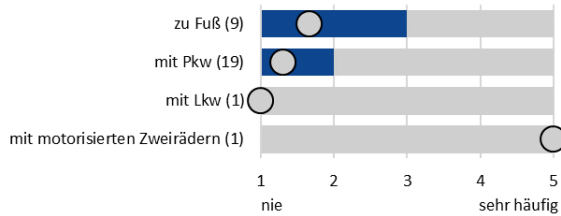
ntAD



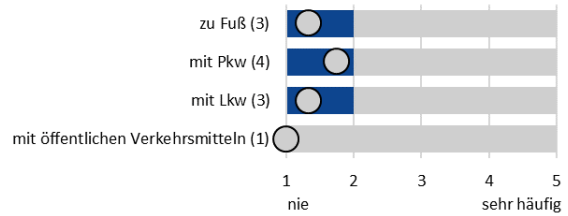
TeADi



AmPf

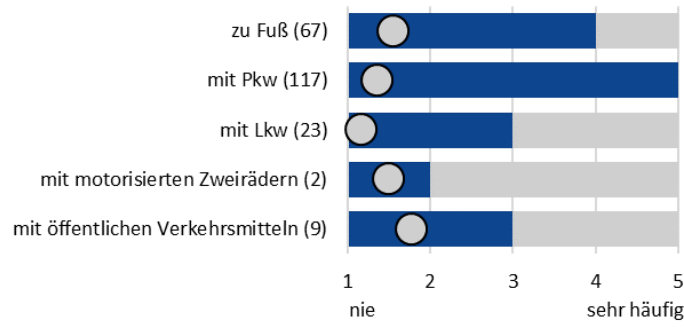


ReDi

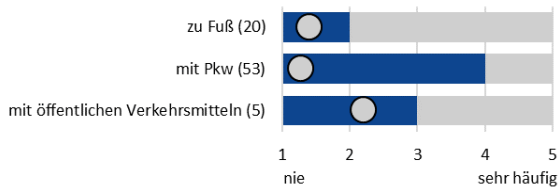




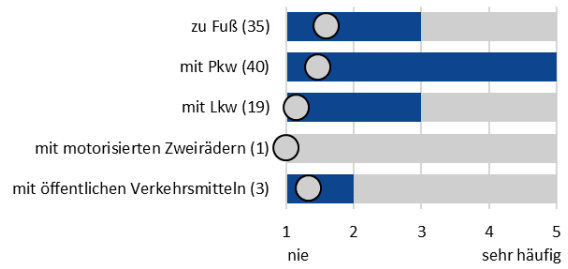
Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Pausen



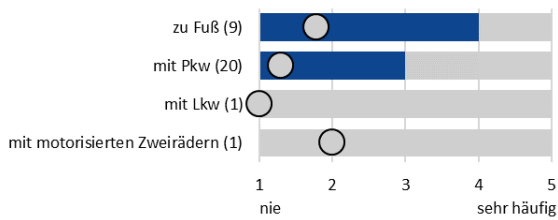
ntAD



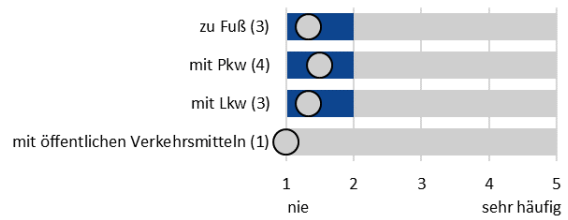
TeADi



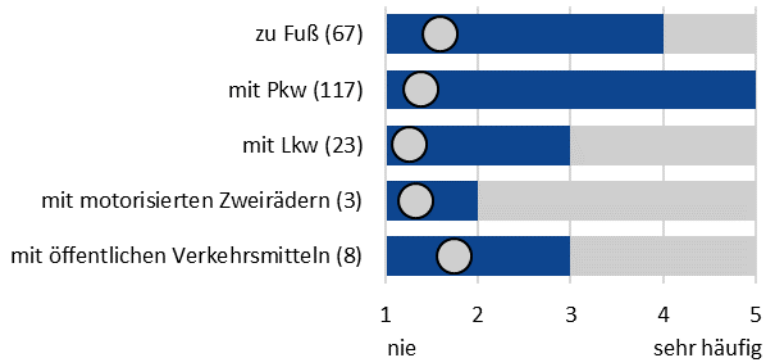
AmPf



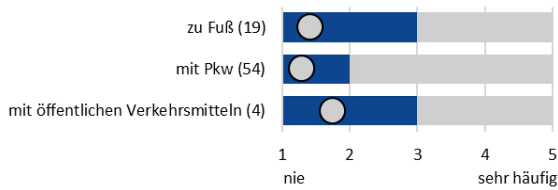
ReDi



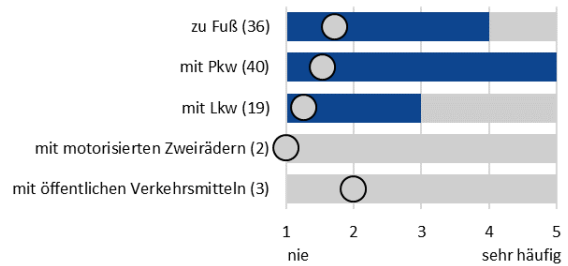
Unsicherheit bzw. Bedrohung an Zielorten

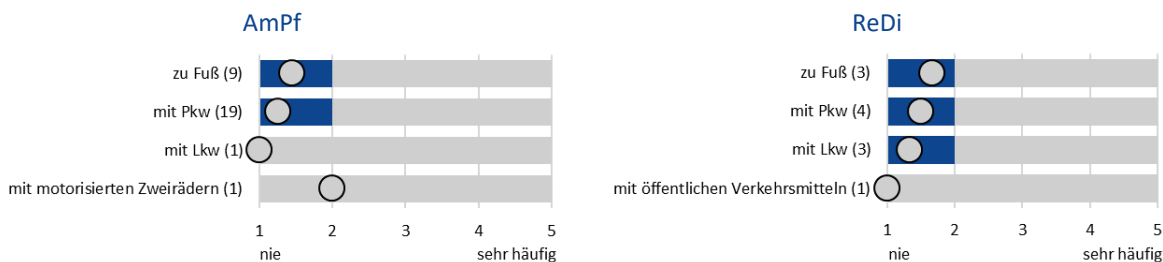


ntAD



TeADi





Beschäftigte fühlen sich bedroht durch:

- auf Fußwegen
 - Hunde
 - Fußballfans an Spieltagen
 - Drogenszene an Bahnhöfen
 - Treppen bei hoher Luftpeilhöhe
 - Innerbetrieblichen Verkehr
 - Vorbeifahrende Güterzüge und ICE
- Mit dem Pkw
 - Fragwürdige Passanten
 - Aggressive Verkehrsteilnehmer
 - Überlastung der Verkehrswege
 - Raser, Drängler

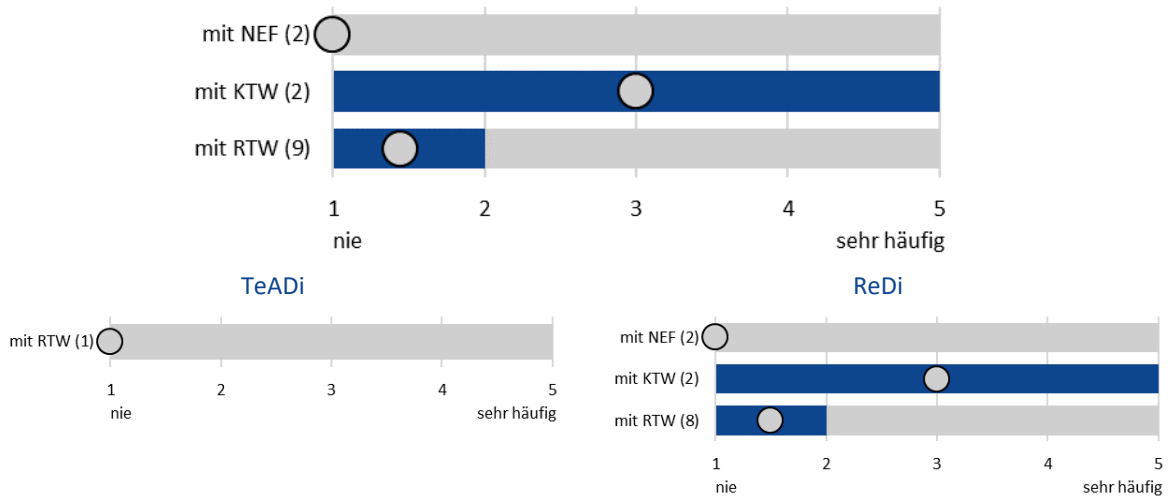
Häufigkeit, die ein Beschäftigter zum Opfer von Übergriffen wurde

Opfer von Überfällen	Abteilung	Nein	1-2 Mal	Mehr als 2 Mal
Als Fußgänger	Gesamt (70)	62	7	1
	ntAD(20)	20	0	0
	TeADi (38)	30	7	1
	AmPf (9)	9	0	0
	ReDi (3)	0	0	0
Mit Pkw	Gesamt (116)	110	5	1
	ntAD(53)	51	2	0
	TeADi (40)	37	3	0
	AmPf (19)	19	0	0
	ReDi (4)	3	0	1
Mit Lkw	Gesamt (23)	23	0	0
	TeADi (19)	0	0	0
	AmPf (1)	0	0	0
	ReDi (3)	0	0	0
Mit motorisiertem Zweirad	Gesamt (3)	2	1	0
	TeADi (2)	1	1	0
	AmPf (1)	1	0	0
Mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Gesamt (8)	8	0	0
	ntAD(4)	4	0	0
	TeADi (3)	3	0	0
	ReDi (1)	1	0	0

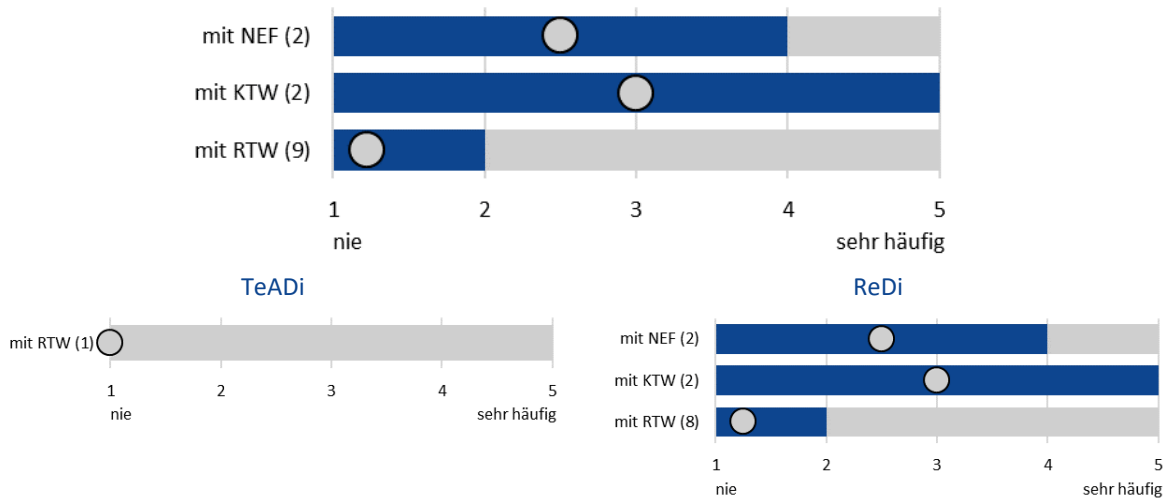


rettungsdienst

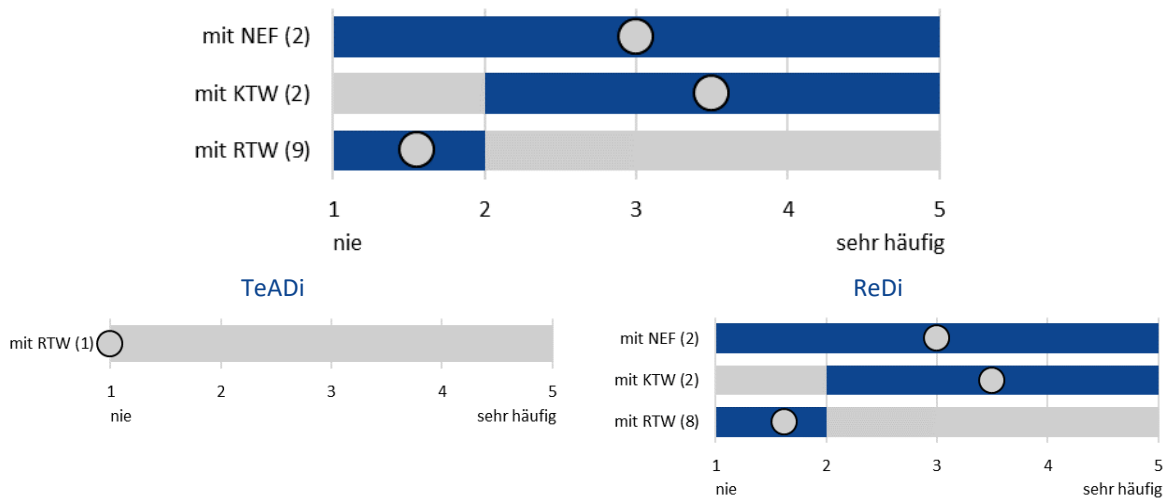
Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Fahrten und Wege



Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Pausen



Unsicherheit bzw. Bedrohung an Zielorten





Beschäftigte fühlen sich bedroht durch:

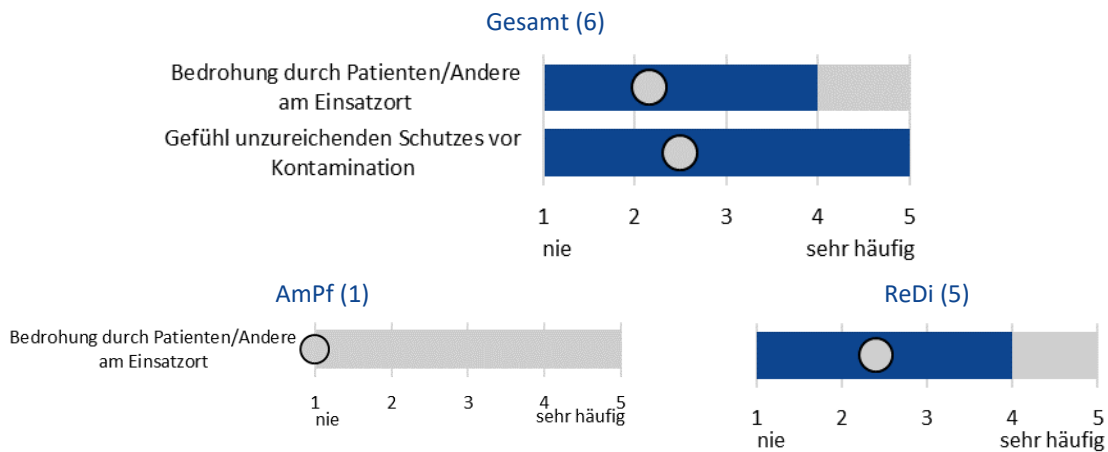
- Patienten und Angehörige
- Umstehende

Häufigkeit, die ein Beschäftigter zum Opfer von Übergriffen wurde

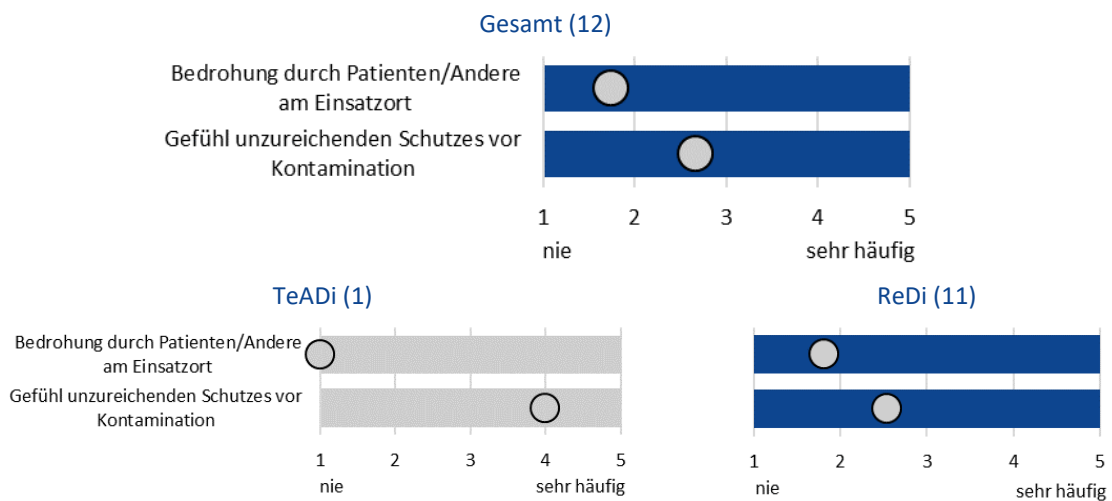
Mit Notarzteinsatzfahrzeug	Gesamt (2)	1	0	1
	ReDi (2)	1	0	1
Mit Krankentransportwagen	Gesamt (1)	1	0	0
	ReDi (1)	1	0	0
Mit Rettungswagen	Gesamt (9)	7	0	2
	TeADi (1)	1	0	0
	ReDi (8)	6	0	2

Angst/Bedrohung während der Wege zum Fahrzeug am Einsatzort

Mit Krankentransportwagen



Mit Rettungswagen





S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme

Zusammenfassung – Ablenkung von der Verkehrsteilnahme

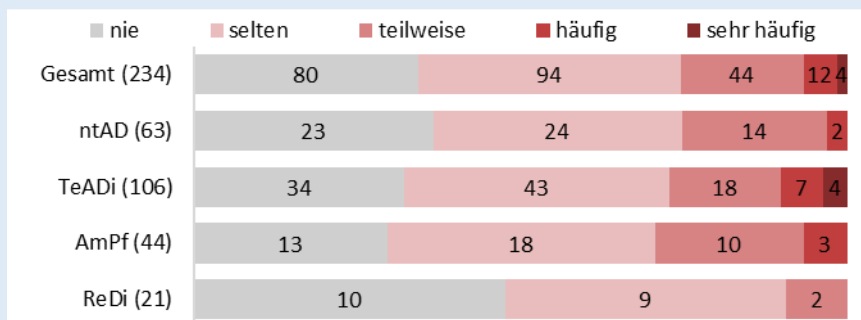
[Text – Was ist auffällig, Warum ist das als kritisch zu sehen, Was kann man machen (nicht: Maßnahmen aus dem Katalog)]

SCREENINGERGEBNISSE

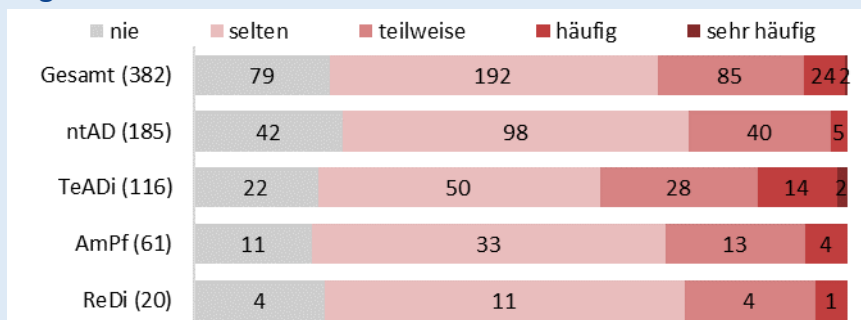
„Ablenkung auf Wegen und Fahrten, z. B. durch Telefonate, ablenkende Gedanken“

Fußwege

Arbeitswege

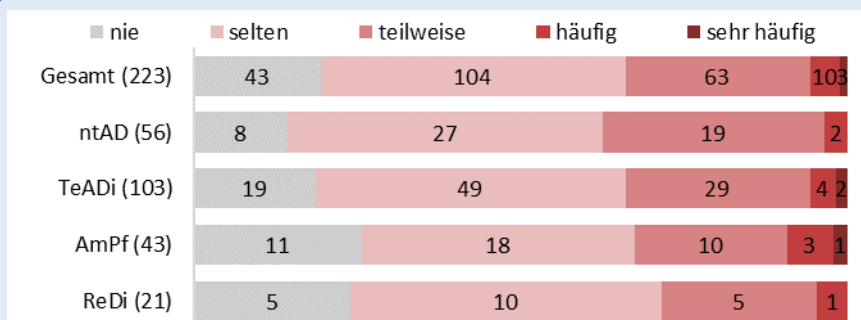


Berufliche Wege

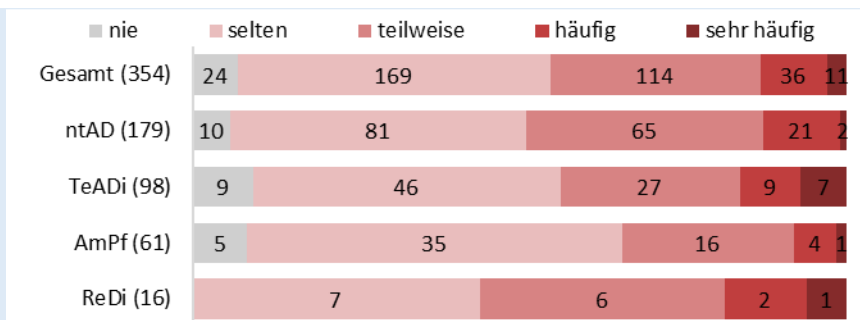


Pkw

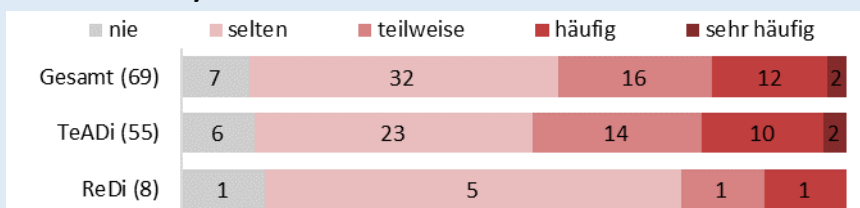
Arbeitswege



Berufliche Fahrten

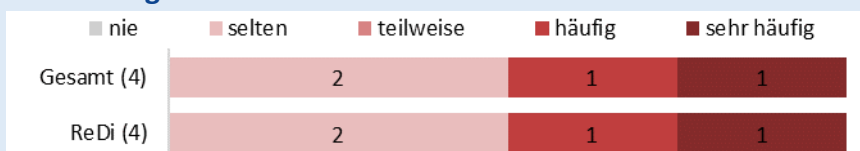


Lkw (Berufliche Fahrten)

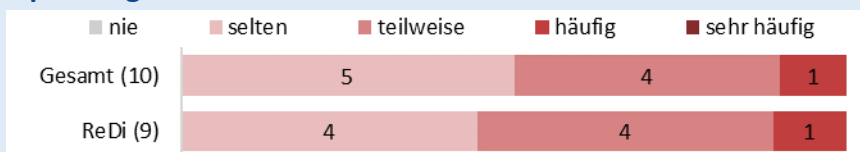


Rettungsdienst

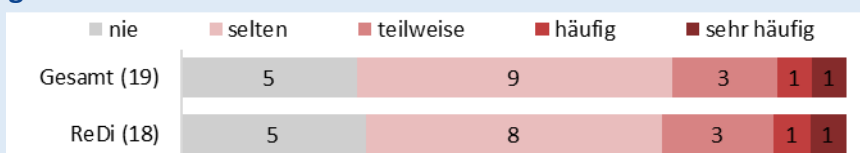
Notarzteinsetzfahrzeug



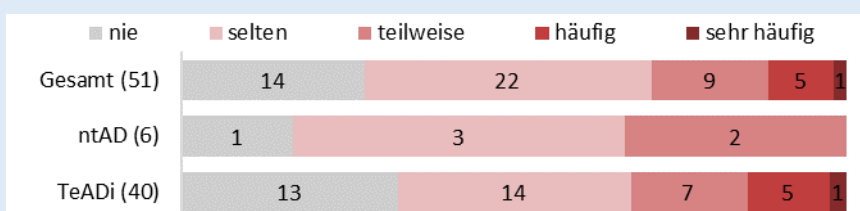
Krankentransportwagen



Rettungswagen



Innerbetrieblicher Verkehr



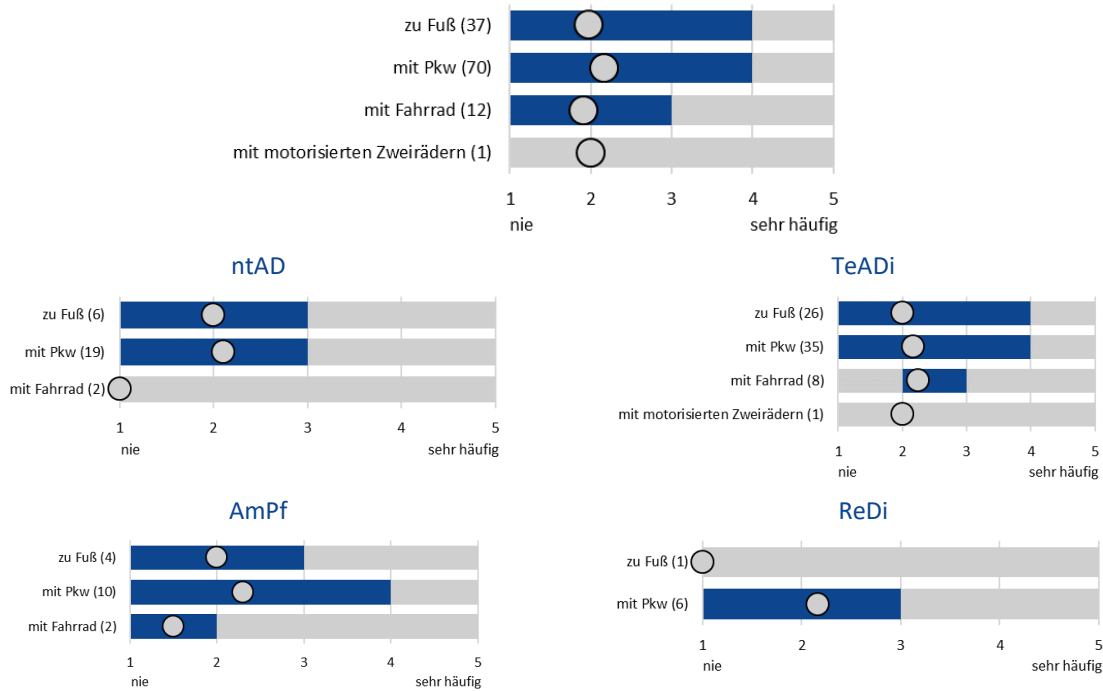


DETAILERGEBNISSE

S.2.1. Empfundene Ablenkung

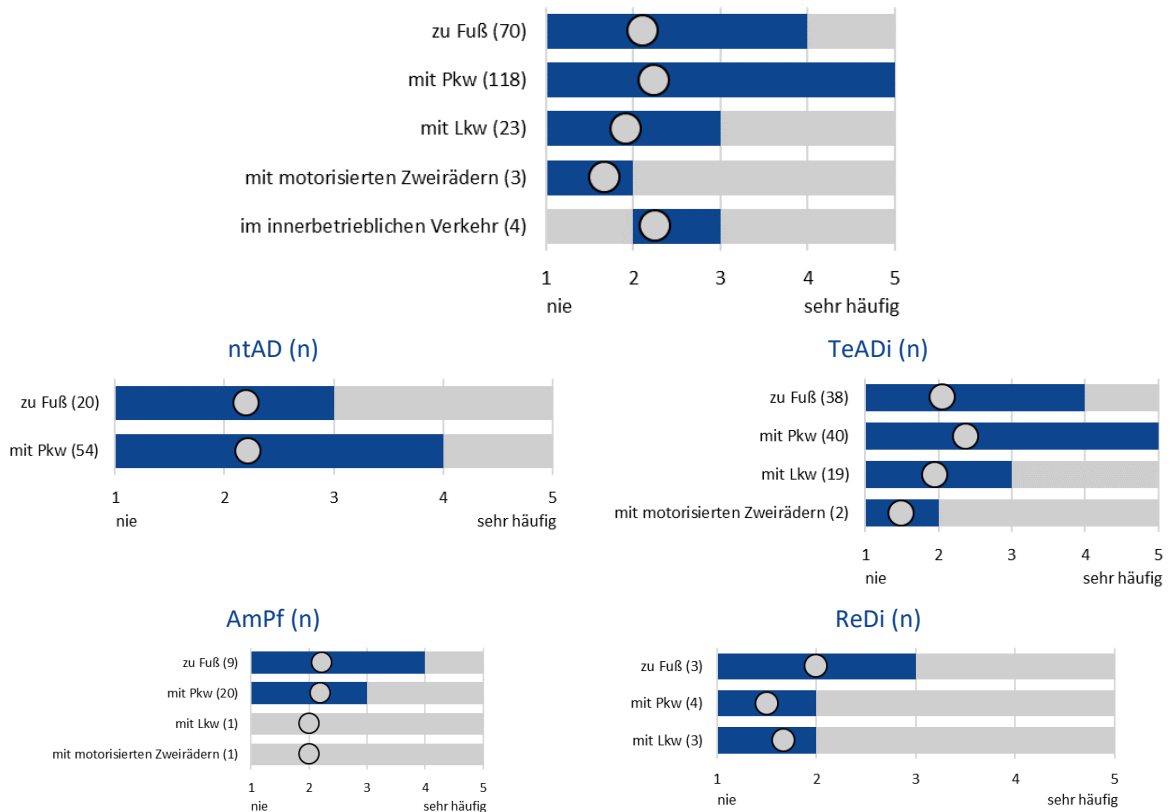
Arbeitswege

Empfundene Ablenkung vom Verkehr bzw. Unkonzentriertheit



Berufliche Fahrten und Wege

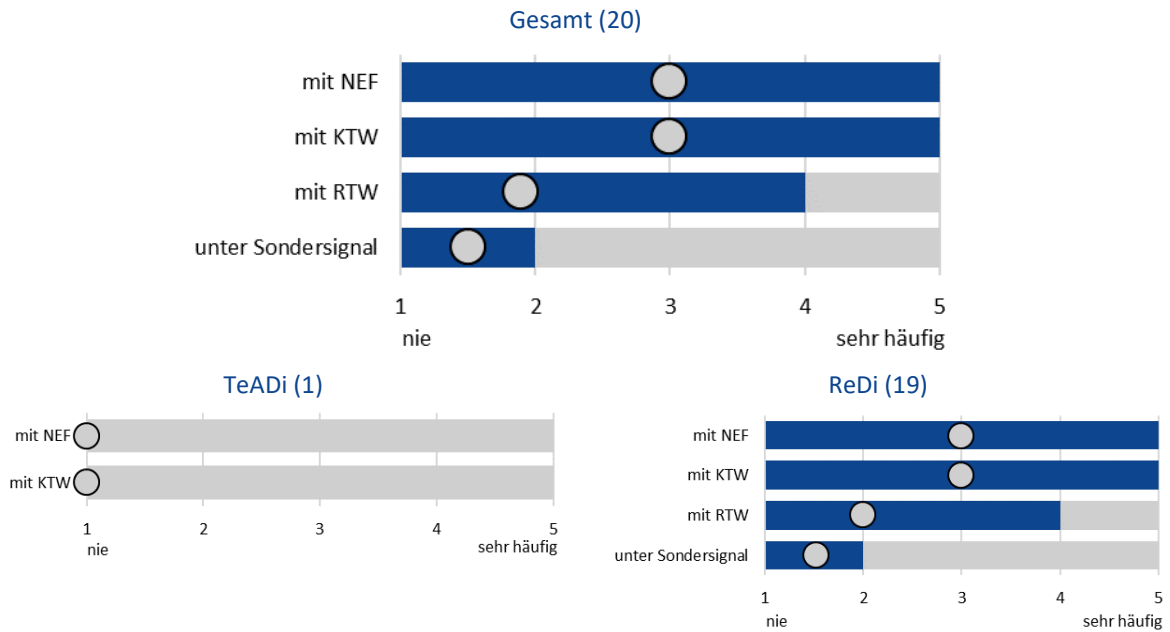
Empfundene Ablenkung vom Verkehr bzw. Unkonzentriertheit



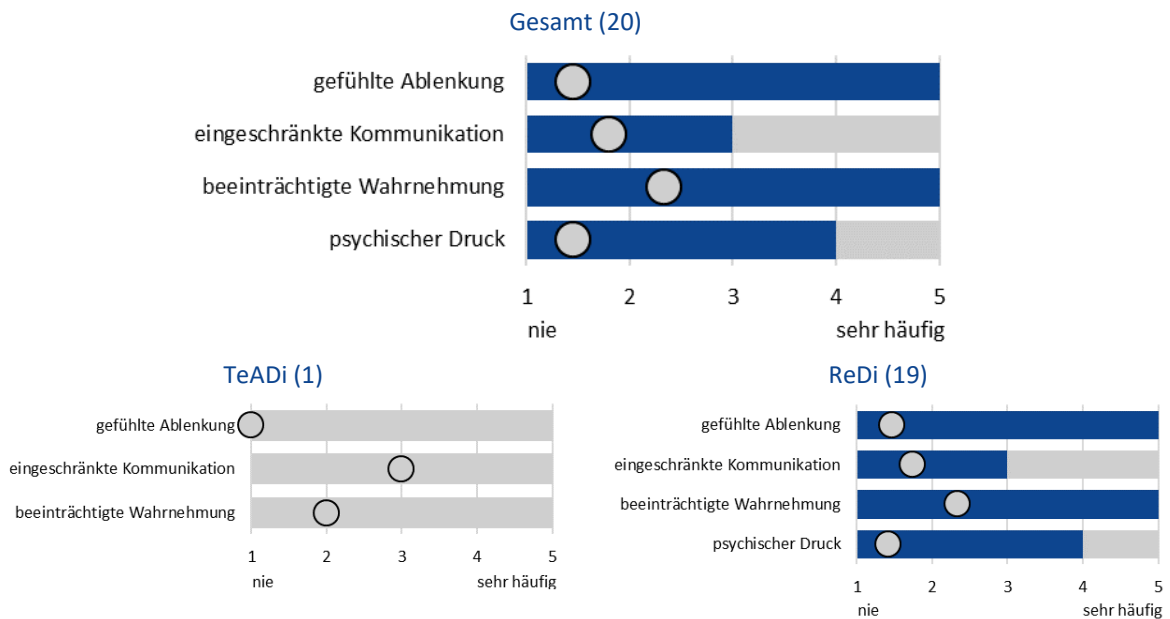


rettungsdienst

Empfundene Ablenkung vom Verkehr bzw. Unkonzentriertheit



Art der Ablenkung bei Sondersignalfahrten



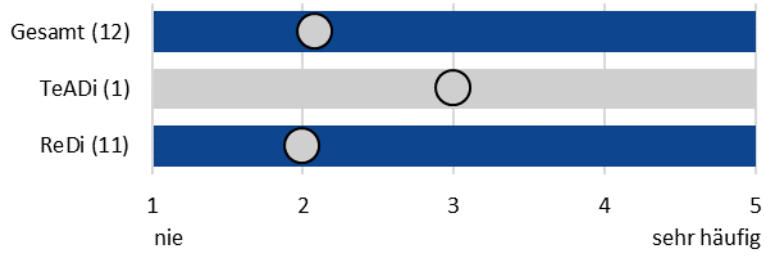
Zusätzlich fühlen die Beschäftigten sich während der Sondersignalfahrten abgelenkt von:

- plötzliche, störende Geräusche in der Fahrerkabine insbesondere nicht dauerhaft abschaltbare Spurhaltewarneinrichtung zusätzlich zu Funkgeräuschen und nervenden Meldungen, des Navigationssystems

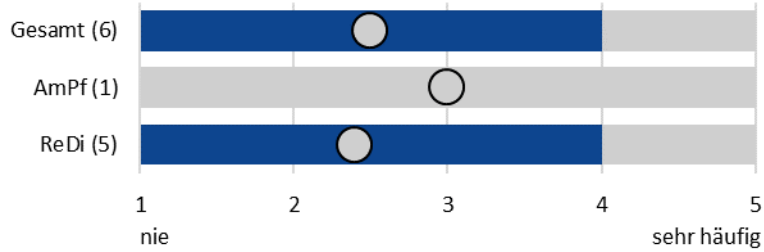
Ablenkung auf den Wegen zum / vom Fahrzeug



Mit Krankentransportwagen



Mit Rettungswagen



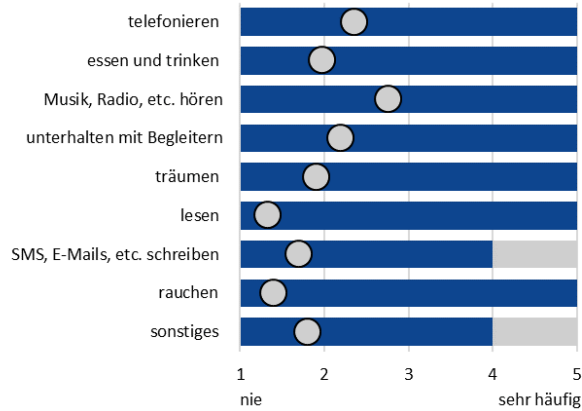
S.2.2. Parallelhandlungen

Fußwege

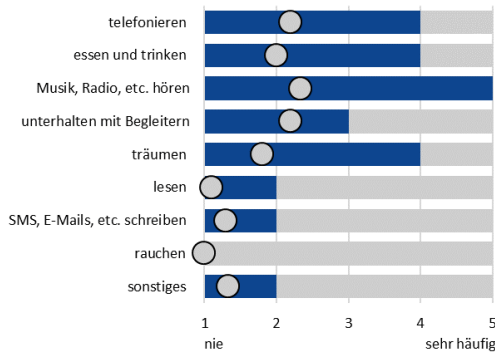
Arbeitswege

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

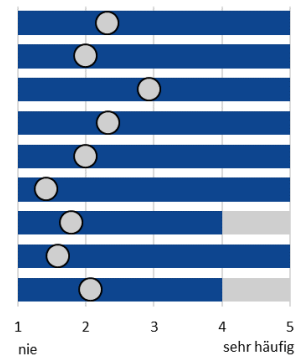
Gesamt (53)

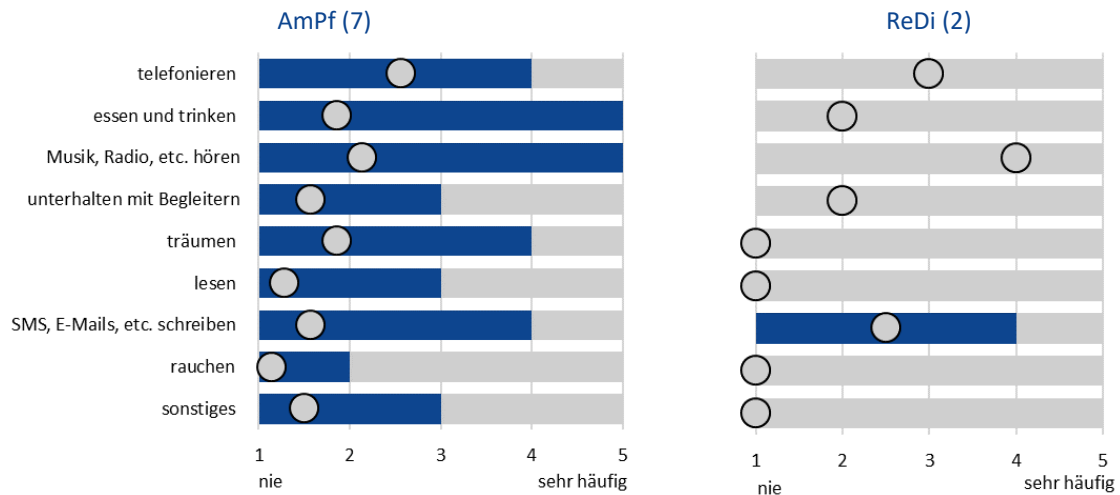


ntAD (10)



TeADi (34)

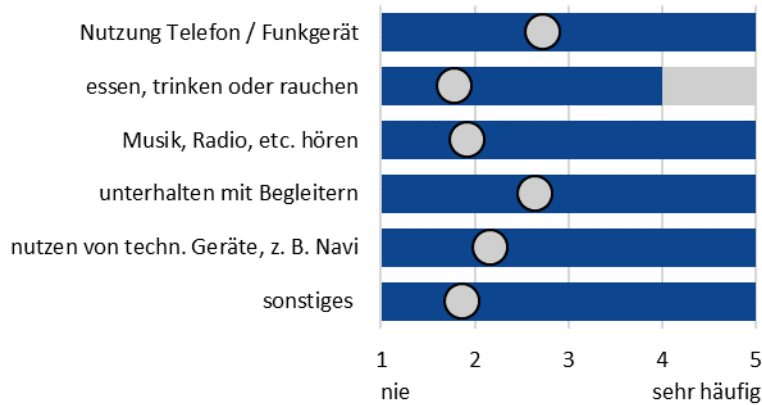




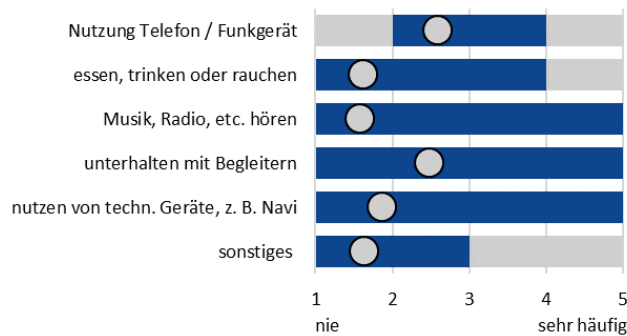
Berufliche Wege

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

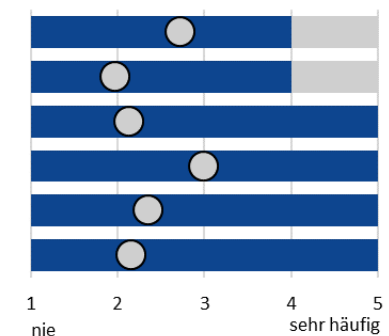
Gesamt (81)



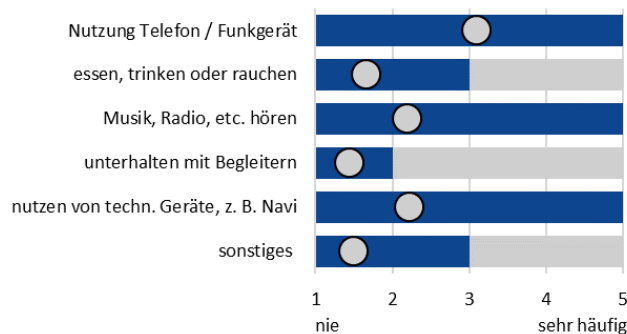
ntAD (30)



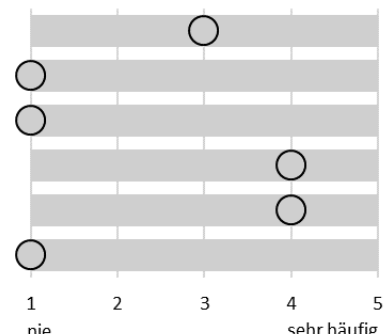
TeADi (40)



AmPf (10)



ReDi (1)

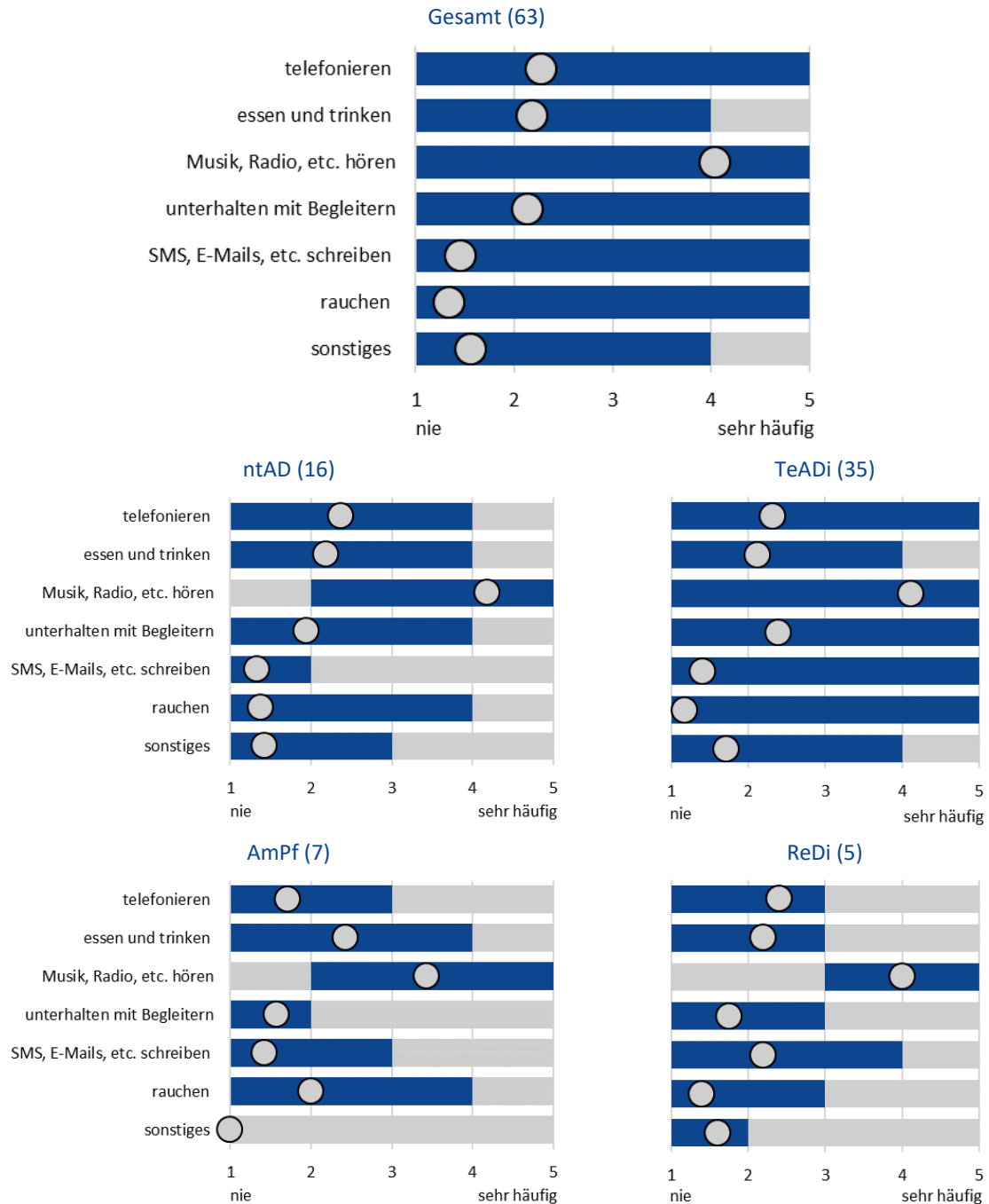




Pkw

Arbeitswege

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

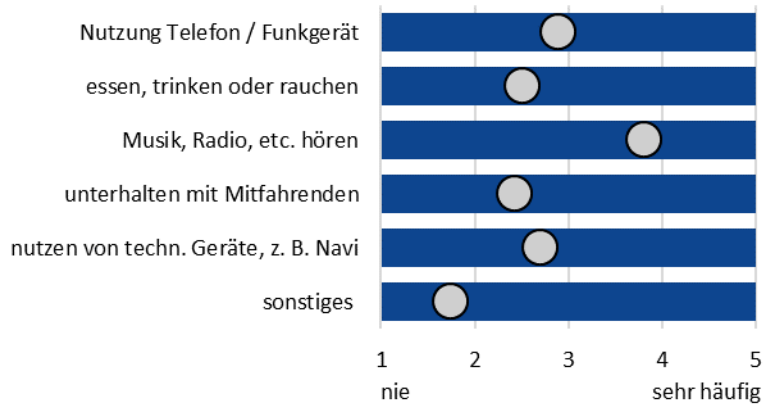




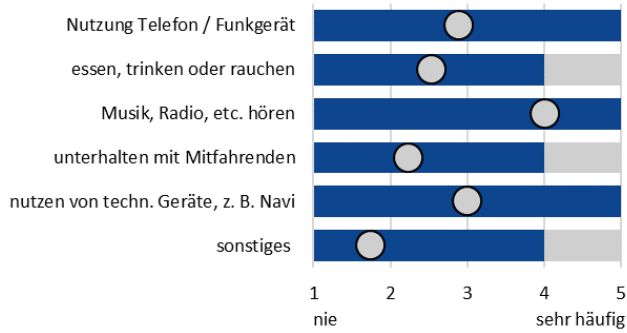
Berufliche Fahrten

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

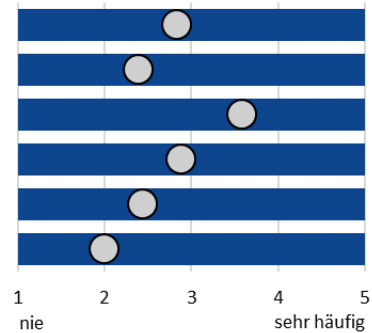
Gesamt (110)



ntAD (56)

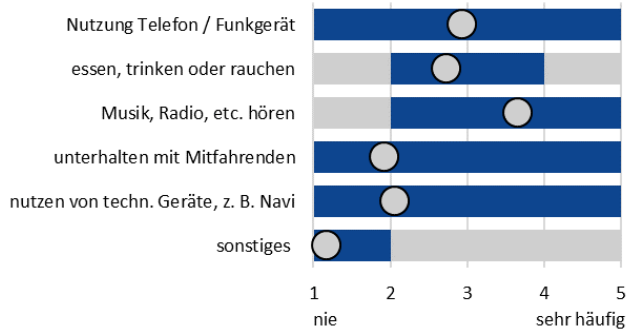


TeADi (36)

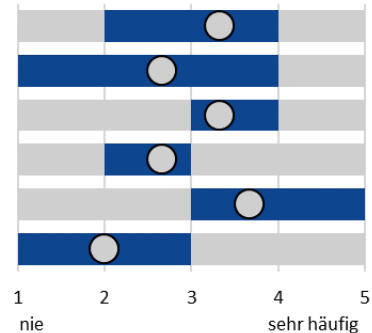


v

AmPf (15)



ReDi (3)



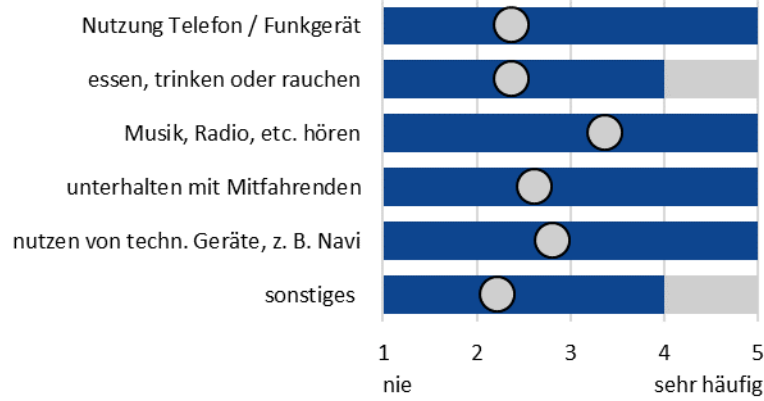


Lkw

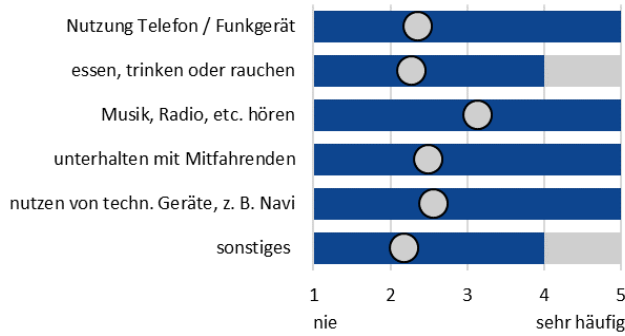
Berufliche Fahrten

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

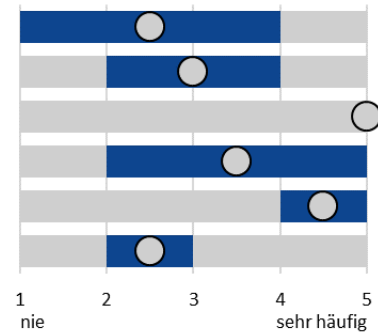
Gesamt (16)



TeADi (14)



ReDi (2)

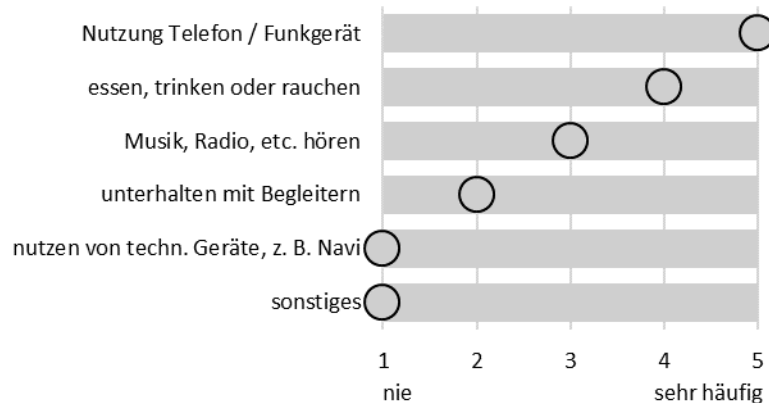


Rettungsdienst

Notarzteinsatzfahrzeug

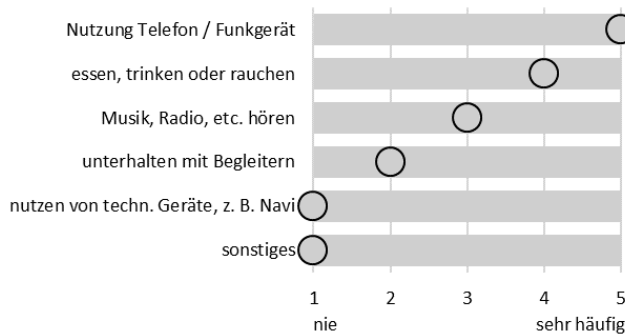
Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

Gesamt (1)





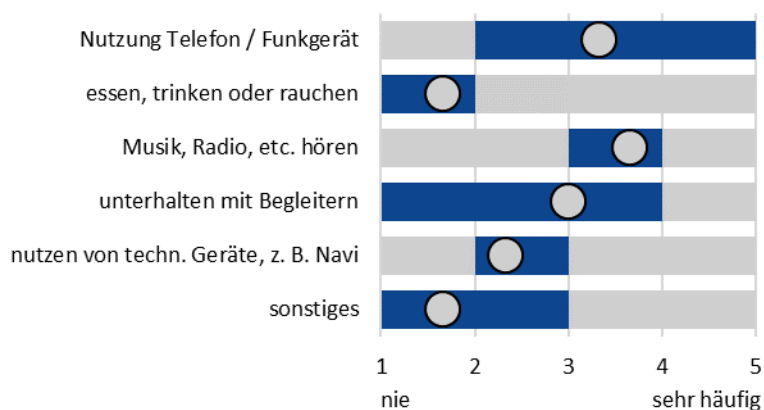
ReDi (1)



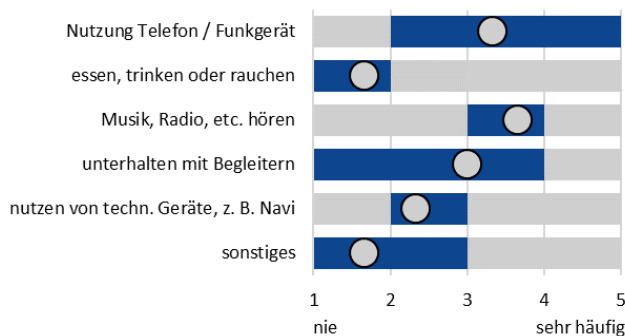
Krankentransportwagen

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

Gesamt (3)



ReDi (3)

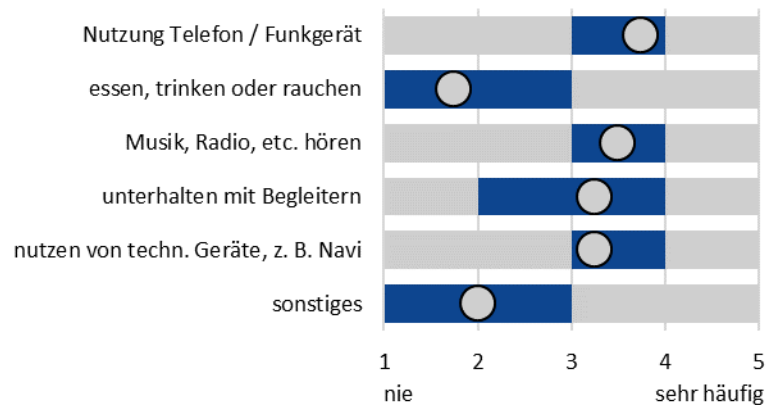




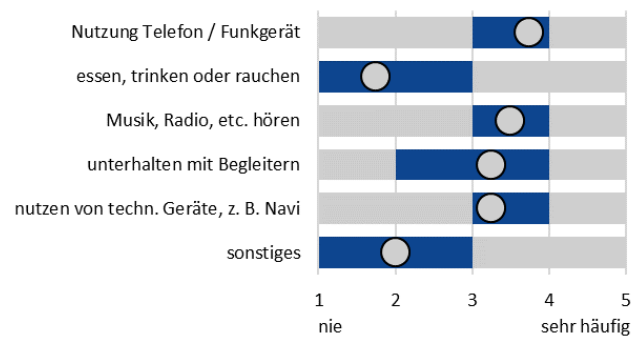
Rettungswagen

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

Gesamt (4)



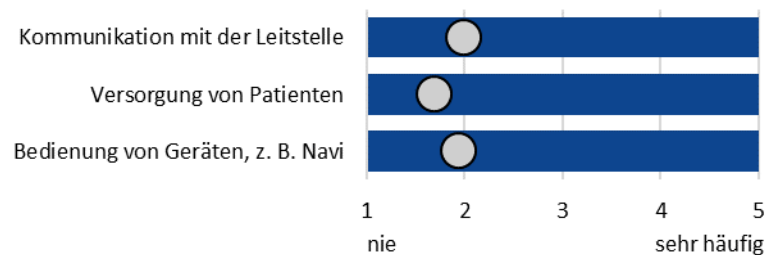
ReDi (4)



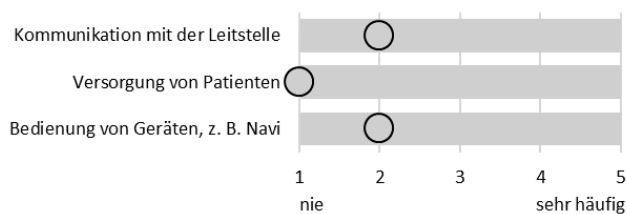
Sondersignalfahrten

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

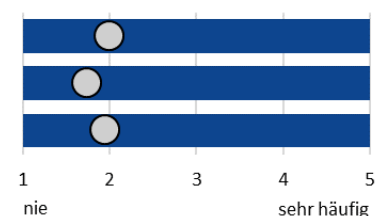
Gesamt (20)



TeADi (1)



ReDi (19)



S.2.3. Ablenkende Gedanken

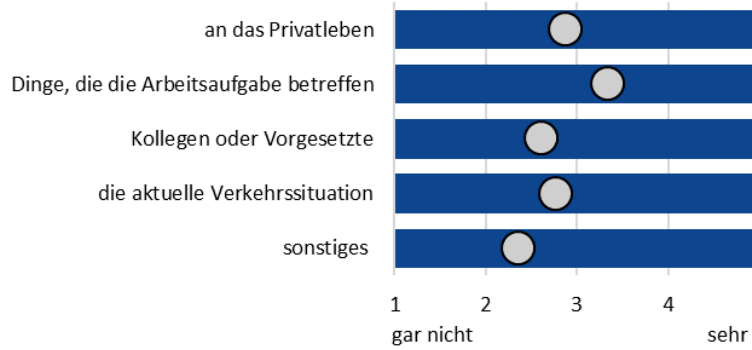


Fußwege

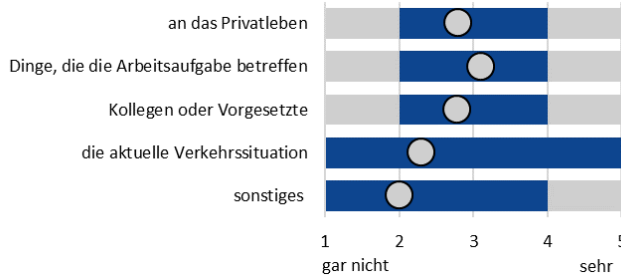
Arbeitswege

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

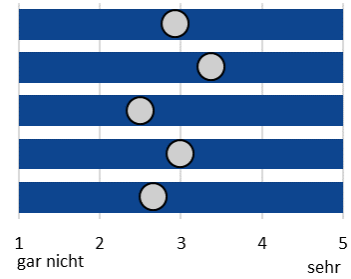
Gesamt (54)



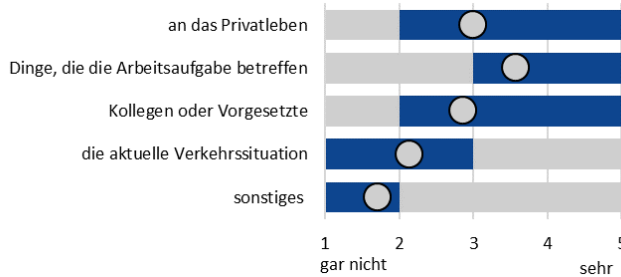
ntAD (10)



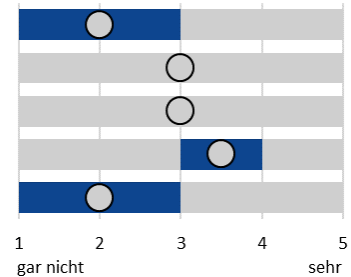
TeADi (35)



AmPf (7)



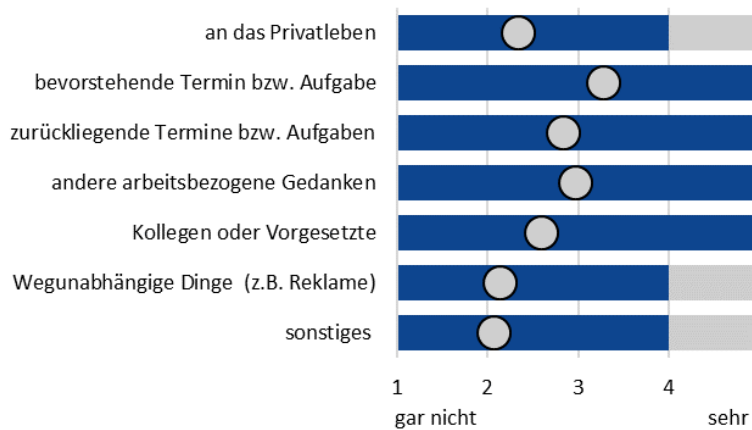
ReDi (2)

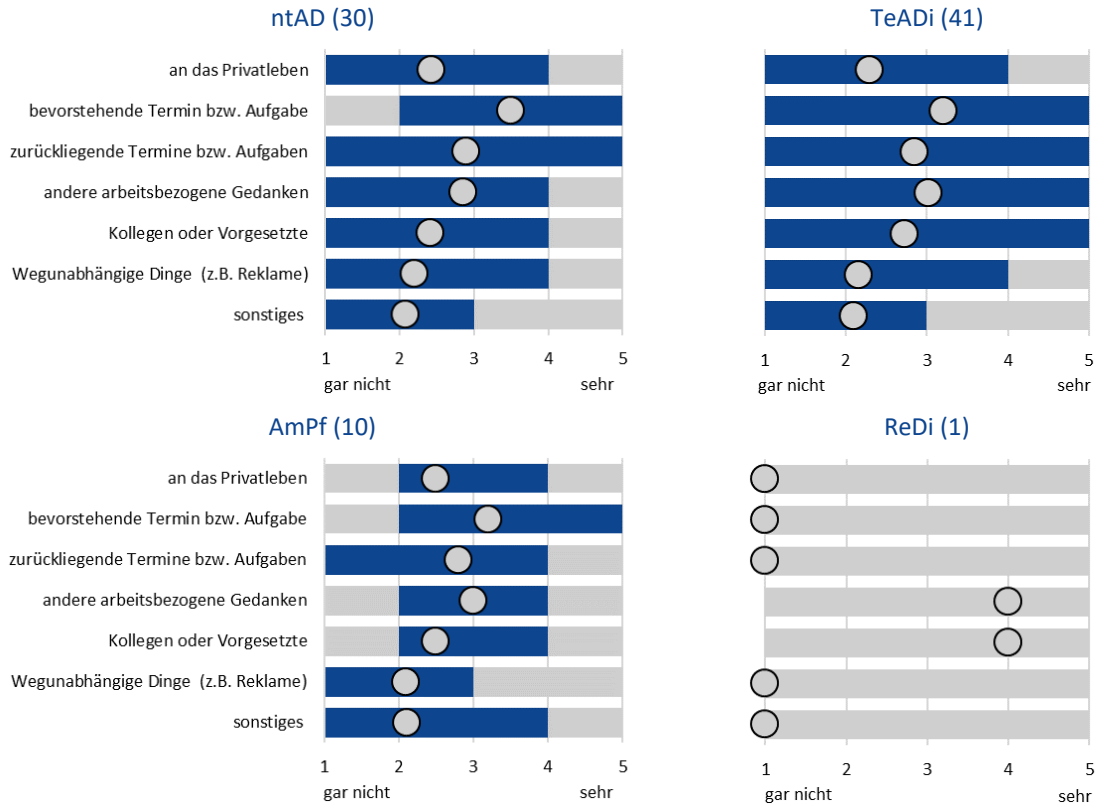


Berufliche Wege

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (82)

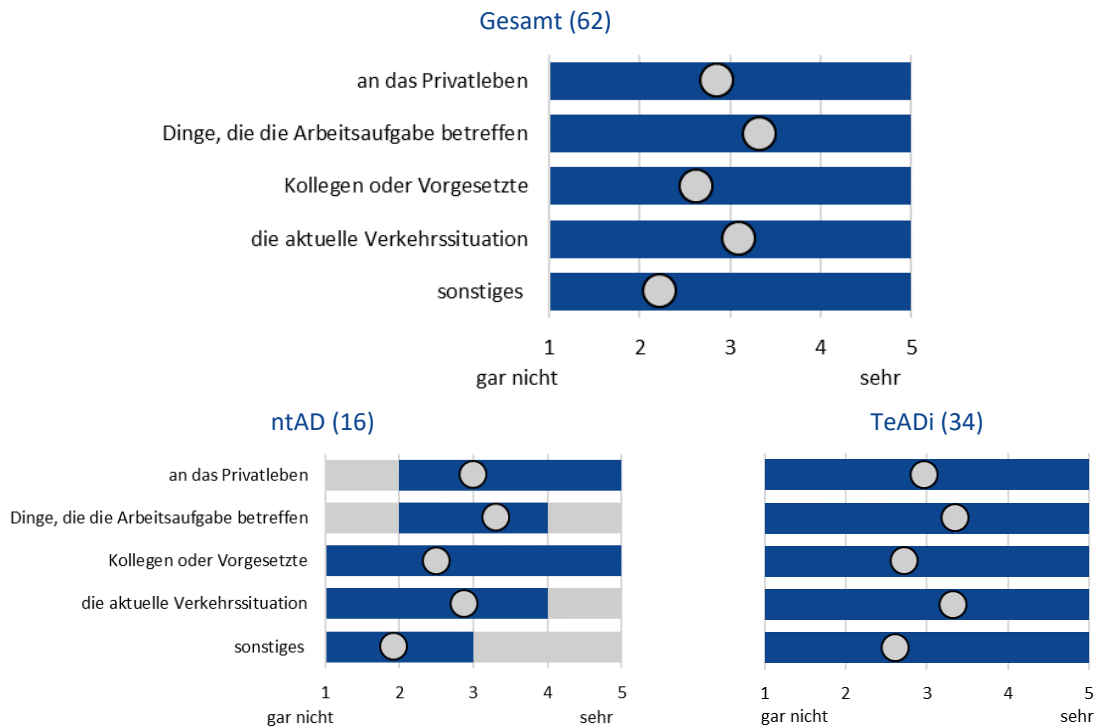


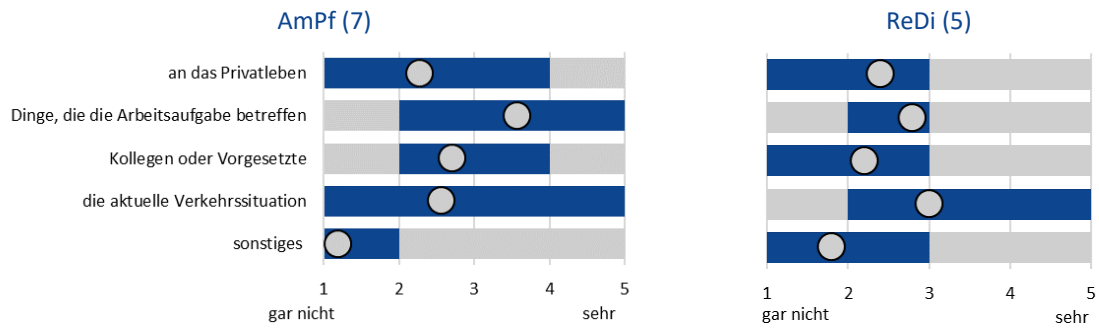


Pkw

Arbeitswege

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

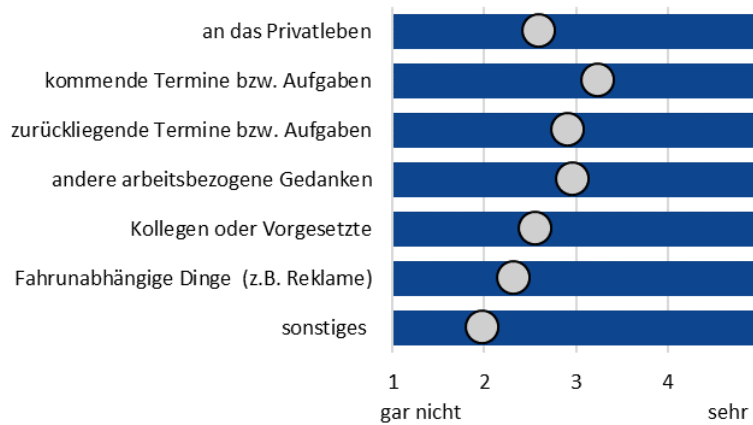




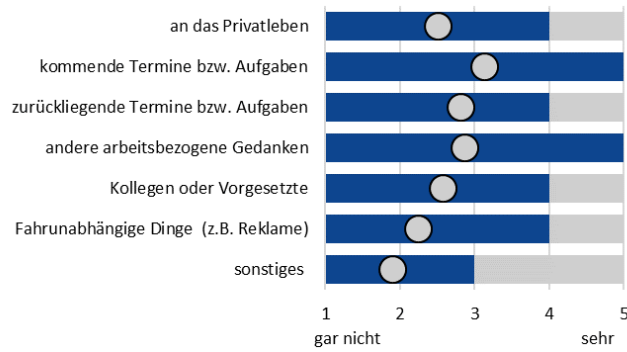
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

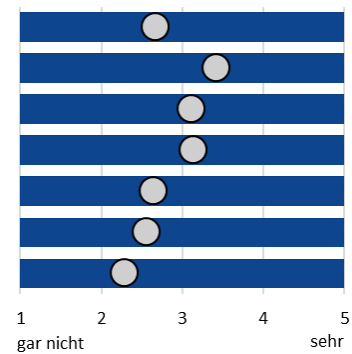
Gesamt (110)



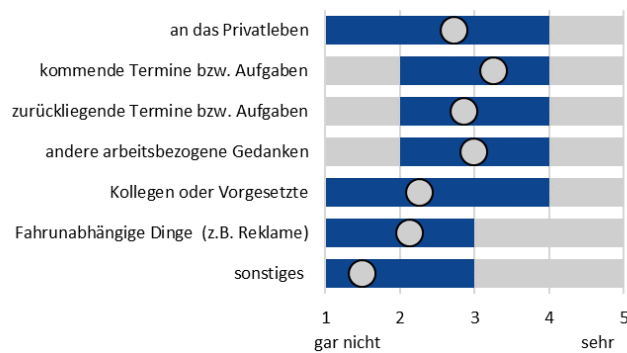
ntAD (56)



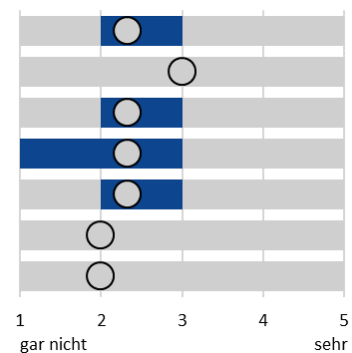
TeADi (36)



AmPf (15)



ReDi (3)



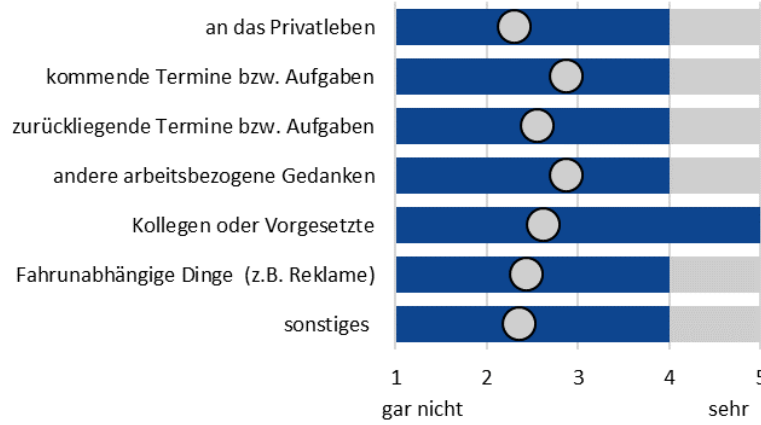


Lkw

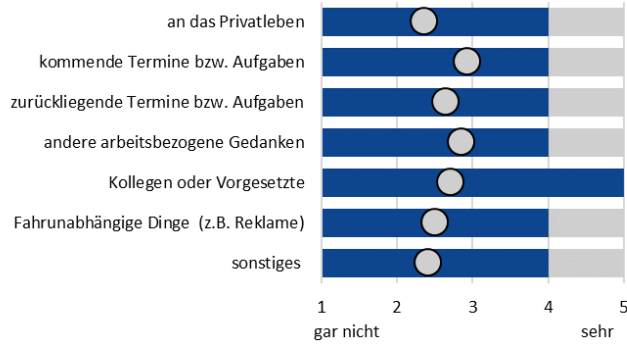
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

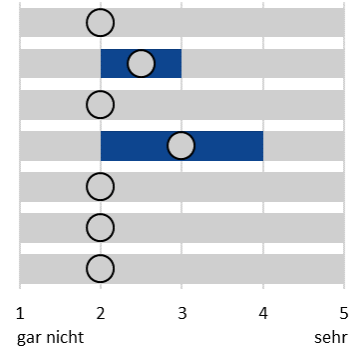
Gesamt (16)



TeADi (14)



ReDi (2)



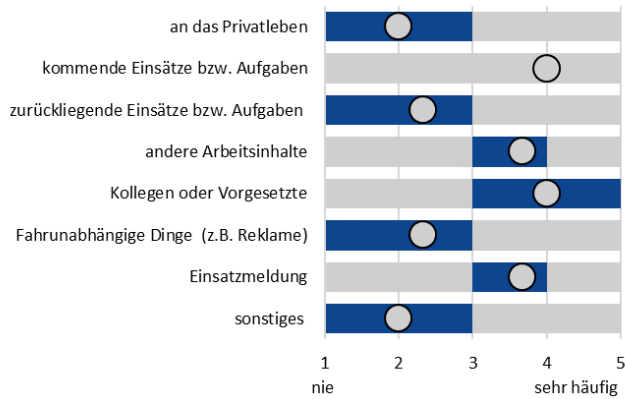


Rettungsdienst

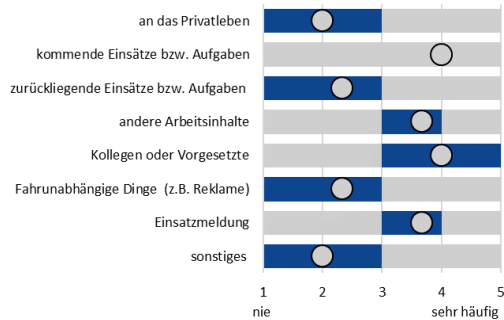
Krankentransportwagen

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (3)



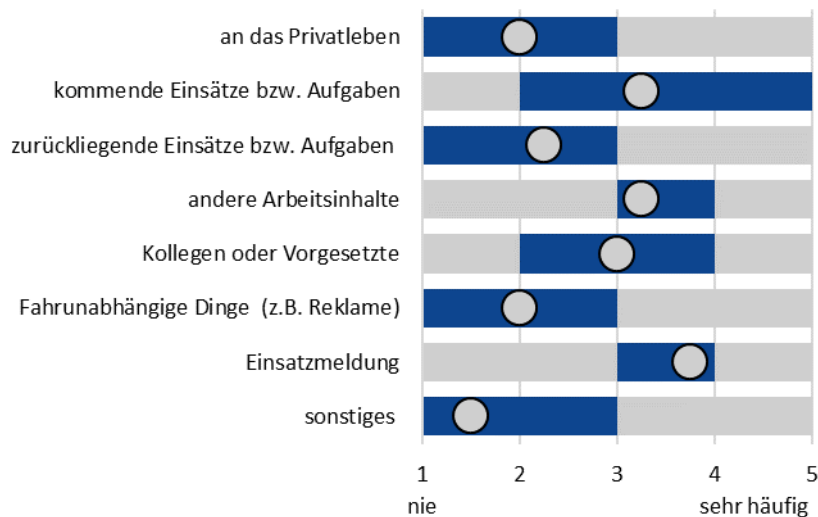
ReDi (3)



Rettungswagen

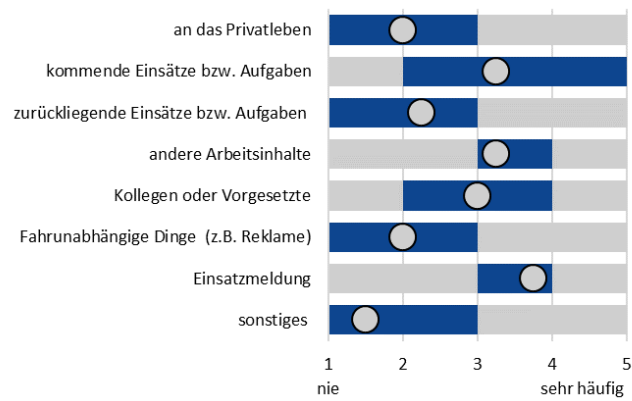
Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (4)



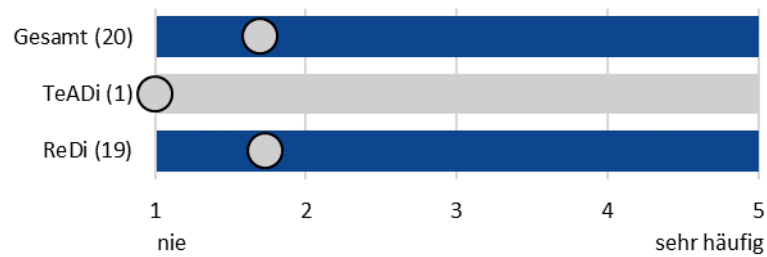


ReDi (4)



Sondersignalfahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt



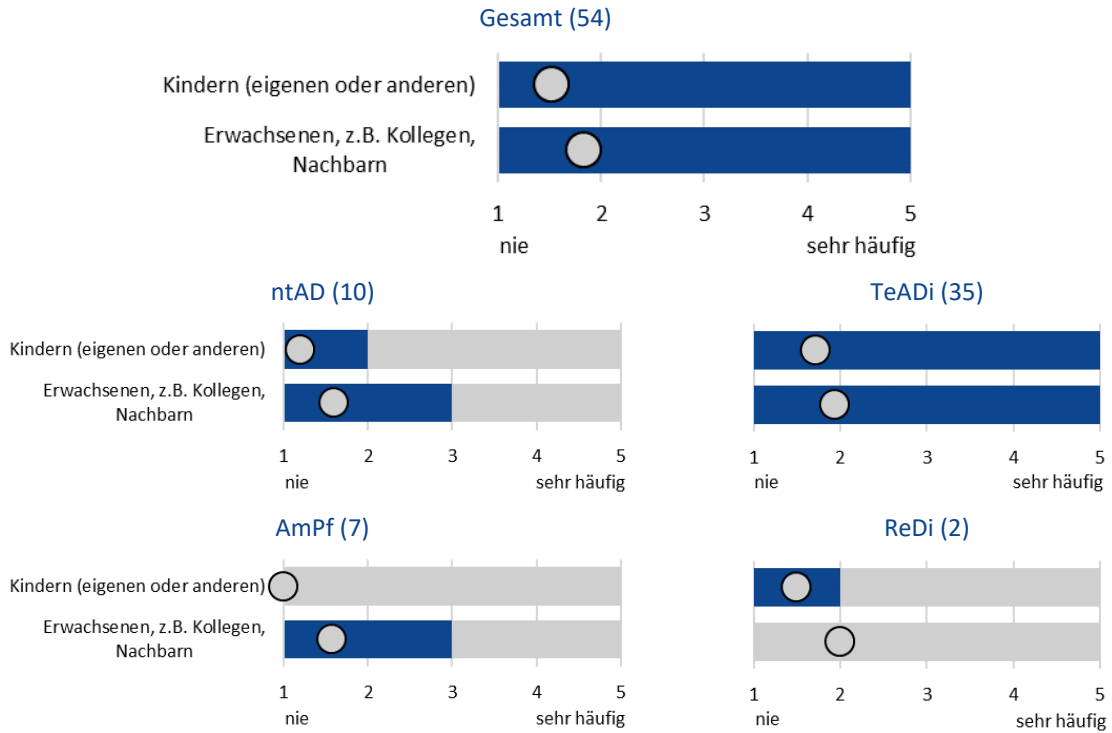


S.2.4. Beifahrer und Mitreisende

Fußwege

Arbeitswege

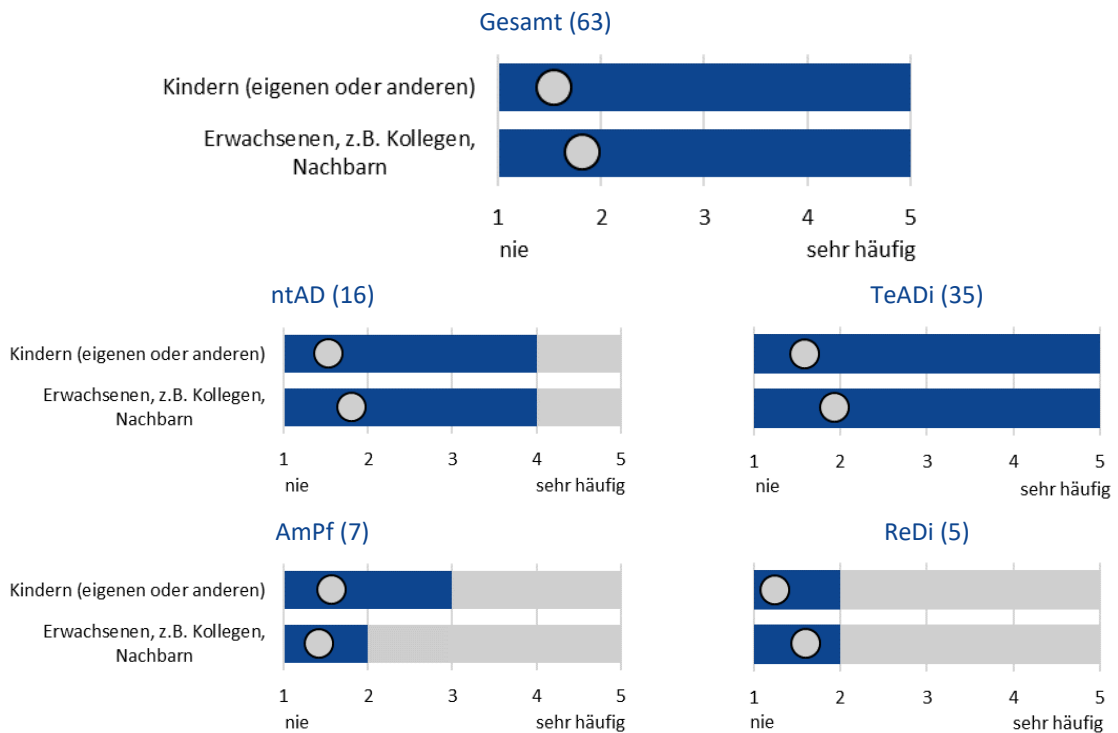
Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen



Pkw

Arbeitswege

Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen

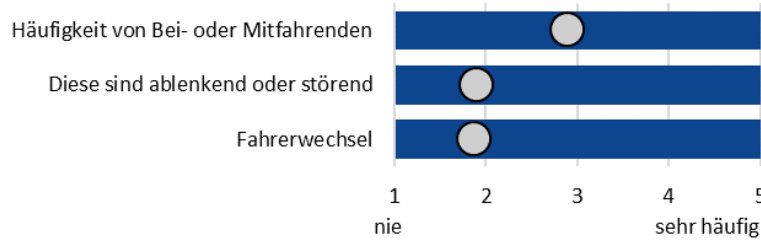




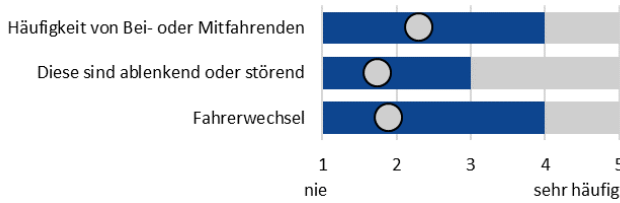
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen

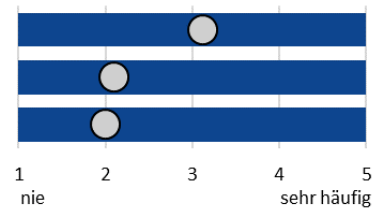
Gesamt (76)



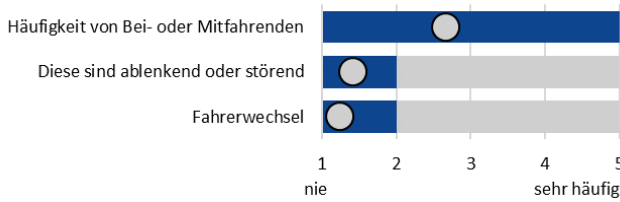
ntAD (20)



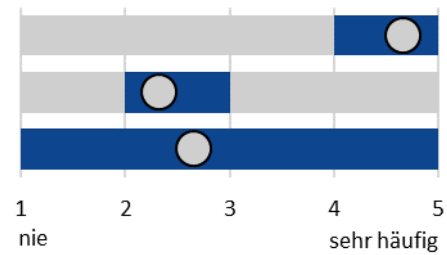
TeADi (41)



AmPf (12)



ReDi (3)

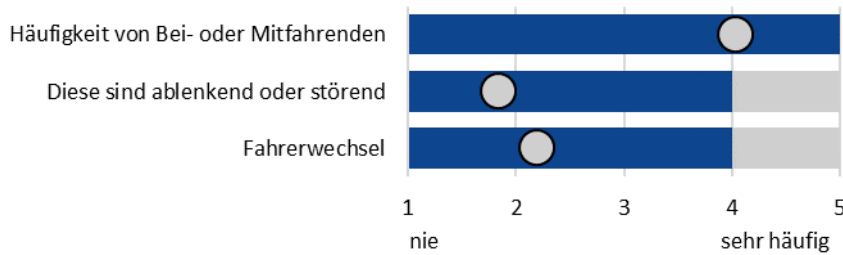


Lkw

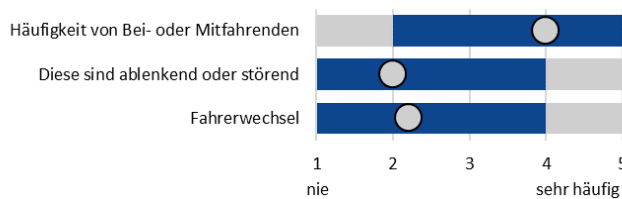
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen

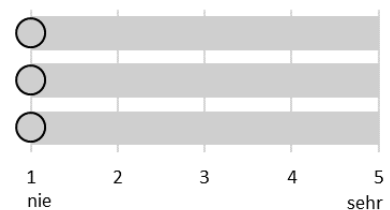
Gesamt (25)



TeADi (20)

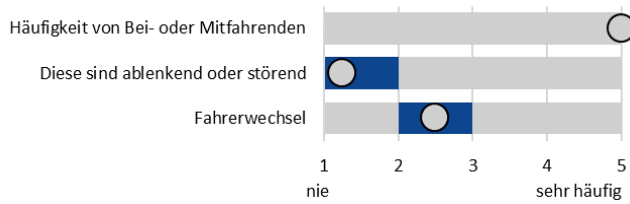


AmPf (1)





ReDi (4)

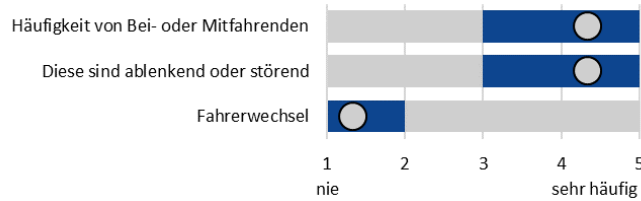


Rettungsdienst

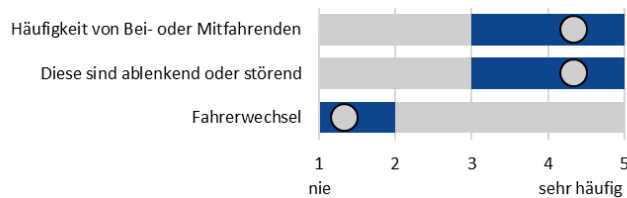
Notarzteinsetzfahrzeug

Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen

Gesamt (3)



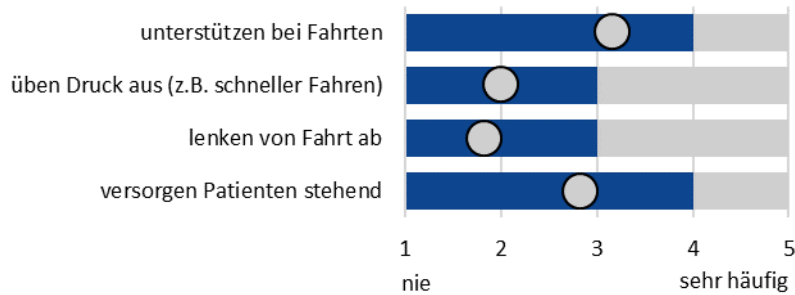
ReDi (3)



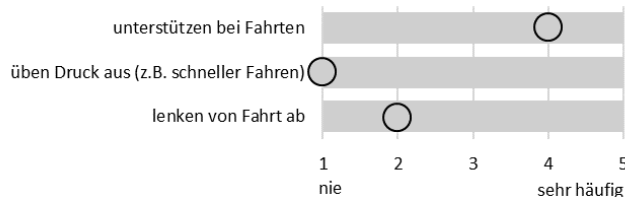
Krankentransportwagen

Mitfahrende Kollegen bzw. medizinisches Personal während der Fahrt

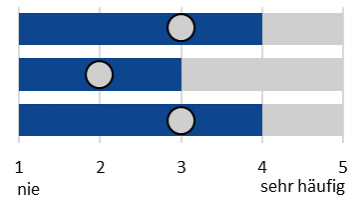
Gesamt (6)



AmPf (1)

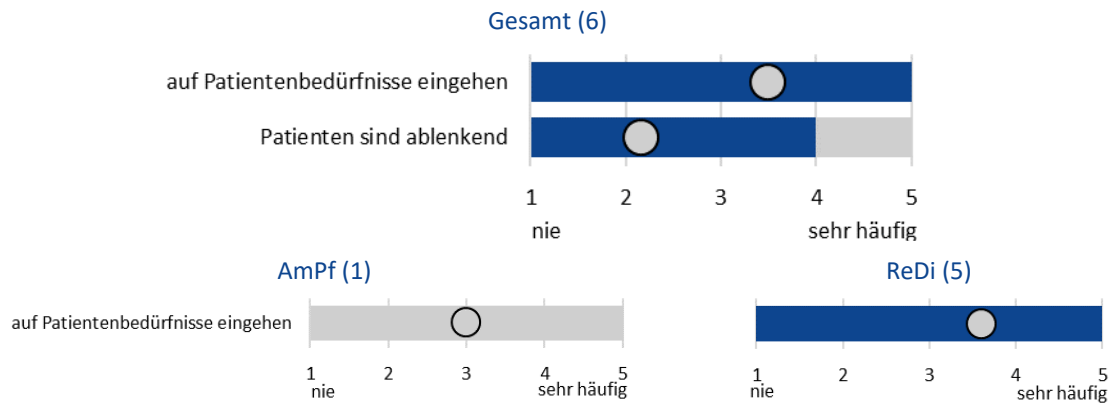


ReDi (5)

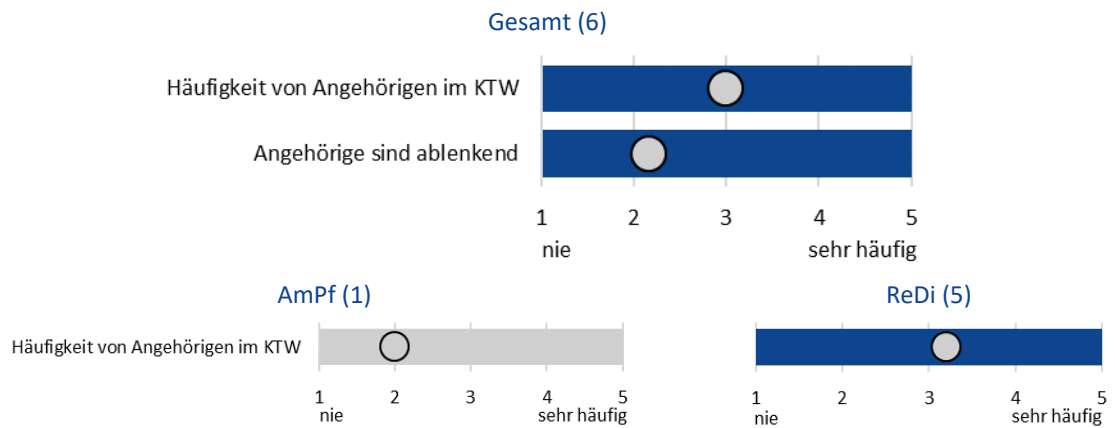




Patienten während der Fahrt

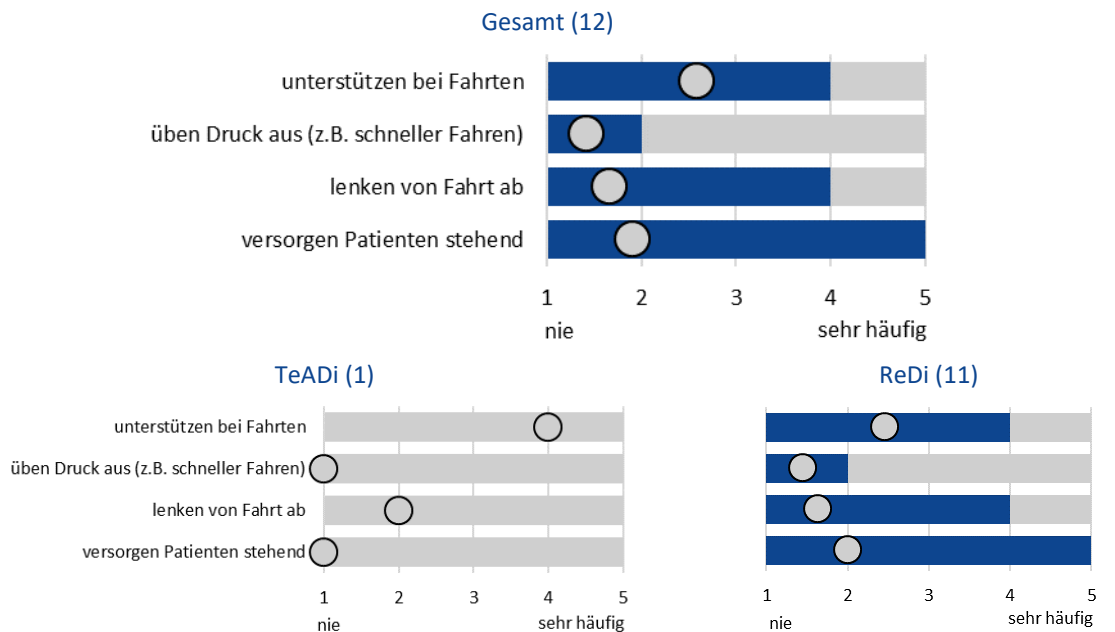


Mitfahrende Angehörige während der Fahrt



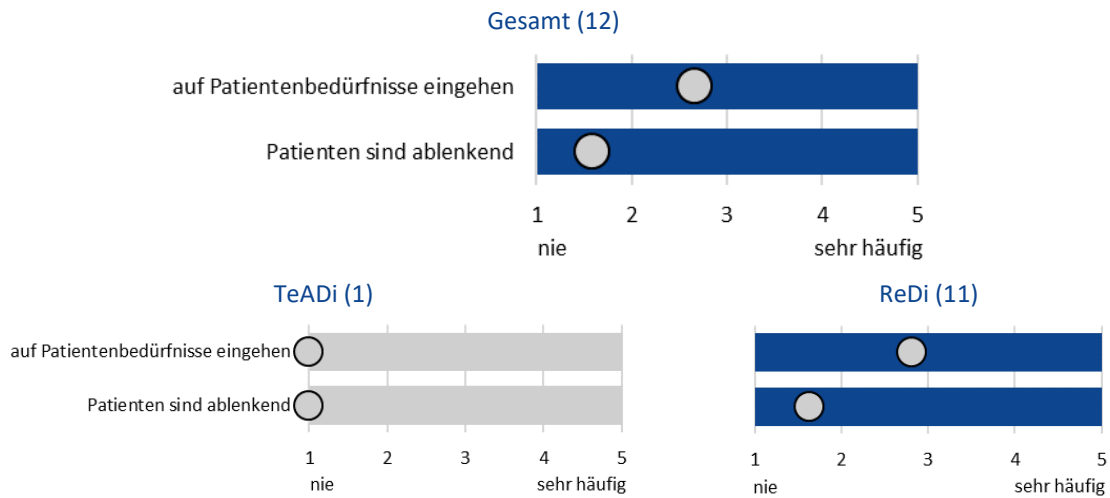
Rettungswagen

Mitfahrende Kollegen bzw. medizinisches Personal während der Fahrt

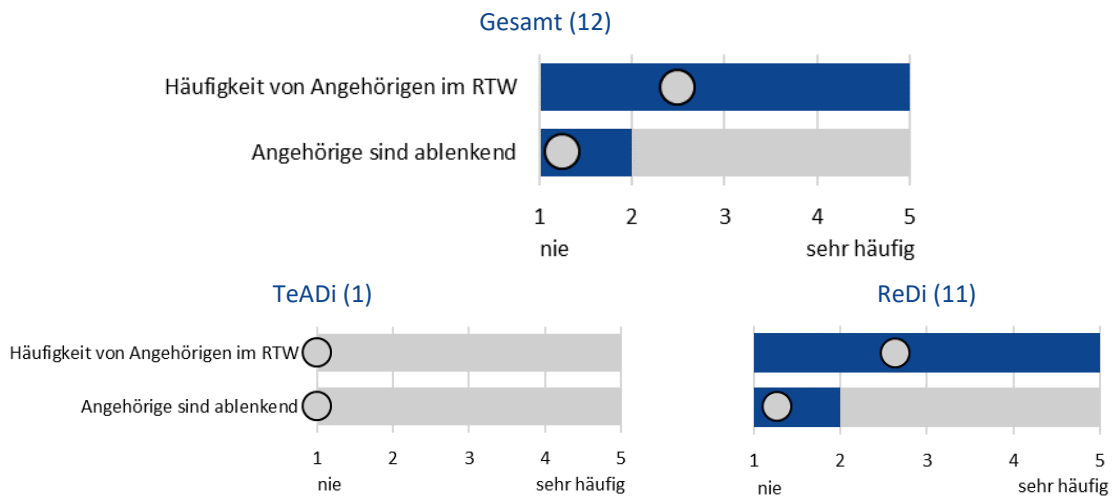




Patienten während der Fahrt

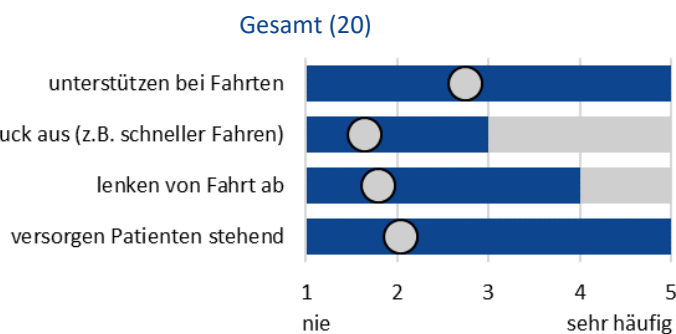


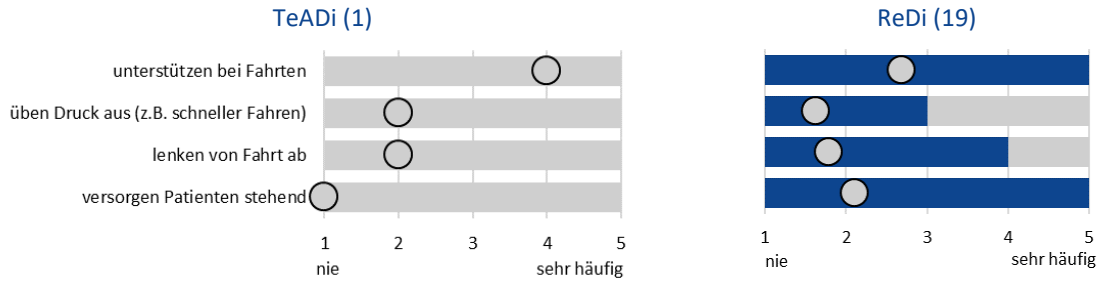
Mitfahrende Angehörige während der Fahrt



Sondersignalfahrten

Mitfahrende Kollegen bzw. medizinisches Personal während der Fahrt



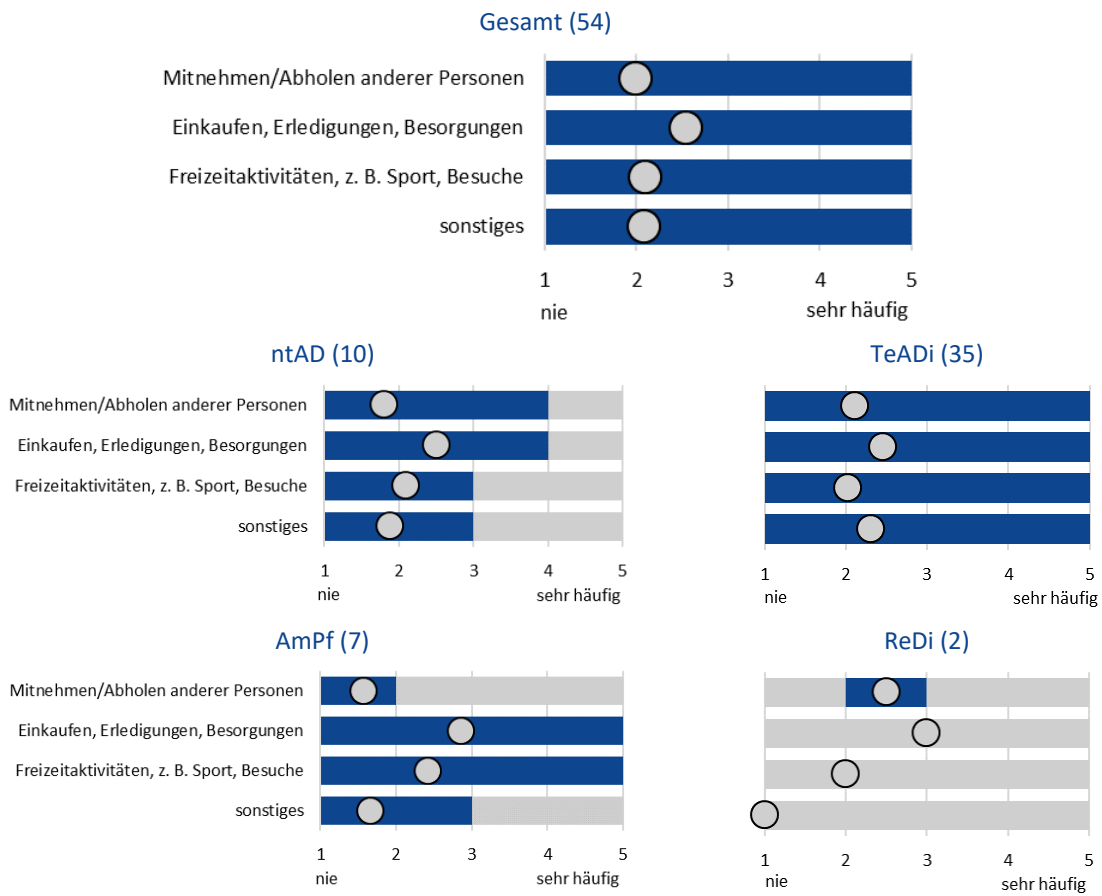


S.2.5. Zusätzliche Aktivitäten auf dem Arbeitsweg

Fußwege

Arbeitswege

Häufigkeit und Arten von zusätzlichen Aktivitäten



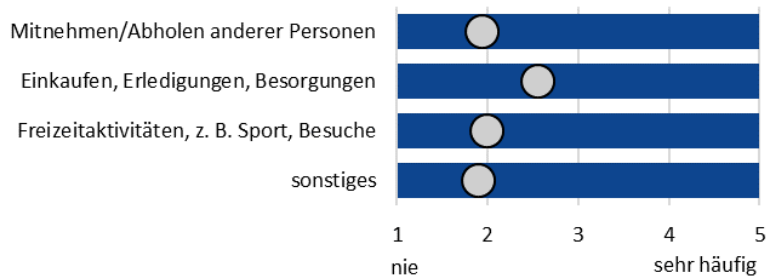


Pkw

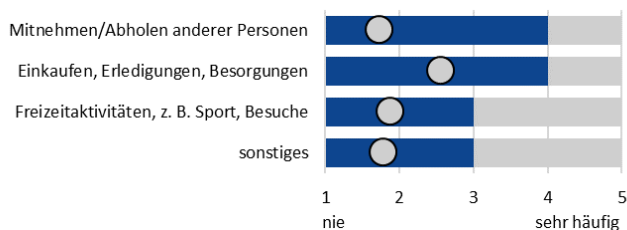
Arbeitswege

Häufigkeit und Arten von zusätzlichen Aktivitäten

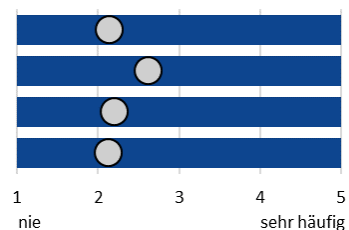
Gesamt (63)



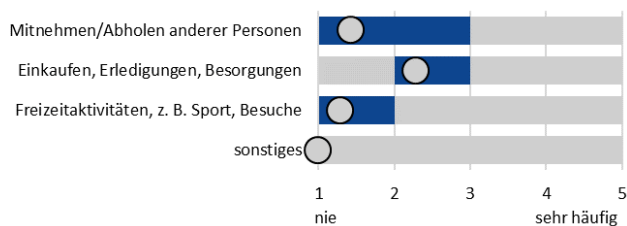
ntAD (16)



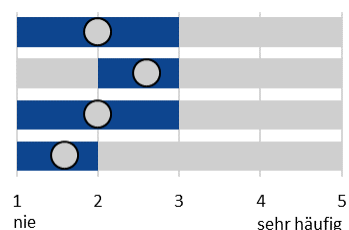
TeADi (35)



AmPf (7)



ReDi (5)



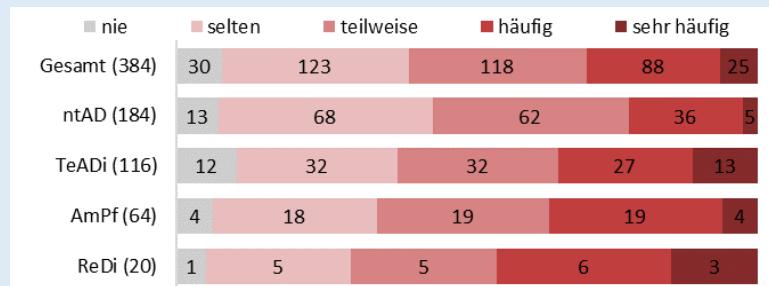


S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse

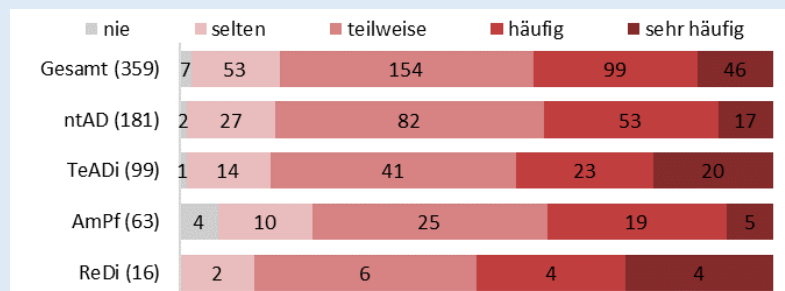
SCREENINGERGEBNISSE

„Häufigkeit von besonderen Verkehrssituation auf beruflichen Fahrten, z.B. Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte“

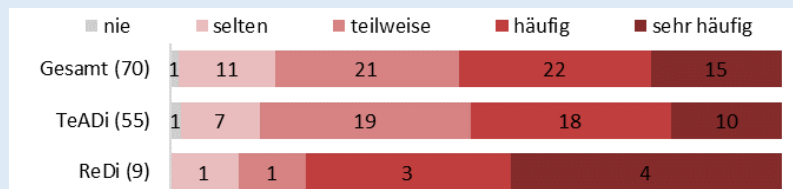
Fußwege



Pkw

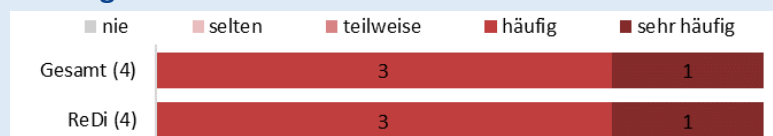


Lkw

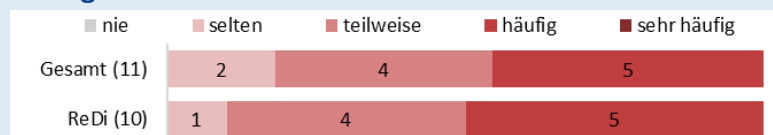


Rettungsdienst

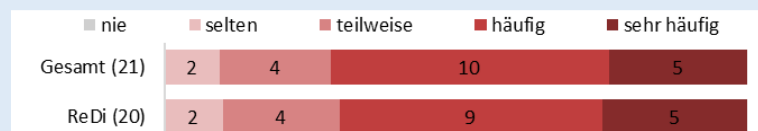
Notarzteinsetzfahrzeug



Krankentransportwagen



Rettungswagen





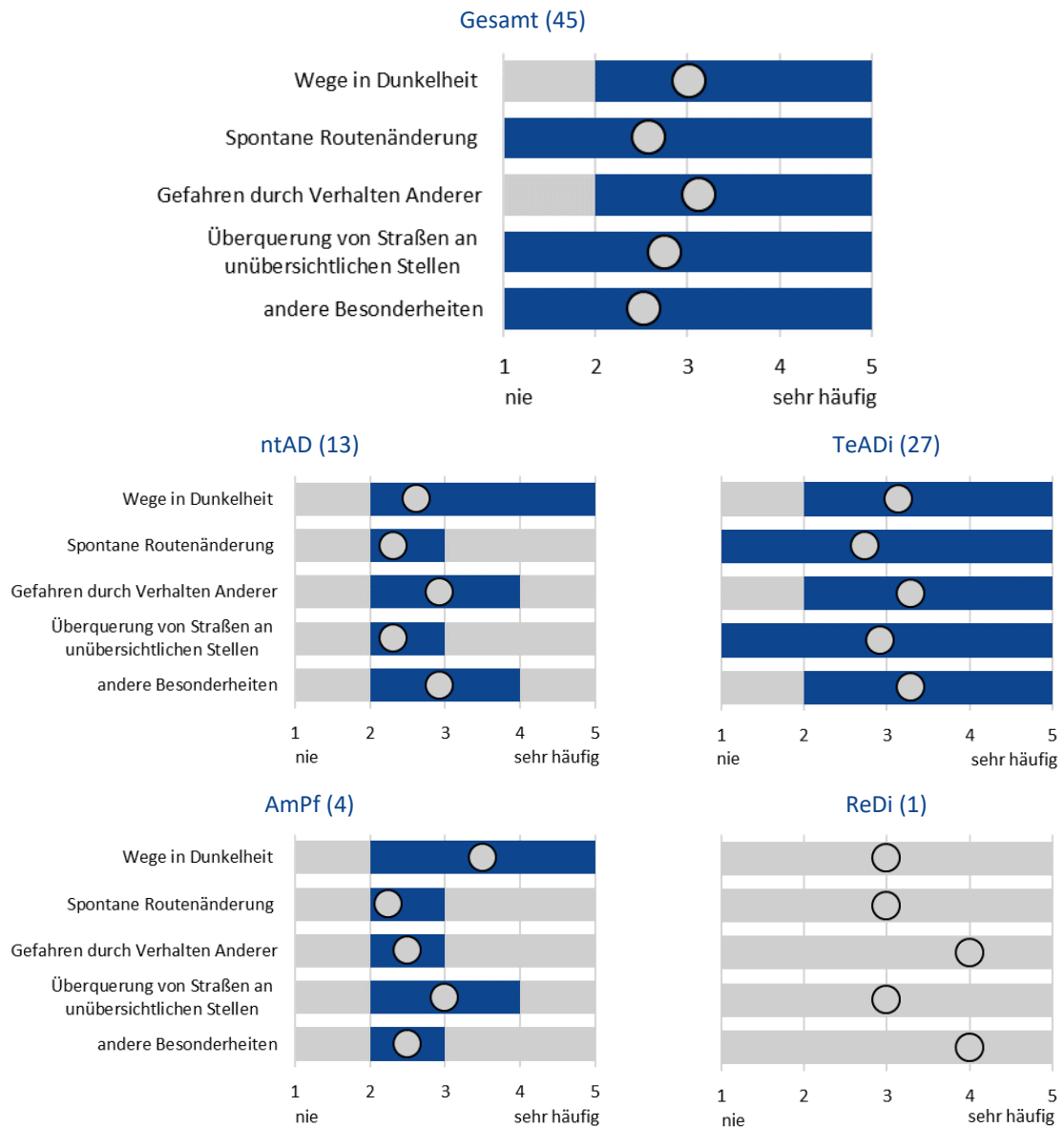
DETAILERGEBNISSE

S.3.1. Kritische Verkehrssituationen

Fußwege

Berufliche Wege

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen



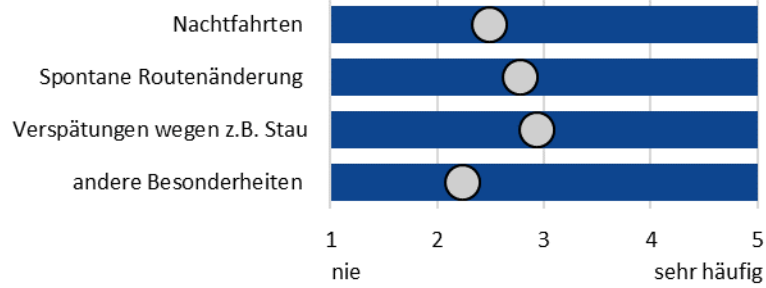


Pkw

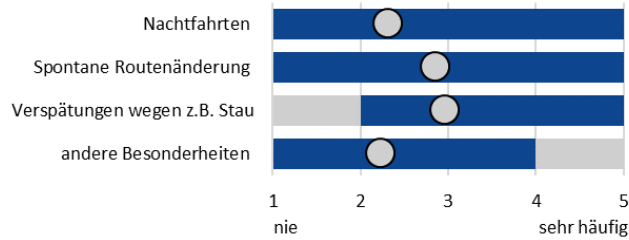
Berufliche Fahrten

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen

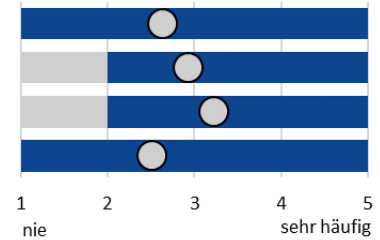
Gesamt (181)



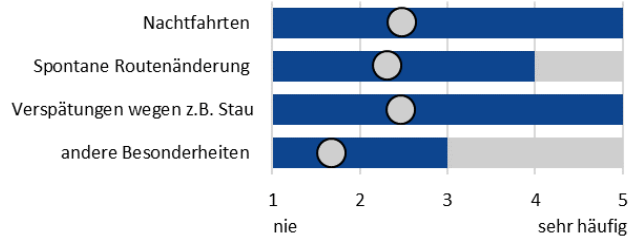
ntAD (81)



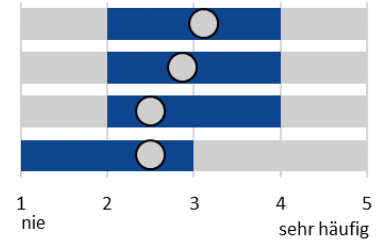
TeADi (60)



AmPf (32)



ReDi (8)

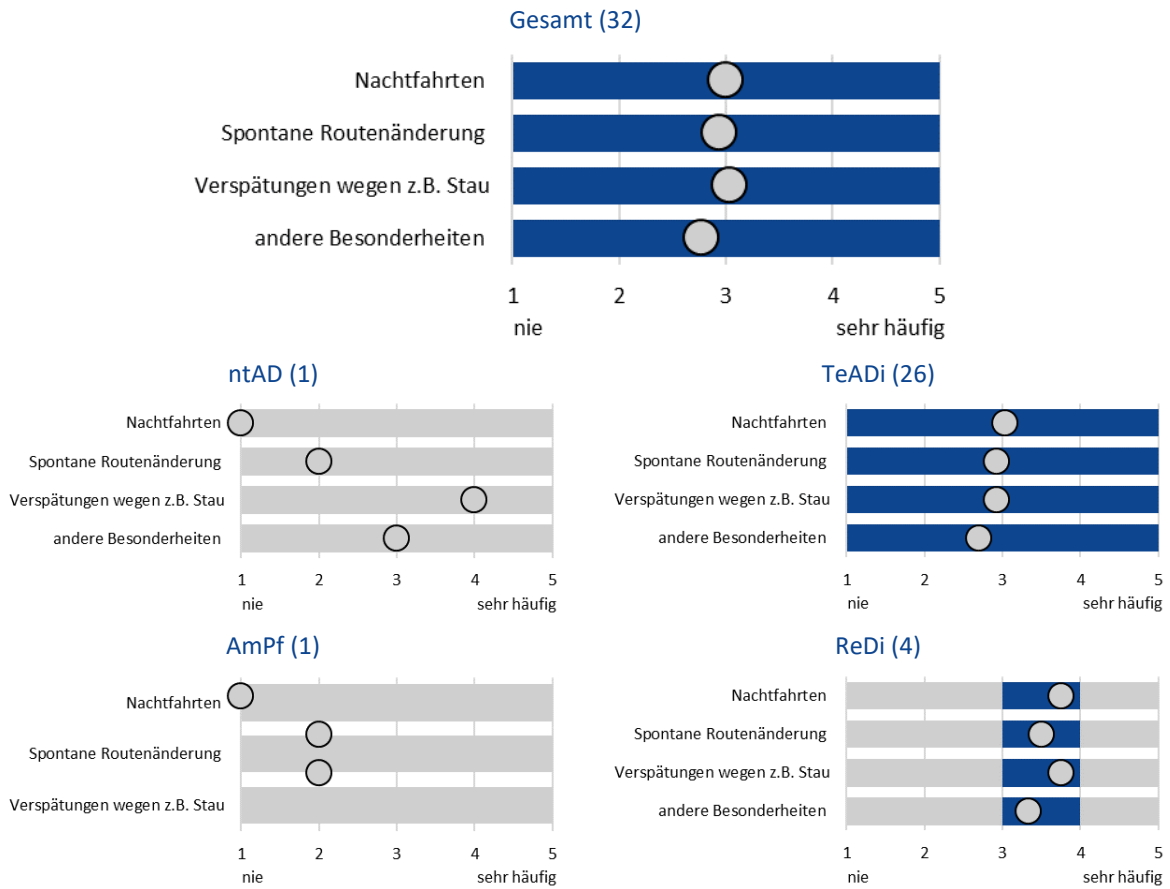




Lkw

Berufliche Fahrten

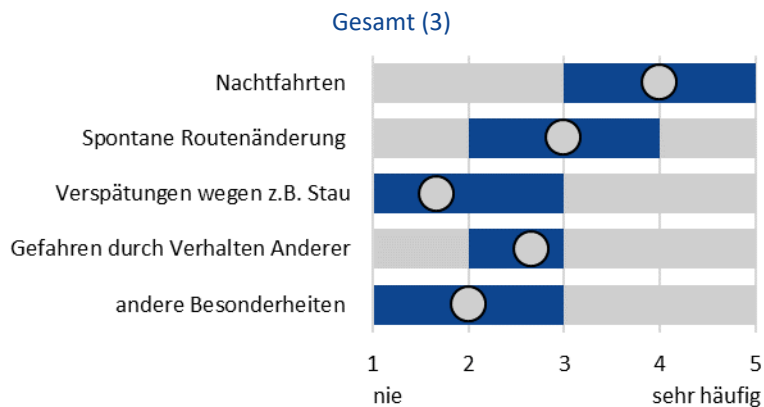
Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen



Rettungsdienst

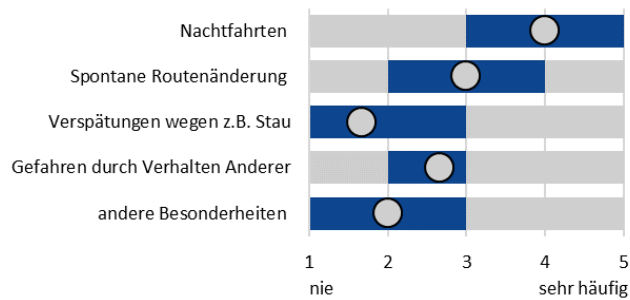
Notarzteinsatzfahrzeug

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen





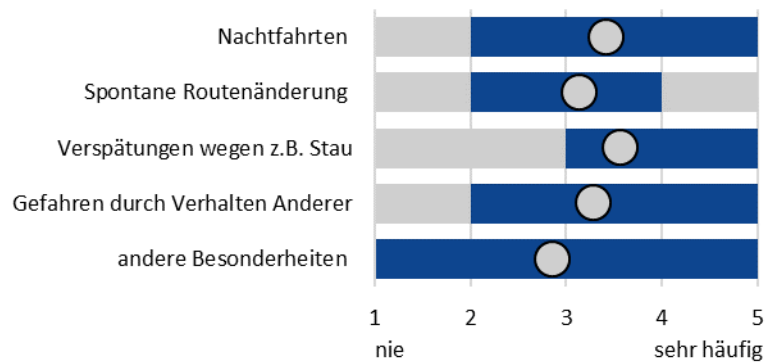
ReDi (3)



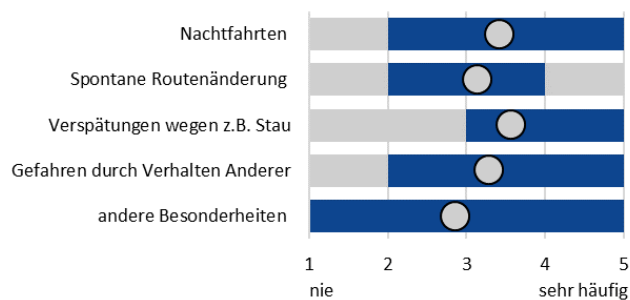
Krankentransportwagen

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen

Gesamt (7)



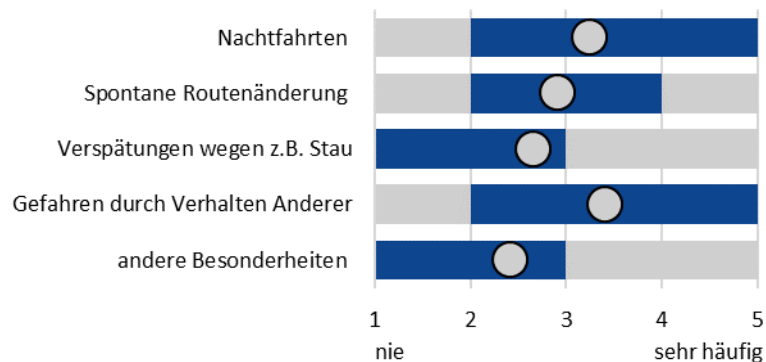
ReDi (7)

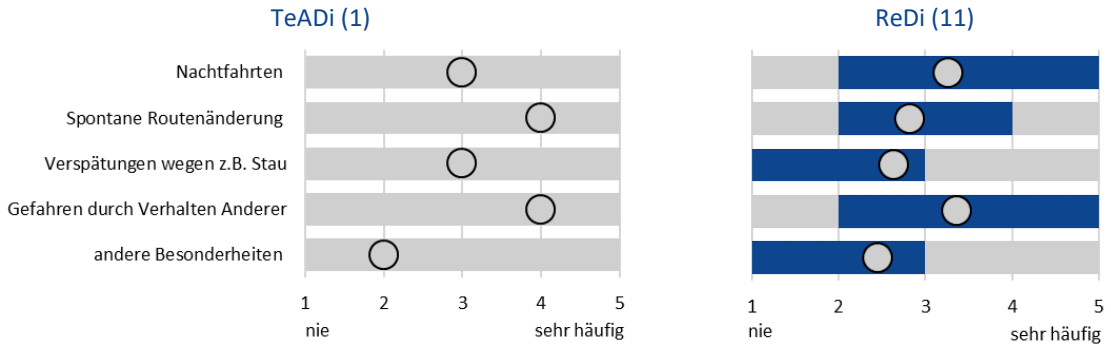


Rettungswagen

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen

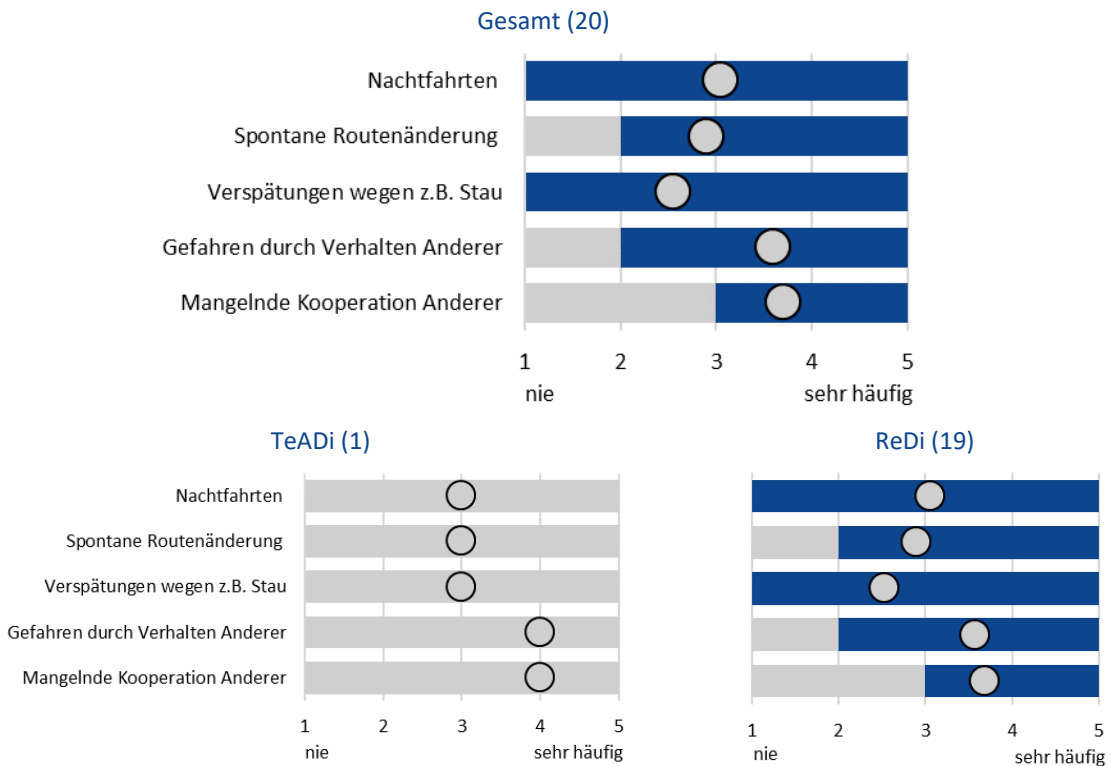
Gesamt (12)





Sondersignalfahrten

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen

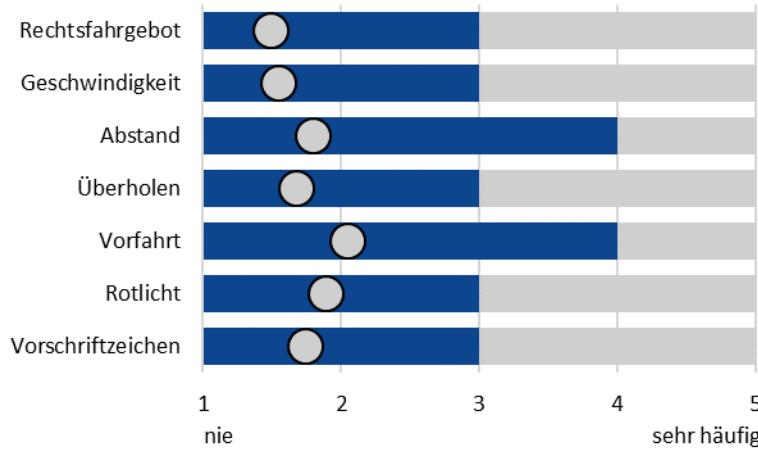




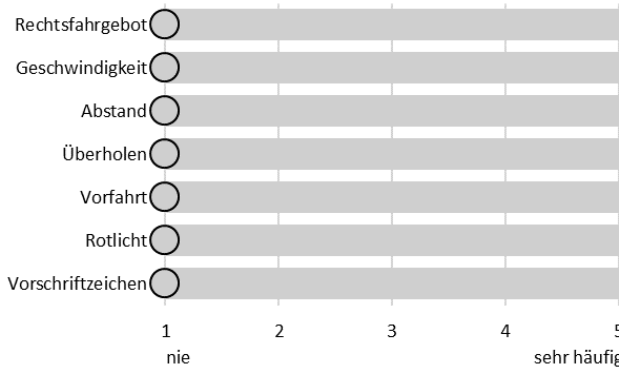
Unsicherheiten bezüglich der Sonderwegerechte

Die Beschäftigten fühlen sich mit der Befreiung von folgenden Faktoren unsicher

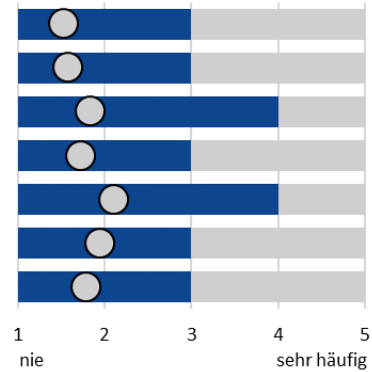
Gesamt (20)



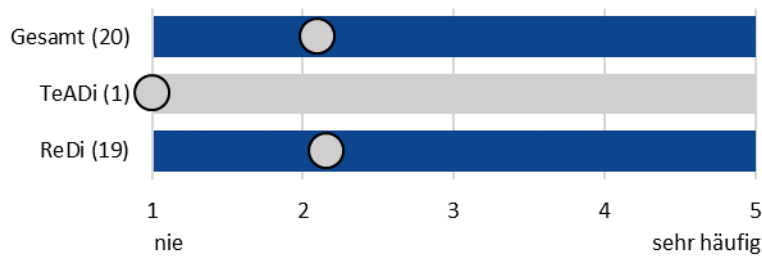
TeADi (1)



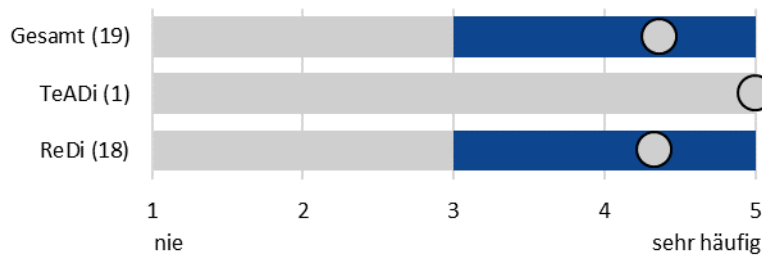
ReDi (19)



Unsicherheit, ob die Befreiung von Vorschriften verhältnismäßig ist



Gefühl von ausreichender Schulung für die Sondersignalfahrten





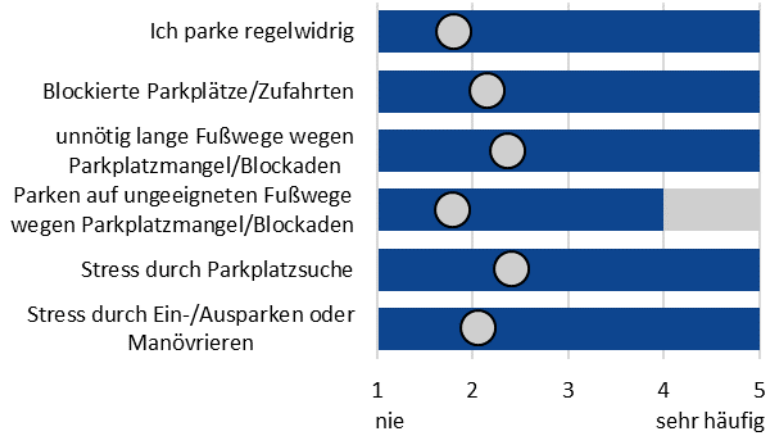
S.3.2. Parksituation

Pkw

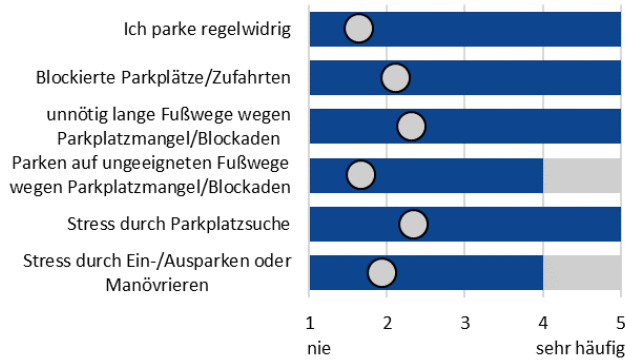
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

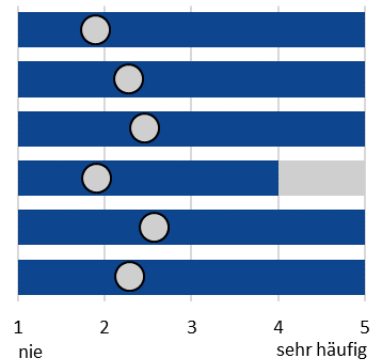
Gesamt (180)



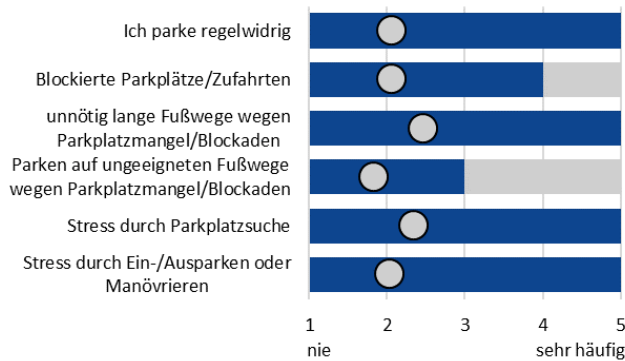
ntAD (81)



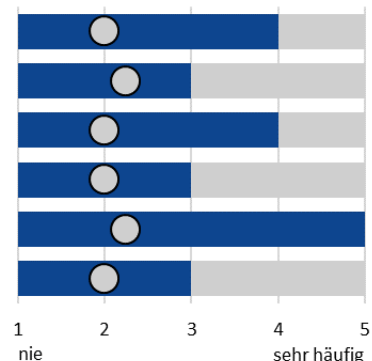
TeADi (59)



AmPf (32)



ReDi (8)



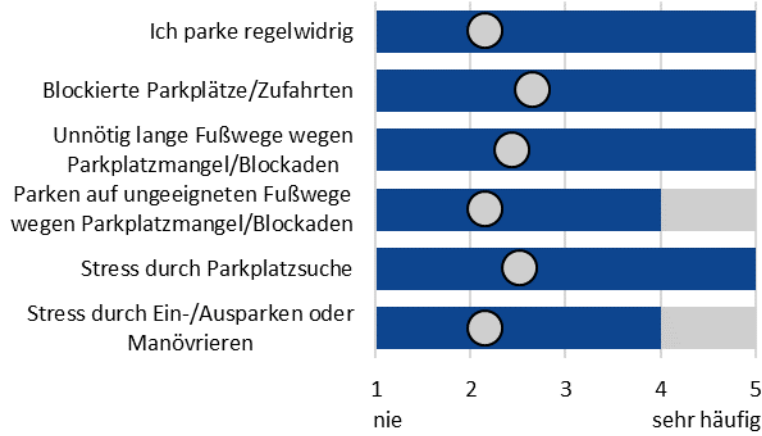


Lkw

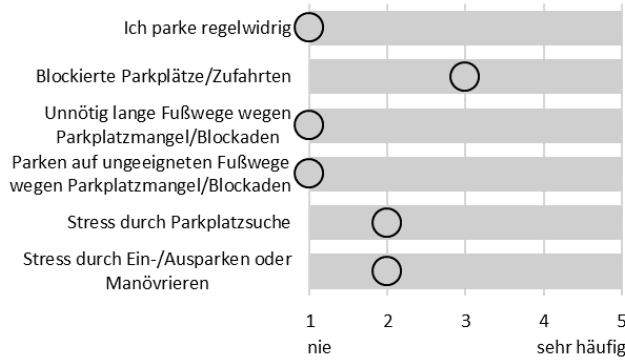
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

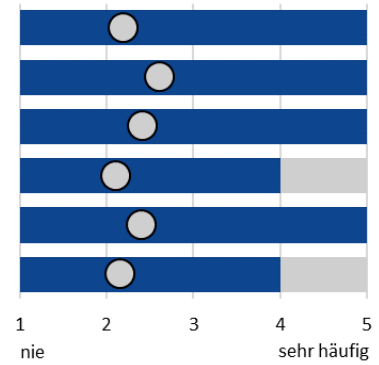
Gesamt (32)



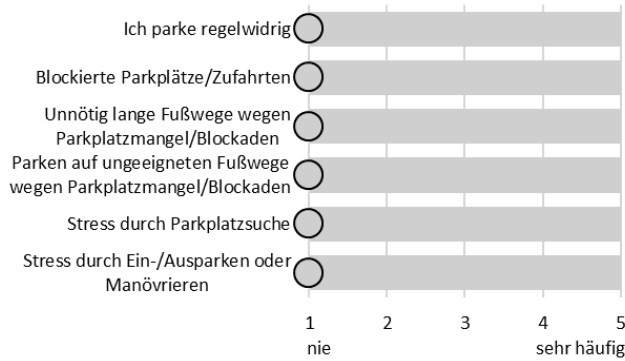
ntAD (1)



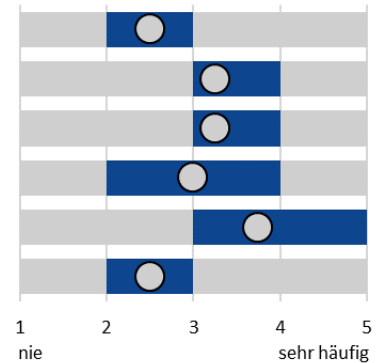
TeADi (25)



AmPf (1)



ReDi (4)



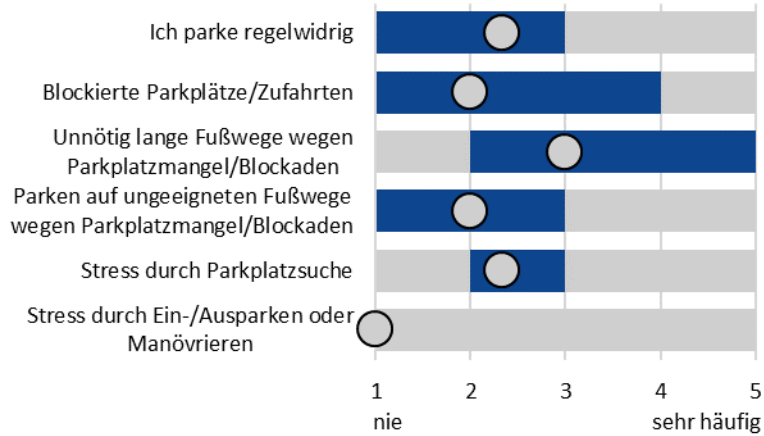


rettungsdienst

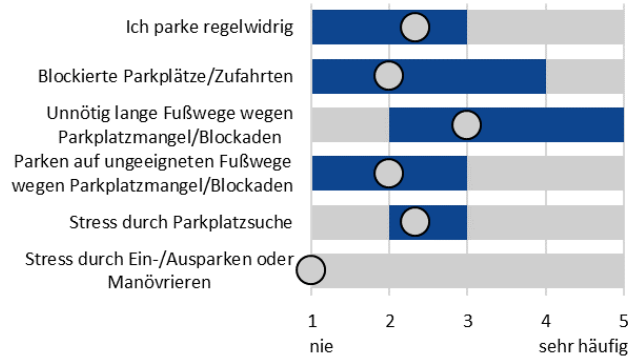
Notarzteinsatzfahrzeug

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

Gesamt (3)



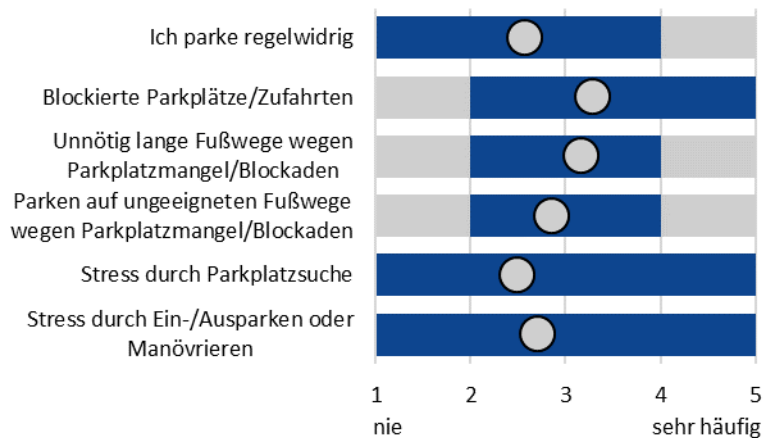
ReDi (3)



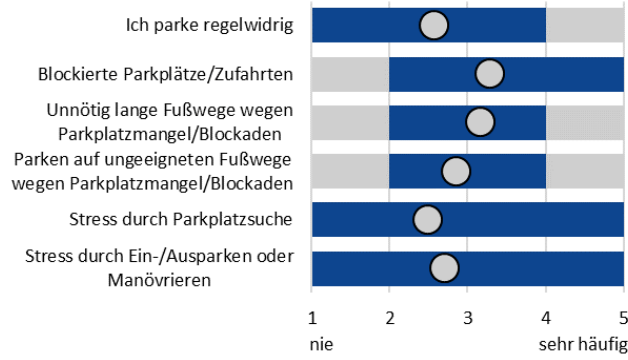
Krankentransportwagen

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

Gesamt (7)



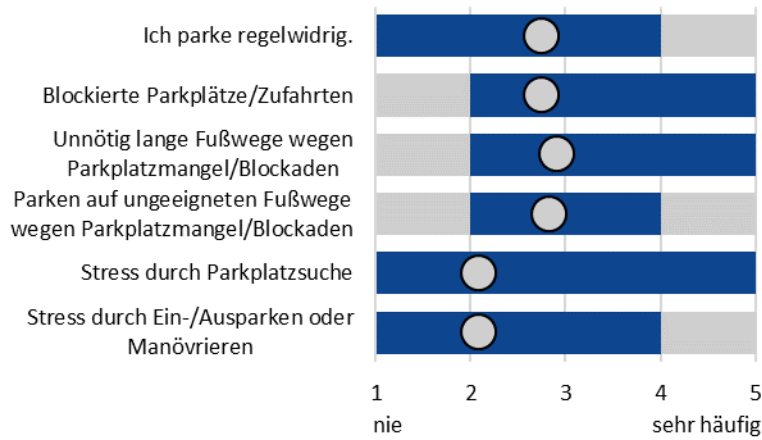
ReDi (7)



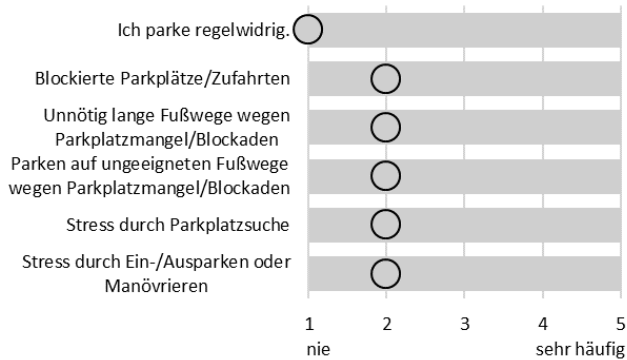
Rettungswagen

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

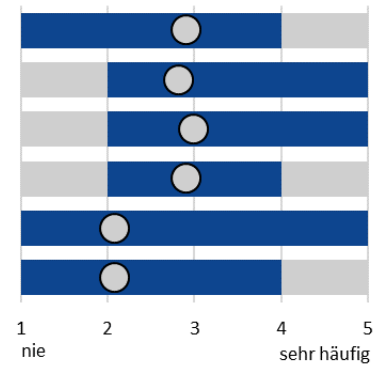
Gesamt (12)



TeADi (1)



ReDi (11)



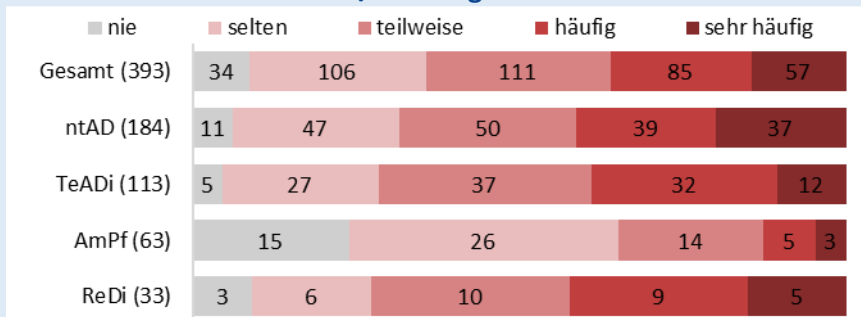


Organisation

O.1. Arbeitsvolumen

SCREENINGERGEBNISSE

„Es werden mehr als 40 Stunden/Woche gearbeitet z. B. durch Überstunden.“



DETAILERGEBNISSE

O.1.1. Arbeitszeit und Überstunden

	Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit (in Stunden)			Davon Überstunden/Mehrarbeit pro Woche (in Stunden)	
	Spannweite	Mittelwert	Personen, mit mind. 50 Arbeitsstunden pro Woche	Spannweite	Mittelwert
Gesamt (109)	0 – 165	44,4	27	0 – 40	4,6
ntAD (49)	38 – 70	45,3	13	0 – 20	4,6
TeADi (33)	0 – 80	43,0	5	0 – 40	4,9
AmPf (15)	0 – 165	45,7	5	0 – 11	4
ReDi (12)	0 – 86	42,7	2	0 – 20	4,3

Schwankungen beim Arbeitsaufkommen

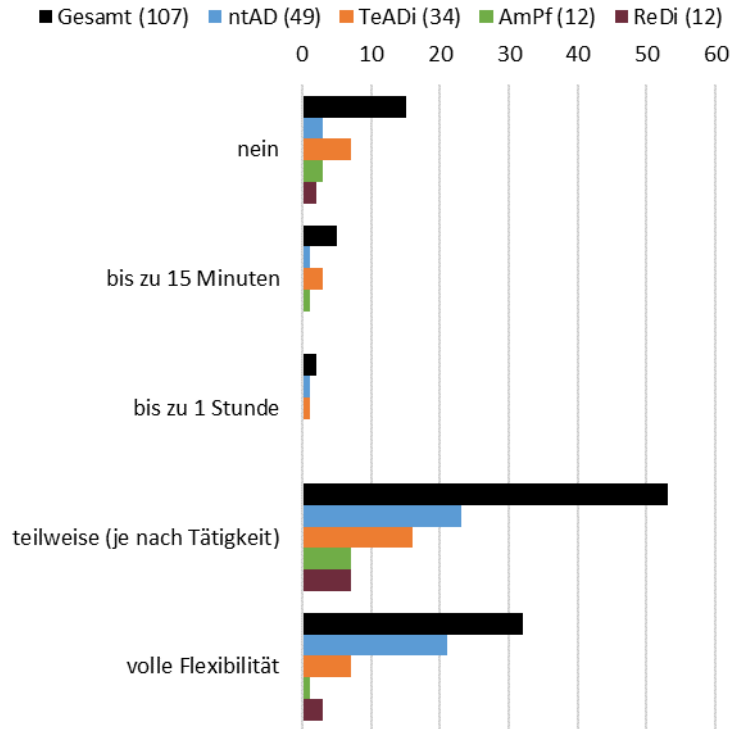
saisonale Schwankungen z.B. Weihnachtsgeschäft, projektbedingte Schwankungen

	keine	ja, wird jedoch nicht in der Planung der Arbeitszeit berücksichtigt	ja, in Saisonzeiten gelten bei uns andere Arbeitszeiten
Gesamt (103)	45	52	6
ntAD (47)	18	27	2
TeADi (32)	16	15	1
AmPf (12)	8	3	1
ReDi (12)	3	7	2



Einfluss auf die Arbeitszeit

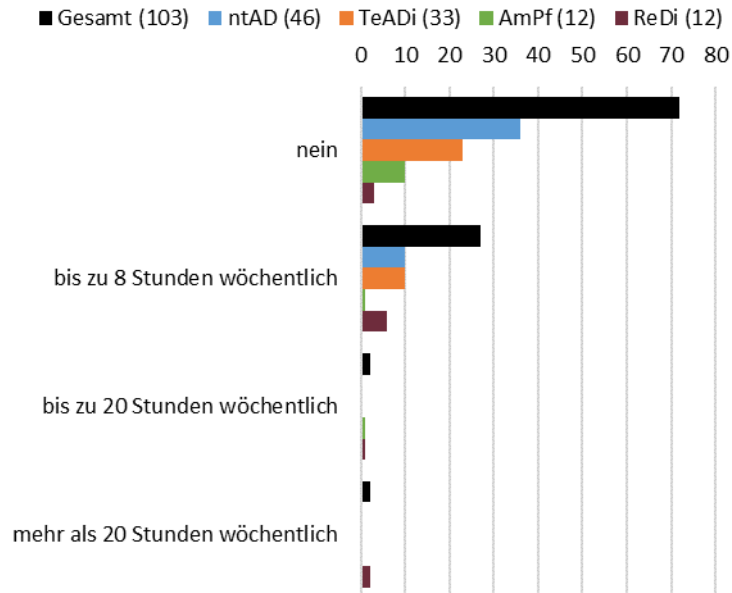
Einflussmöglichkeiten und -spanne auf die Arbeitszeiten



O.1.2. Ehrenamt und Nebentätigkeit

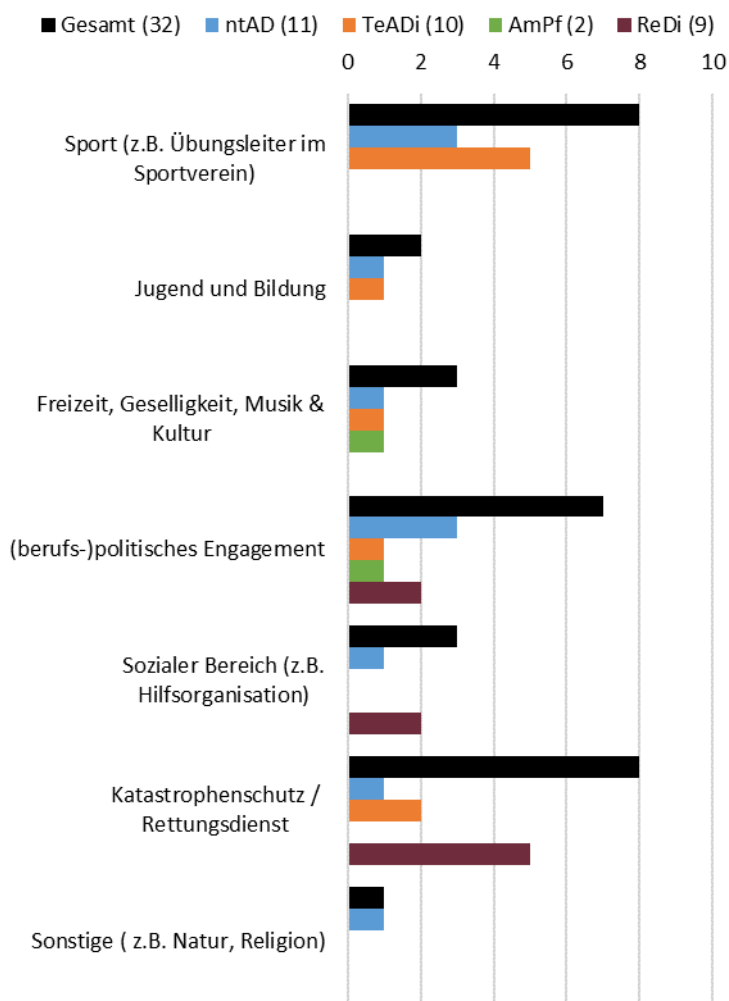
Ehrenamt

Häufigkeit eines Ehrenamtes



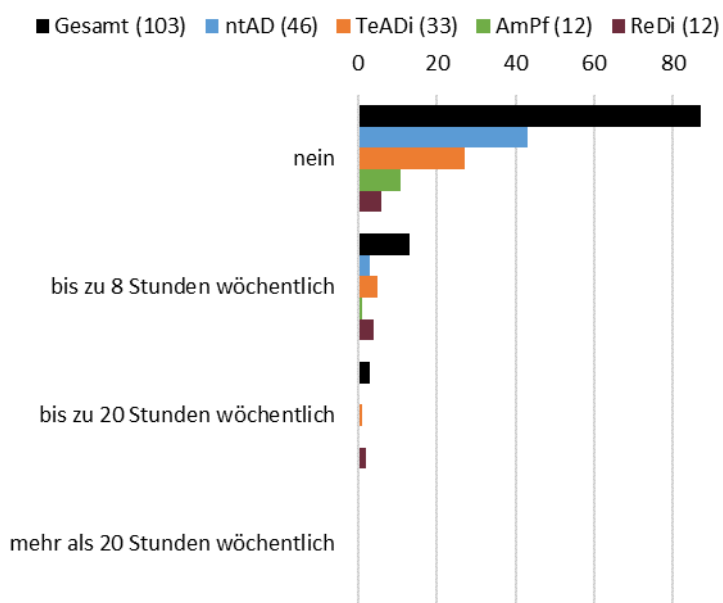


Arten des Ehrenamts



Nebentätigkeit

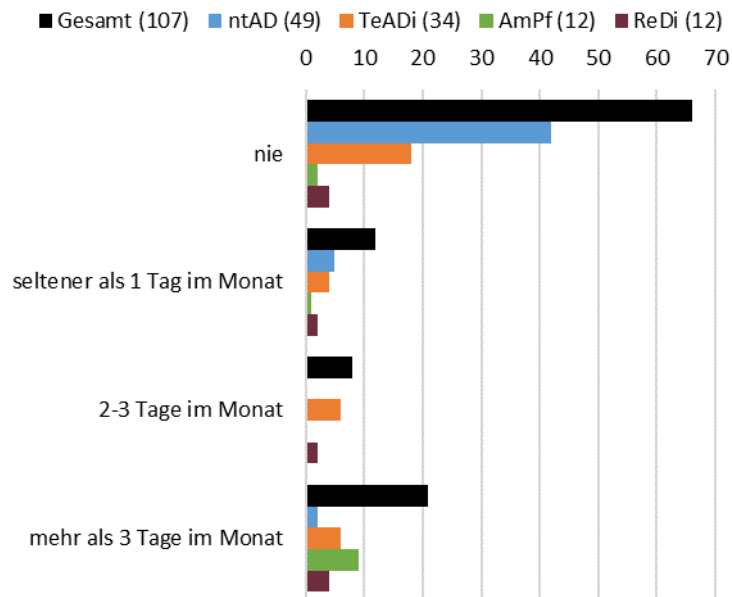
Häufigkeit von Nebentätigkeiten



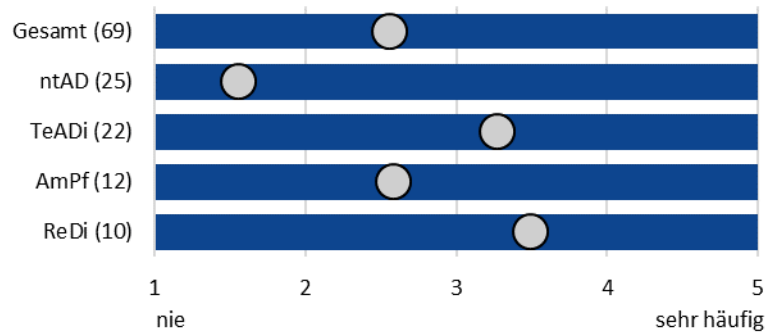


O.1.3. Bereitschaftsdienst

Häufigkeit von zusätzlichen Bereitschaftsdiensten



Bereitschaftsdienste erfordern Arbeits- bzw. Fahrtätigkeit

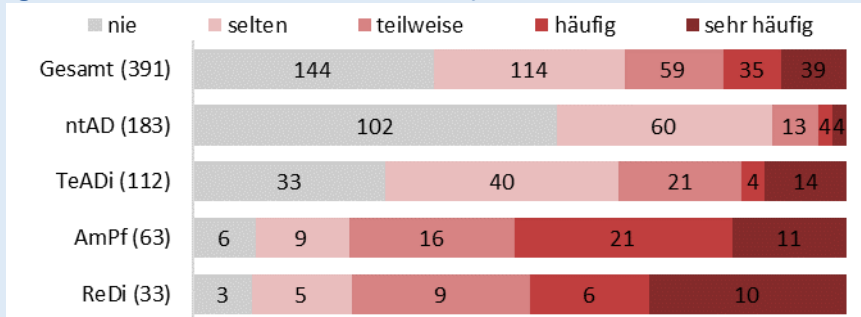




O.2. Schicht- und Wochenendarbeit

SCREENINGERGEBNISSE

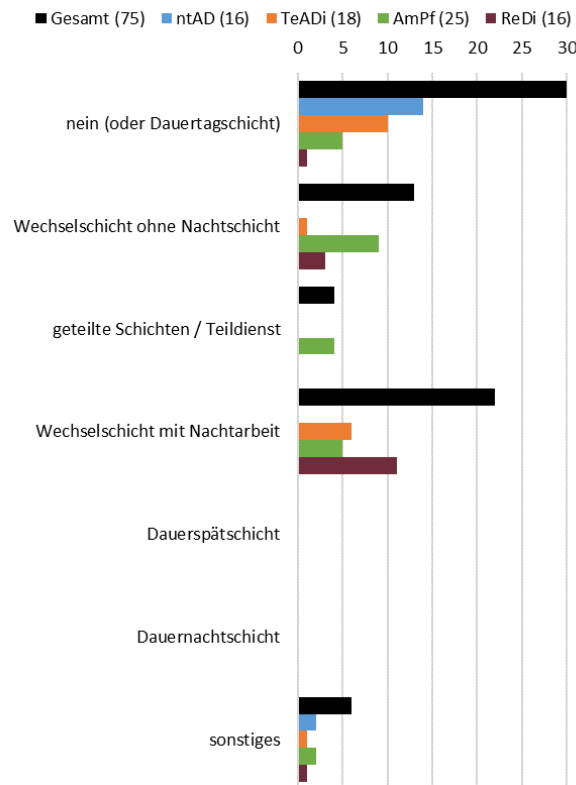
„Häufigkeit von unüblichen Arbeitszeiten (z. B. Wechsel- oder Nachtschichten)“



DETAILERGEBNISSE

Schichtarbeit

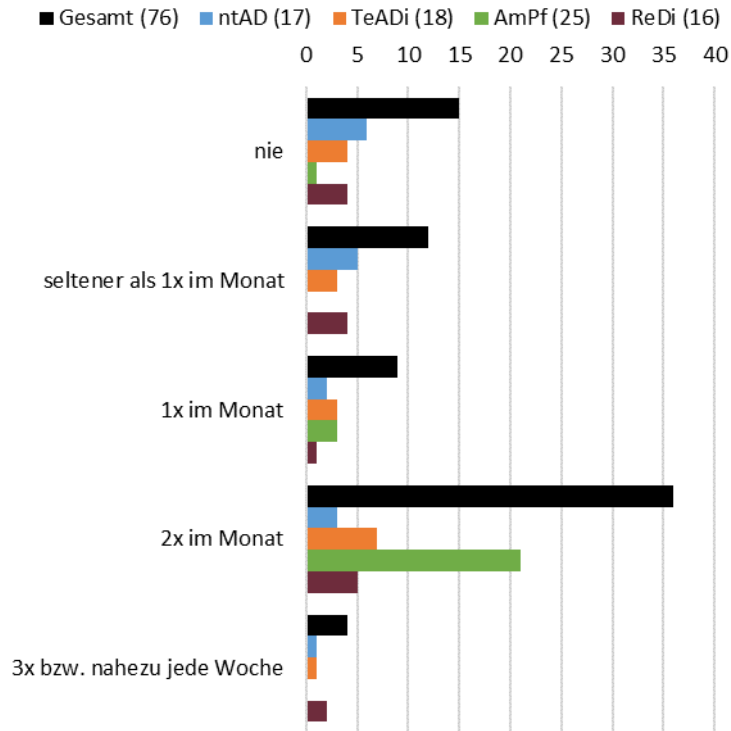
Art der Schichtarbeit



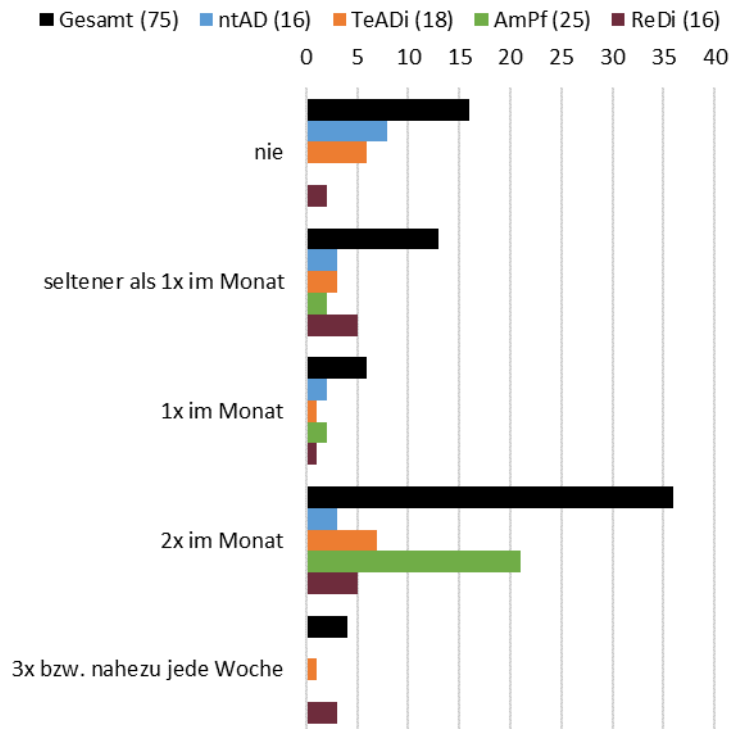


Wochenendarbeit

Häufigkeit von Samstagsarbeit



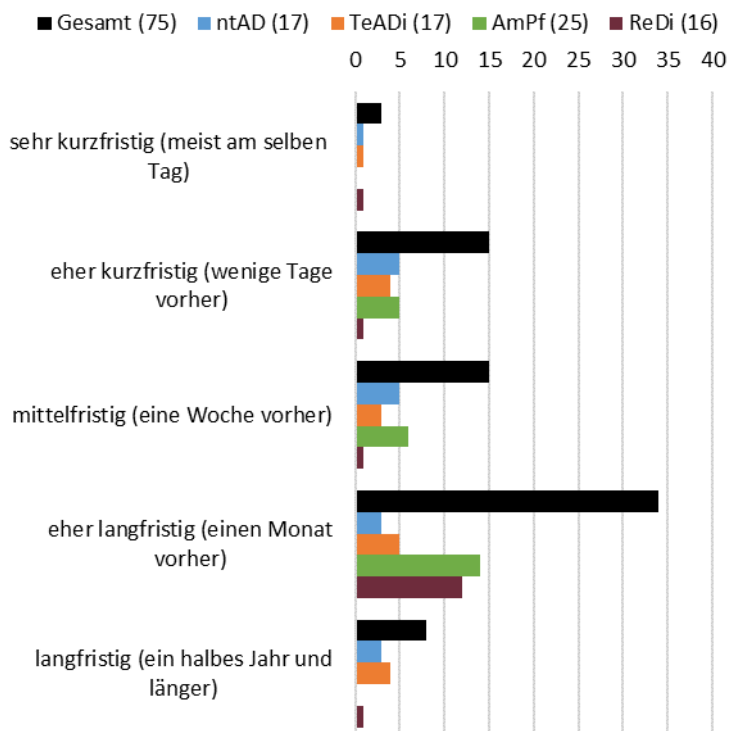
Häufigkeit von Sonntagsarbeit





Planungshorizont

Langfristigkeit der Planung



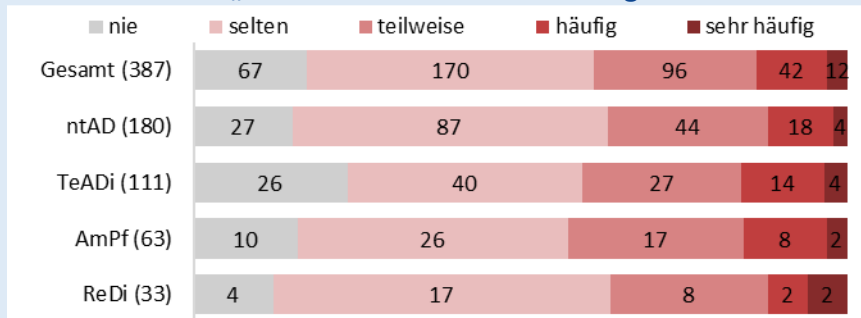


O.3. Arbeitspausen und Erholung

SCREENINGERGEBNISSE

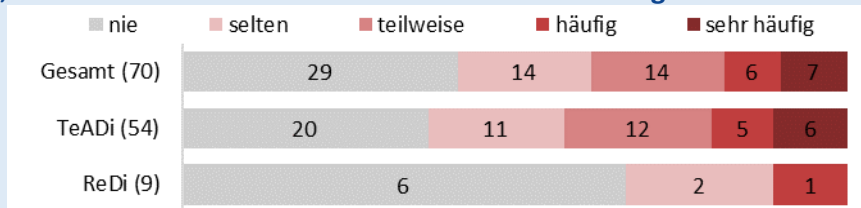
Alle Verkehrsmittel

„Fehlende Pausen und Erholung“



Rast und Ruhezeit bei Lkw

„Gesetzliche Rast- und Ruhezeiten können nicht eingehalten werden.“



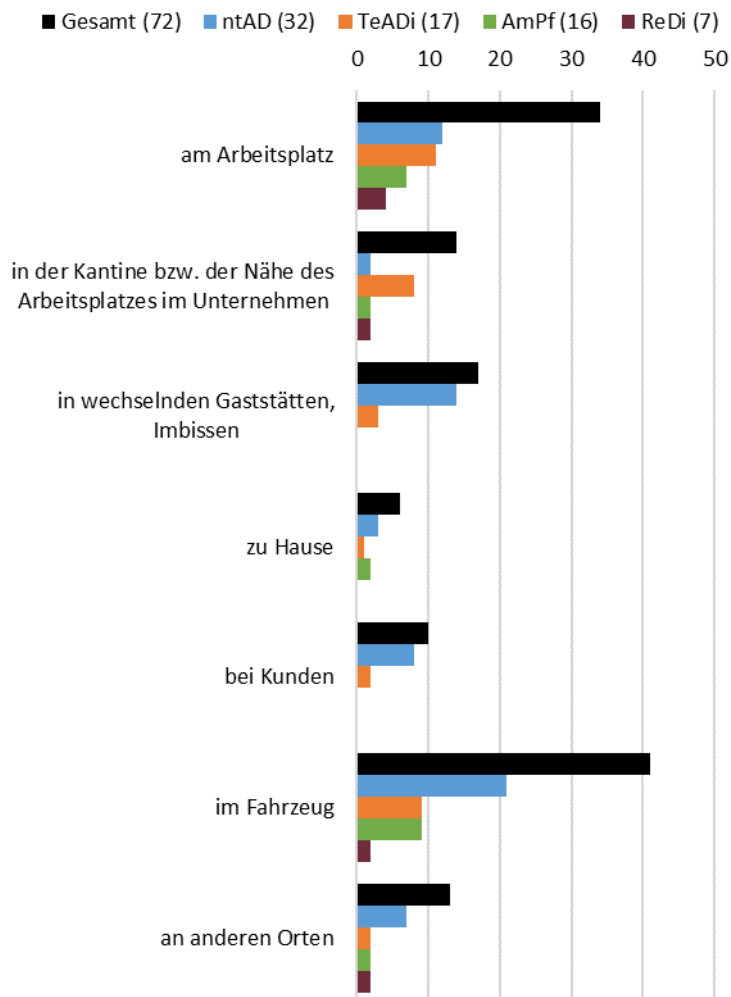


DETAILERGEBNISSE

O.3.1. Gestaltung der Pausen

Pausenort

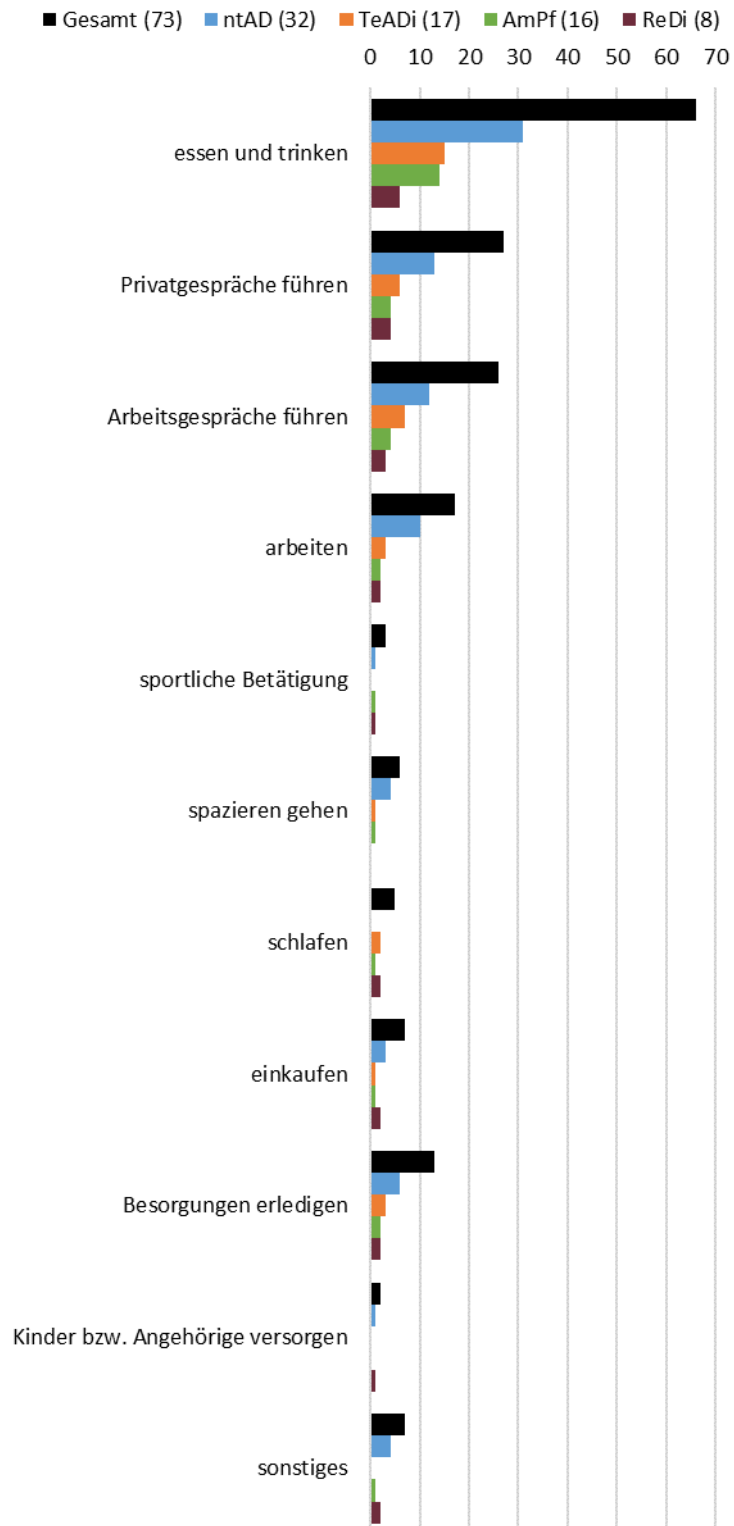
Mehrfachnennungen möglich





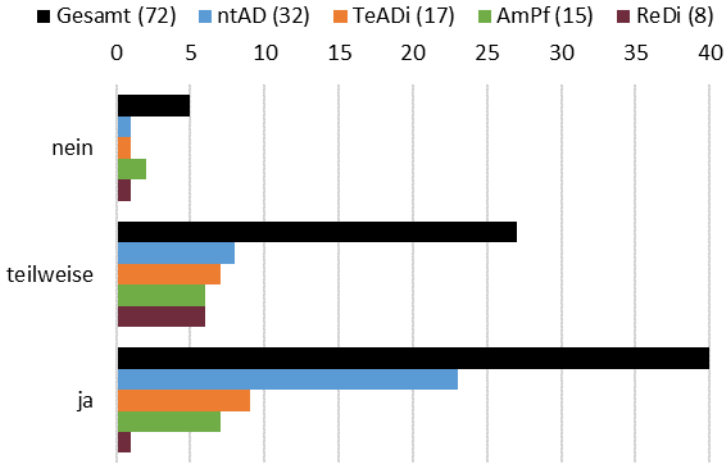
Beschäftigung während der Pausen

Mehrfachnennungen möglich





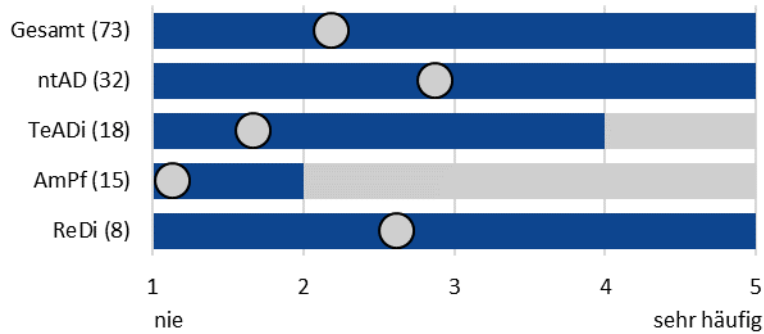
Mitbestimmungsmöglichkeiten der Pausenzeiten



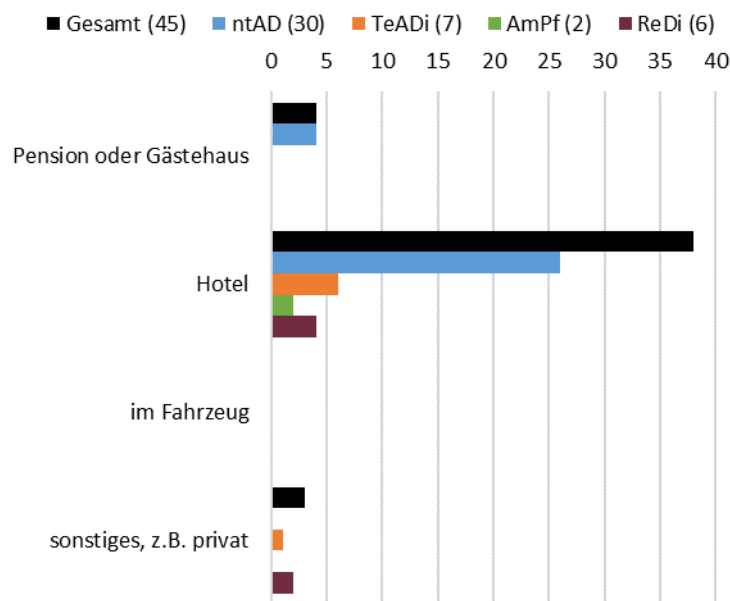


O.3.2. Belastung durch auswärtige Übernachtungen

Häufigkeit auswärtiger Übernachtungen

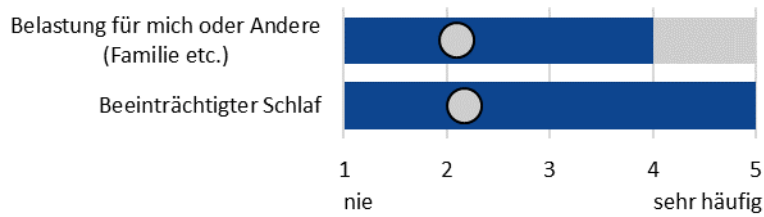


Übernachtungsort bei auswärtigen Übernachtungen

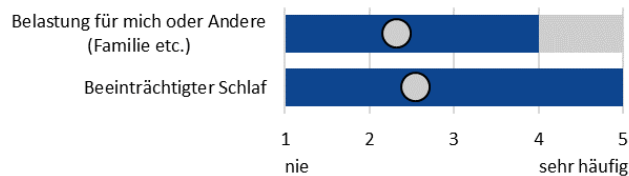


Belastungen bei der auswärtigen Übernachtung

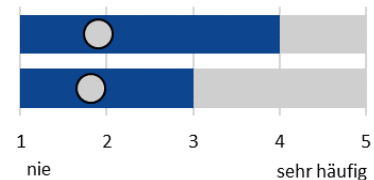
Gesamt (55)

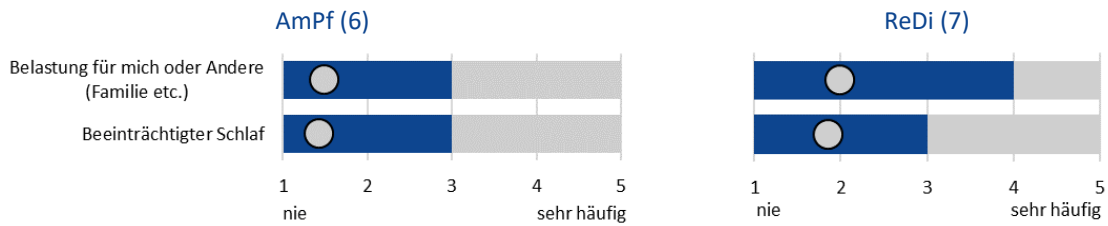


ntAD (31)



TeADi (11)



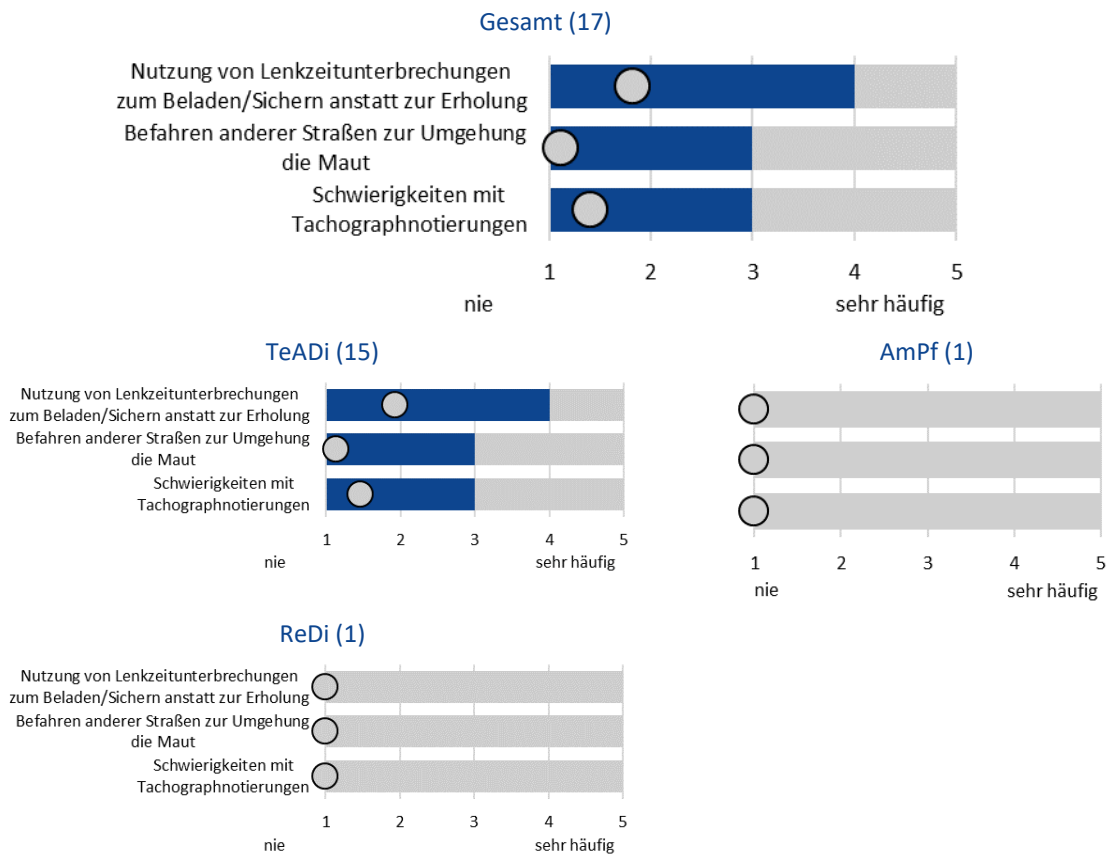


O.3.3. Rast und Erholung auf beruflichen Fahrten

Lkw

Ausdehnung der Arbeitszeiten

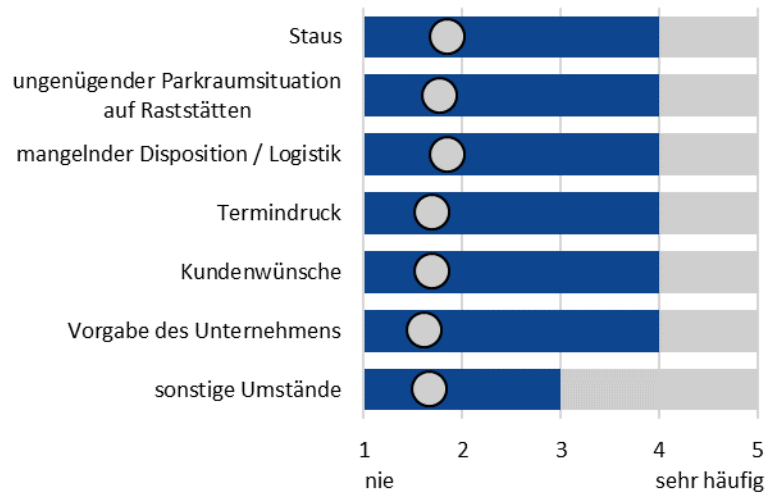
Bedingungen, die die Arbeitszeit verlängern



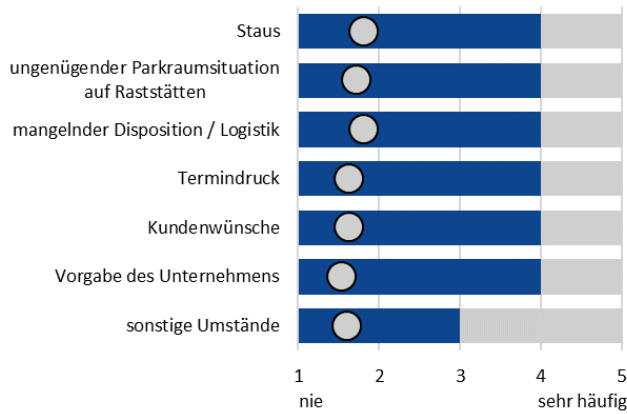


Gründe für Lenkzeitüberschreitungen

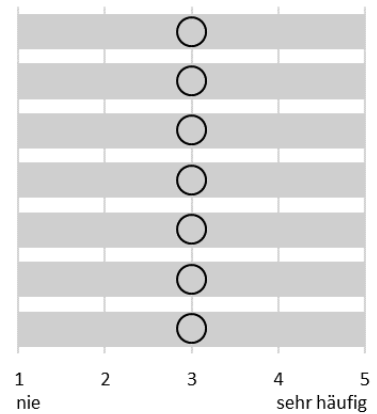
Gesamt (13)



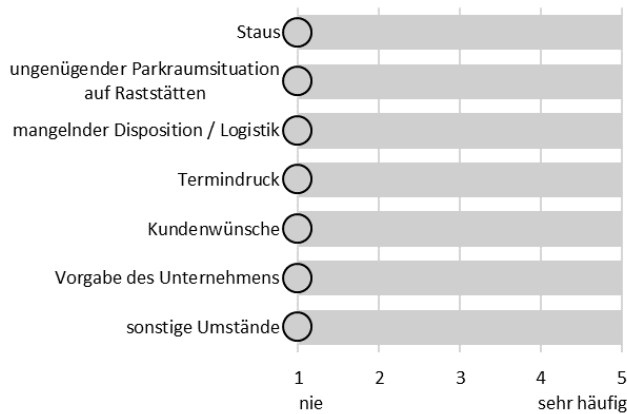
TeADi (11)



AmPf (1)



ReDi (1)

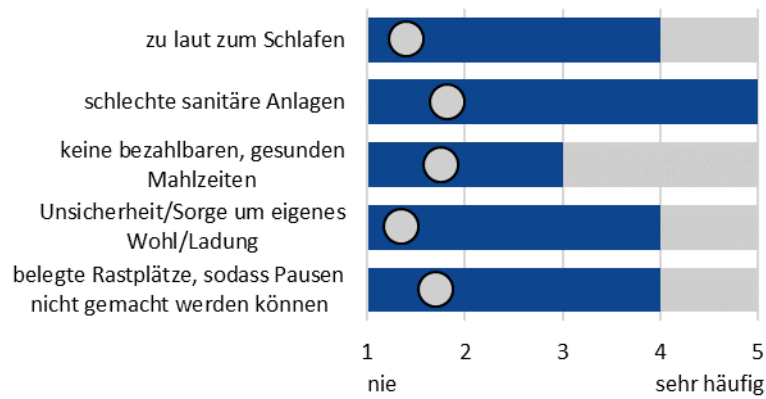




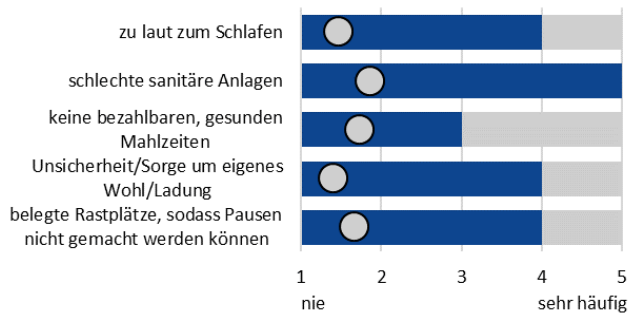
Situation am Rastplatz

Bedingungen am Rastplatz

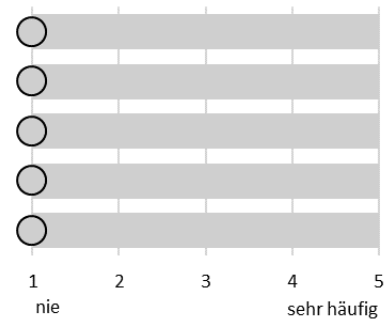
Gesamt (17)



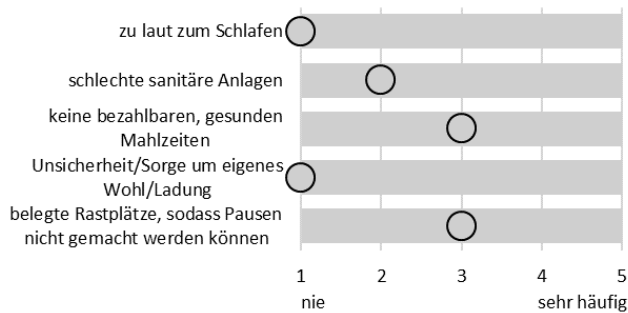
TeADi (15)



AmPf (1)



ReDi (1)

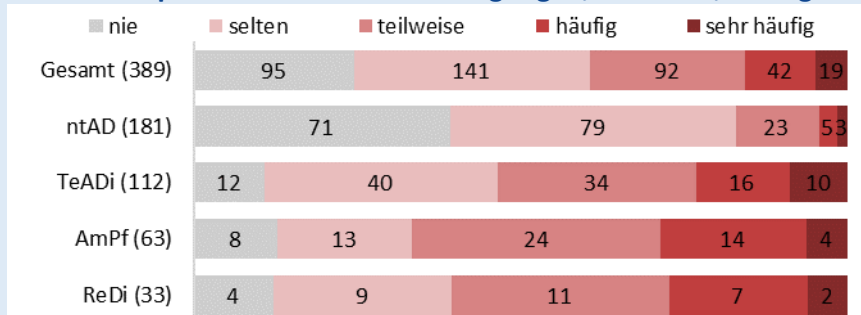




O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen

SCREENINGERGEBNISSE

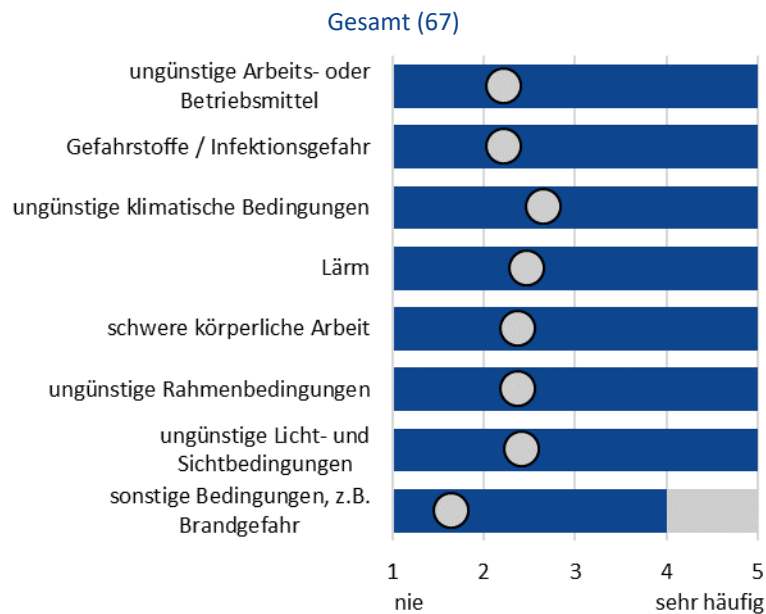
„Arbeit unter körperlich belastenden Bedingungen, z.B. Lärm, Zwangshaltung.“

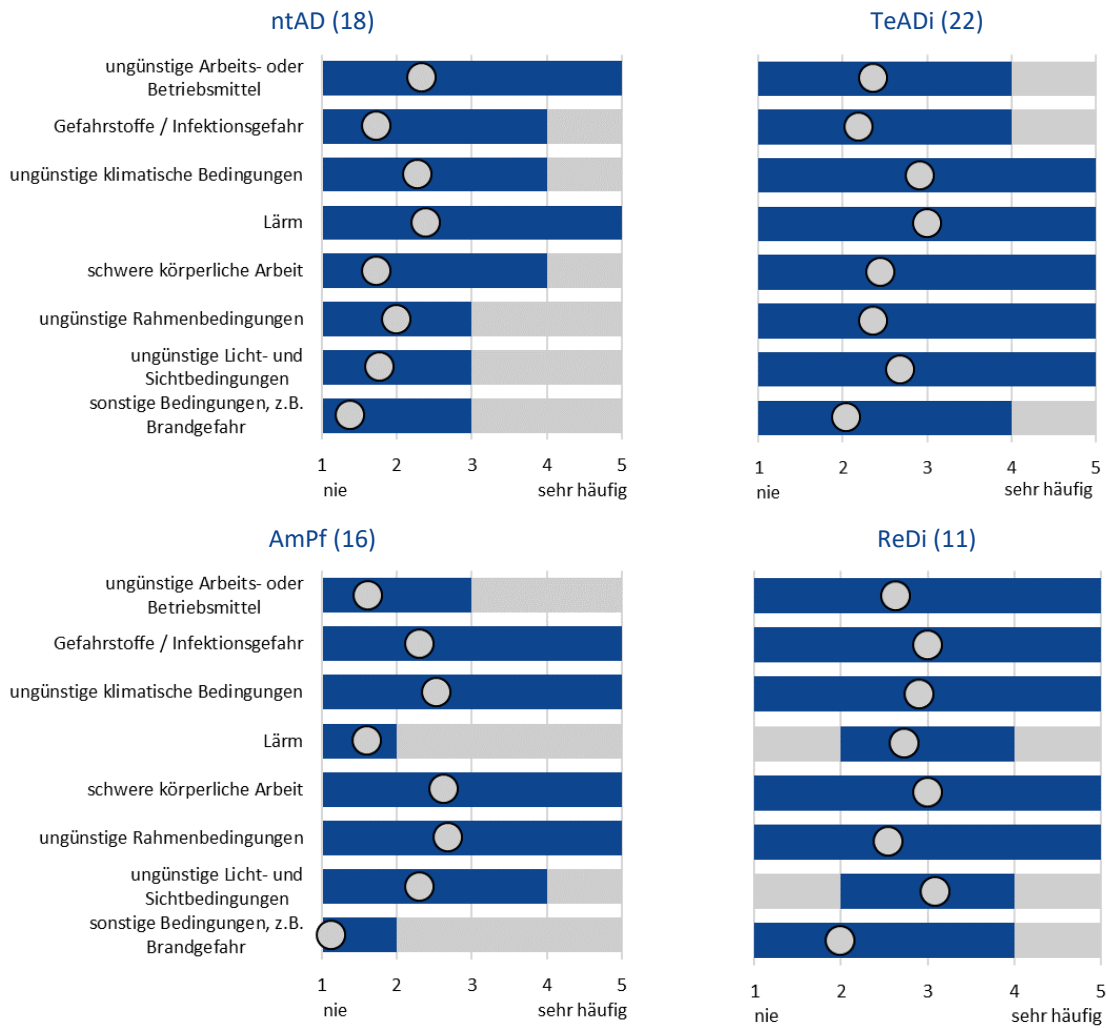


DETAILERGEBNISSE

O.4.1. Bei der Tätigkeit im Unternehmen (am Arbeitsplatz)

Bedingungen bei der Arbeit

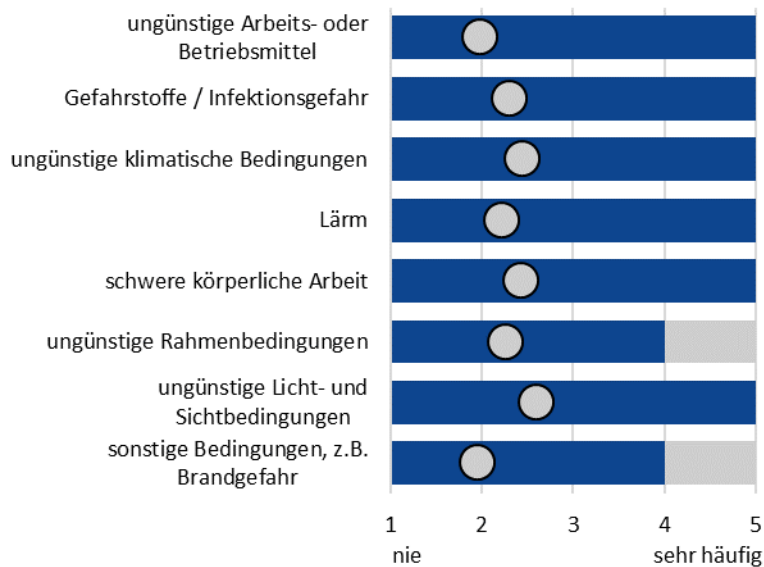


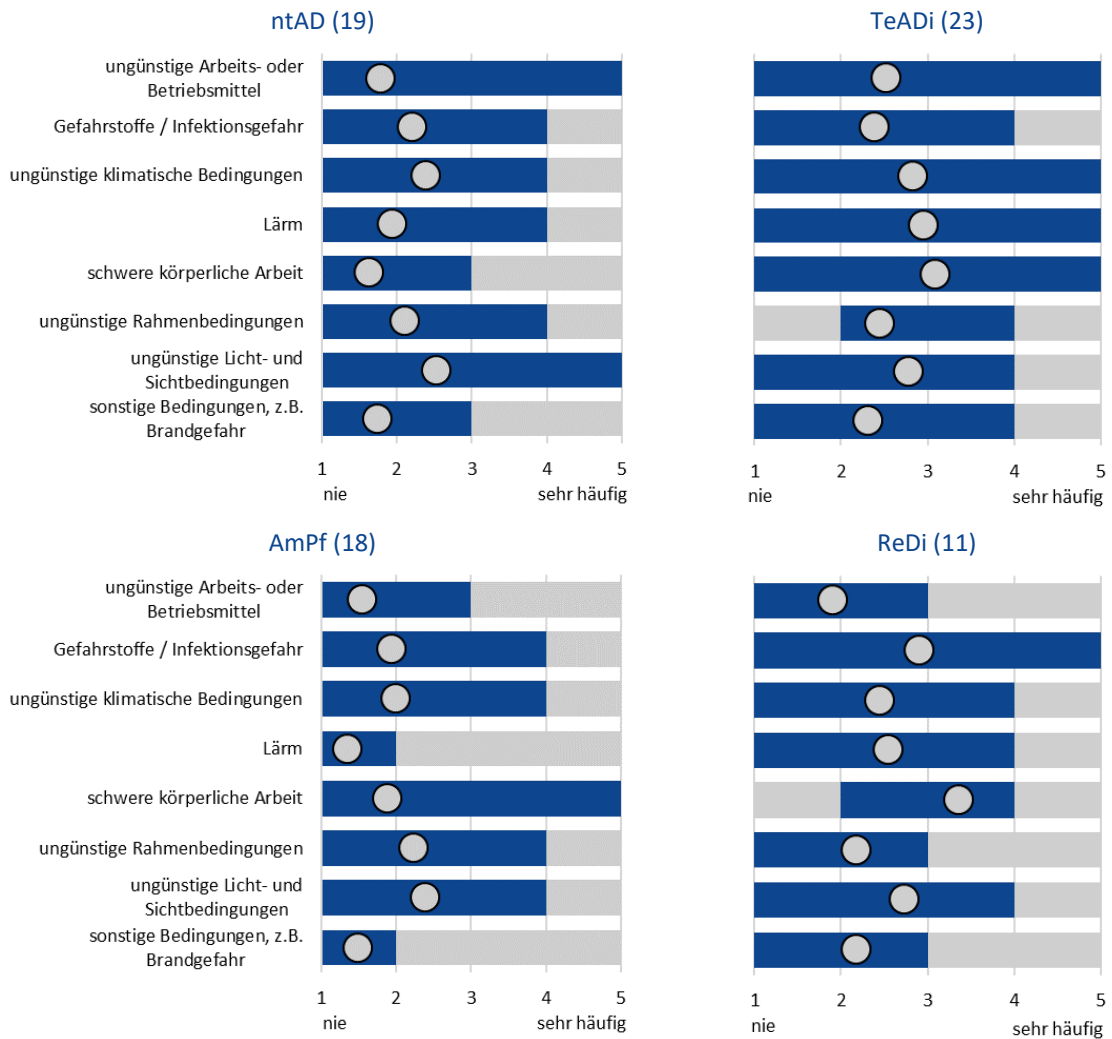


O.4.2. Auf beruflichen Fahrten

Bedingungen bei der Arbeit

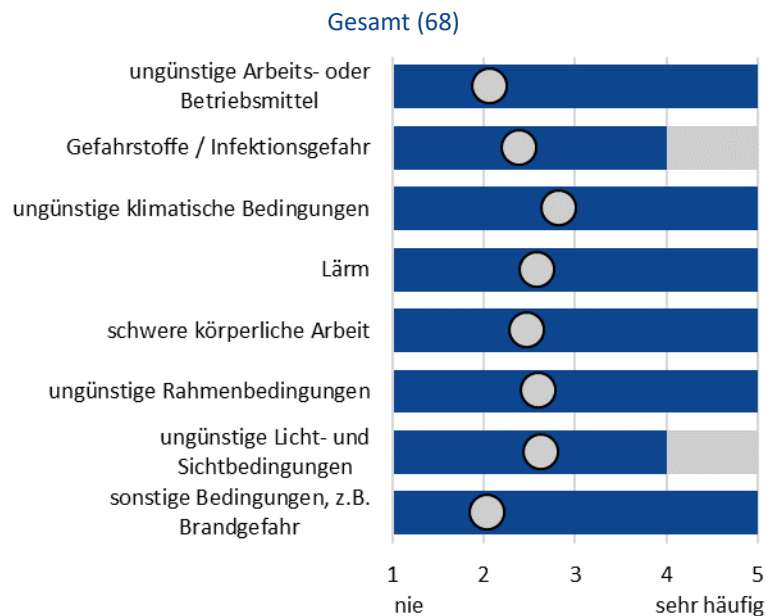
Gesamt (71)

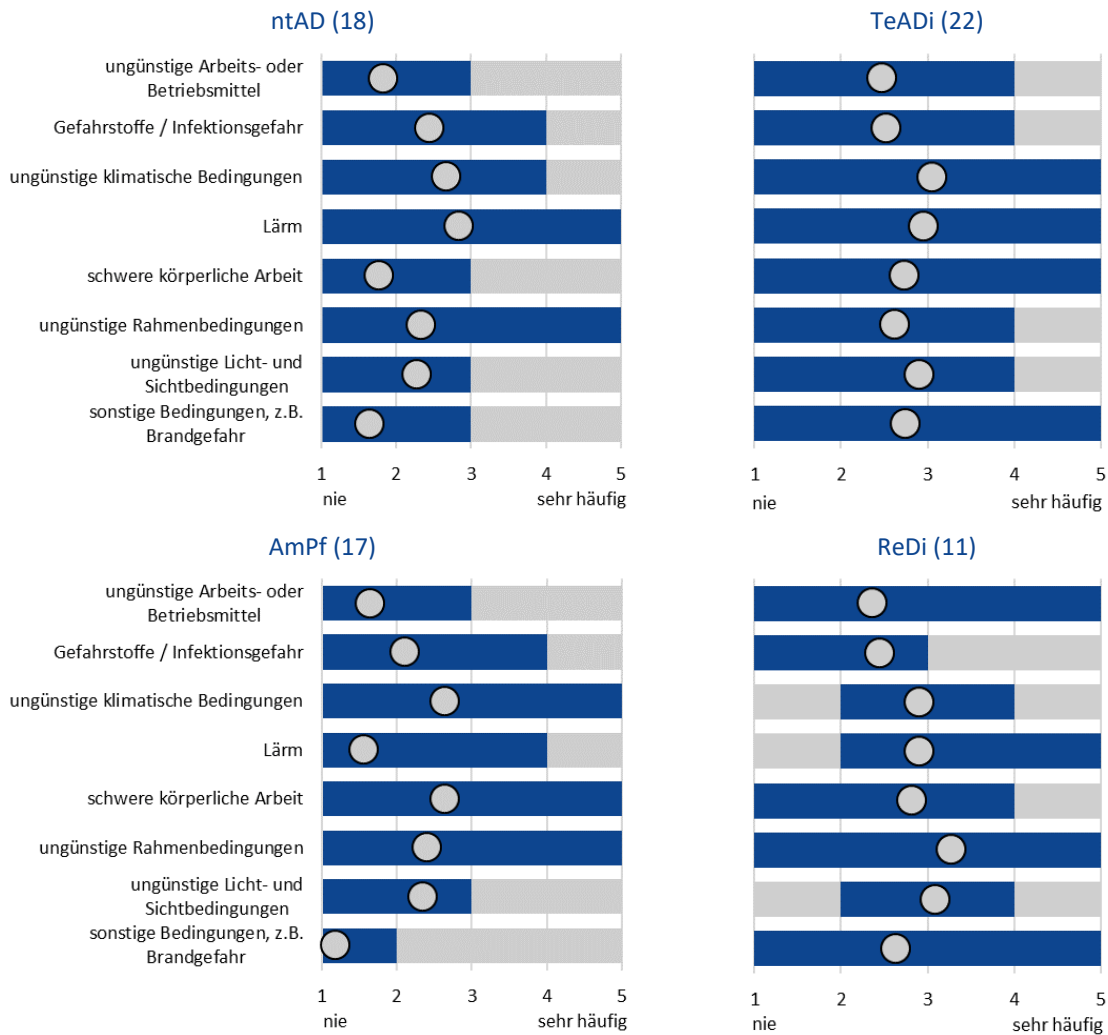




O.4.3. Bei Kunden bzw. an Einsatzorten

Bedingungen bei der Arbeit



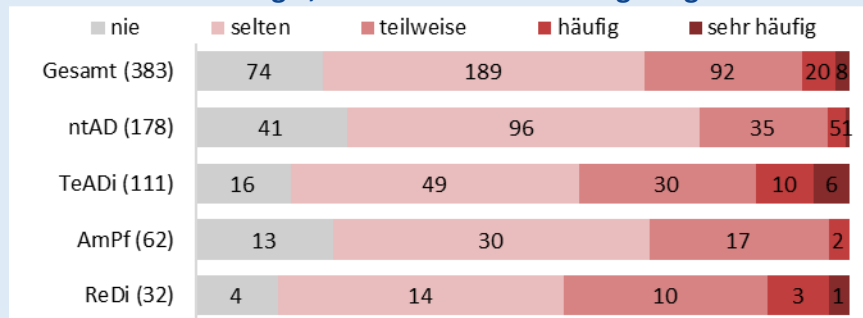




O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten

SCREENINGERGEBNISSE

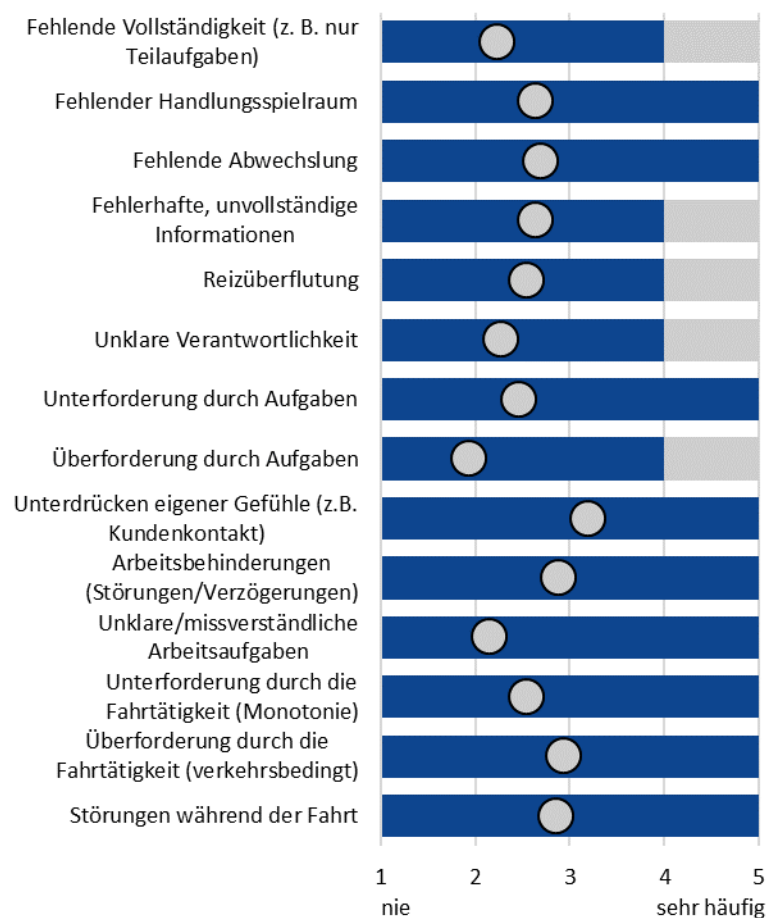
„Schwierigkeiten Aufgaben bei der Arbeit zu bewältigen, z.B. aufgrund von Informationsmangel, fehlenden Entscheidungsmöglichkeiten“

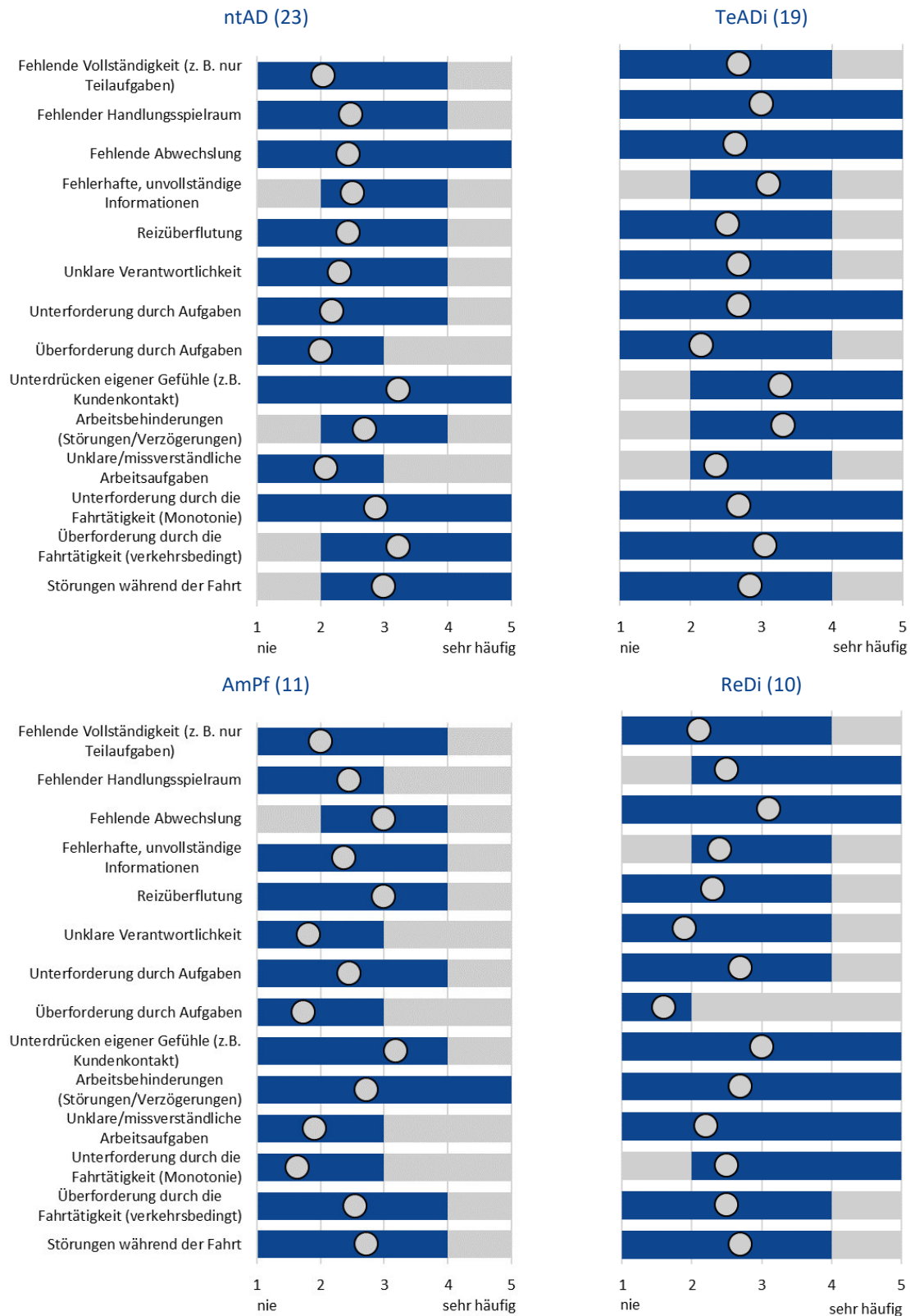


DETAILERGEBNISSE

Bedingungen der Arbeitsaufgabe bzw. des -inhaltes

Gesamt (63)



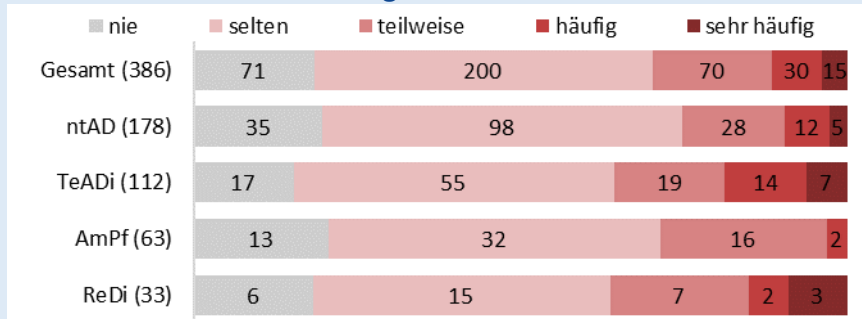




O.6. Führung und soziales Klima

SCREENINGERGEBNISSE

„Soziales Klima bei der Arbeit ist gestört – es herrscht schlechte Stimmung“

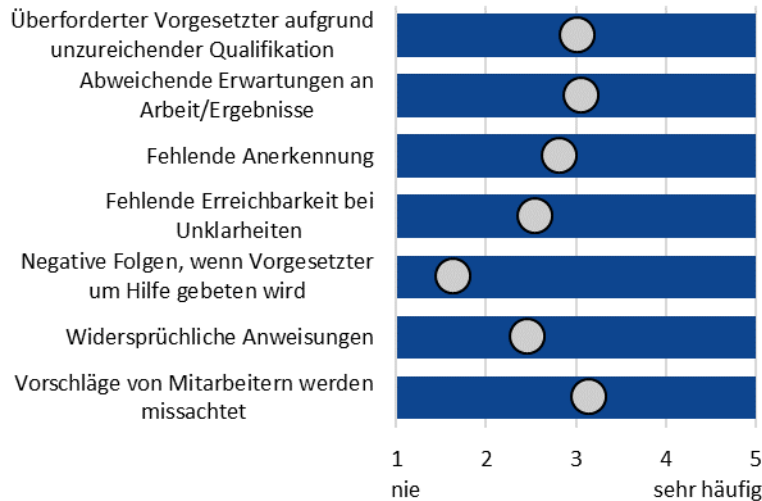


DETAILERGEBNISSE

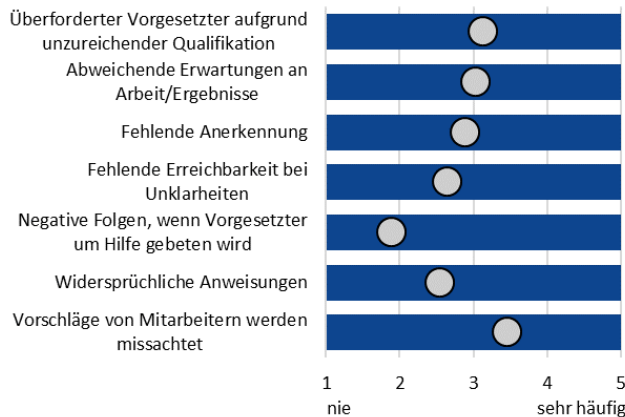
Wahrgenommenes Führungsverhalten

Bedingungen des Vorgesetztenverhaltens

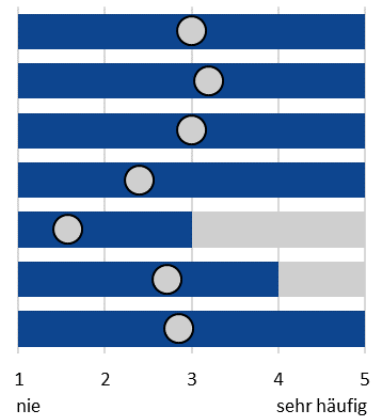
Gesamt (63)



ntAD (29)



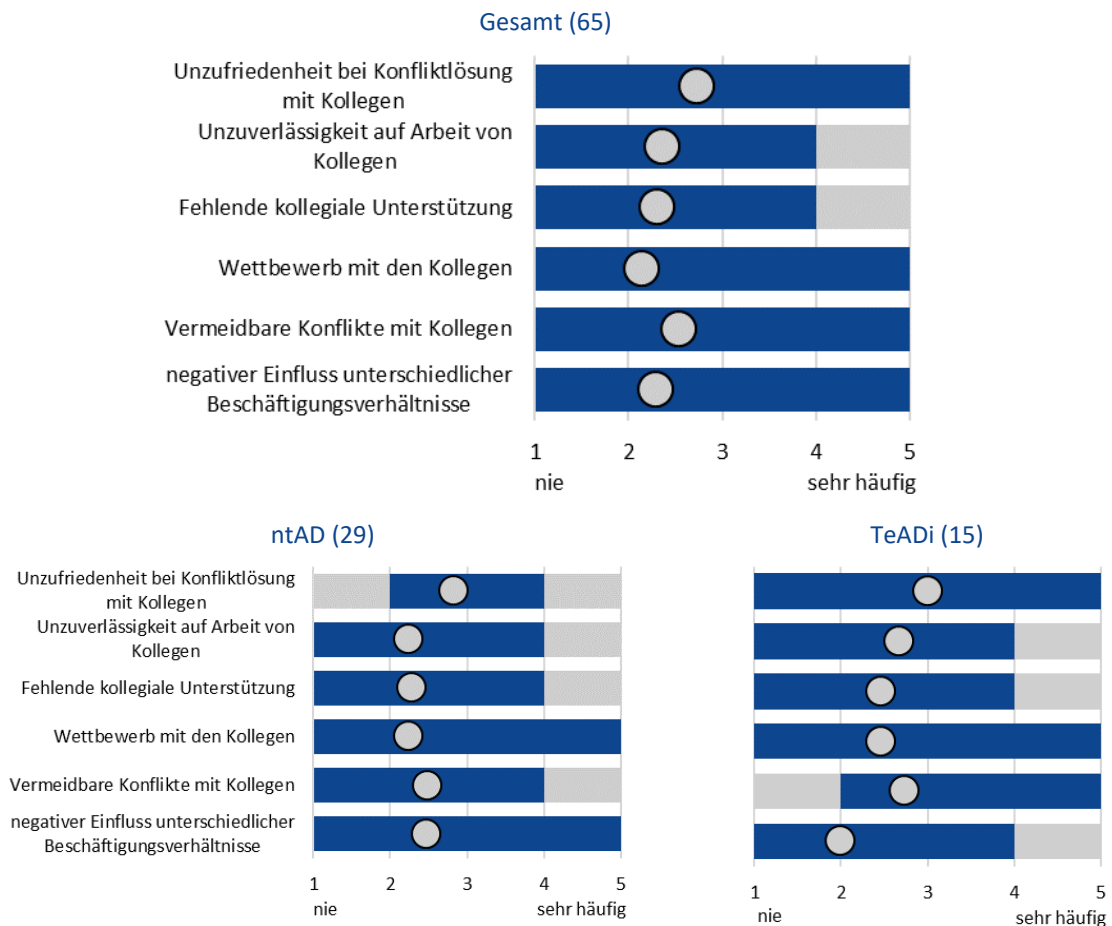
TeADi (15)

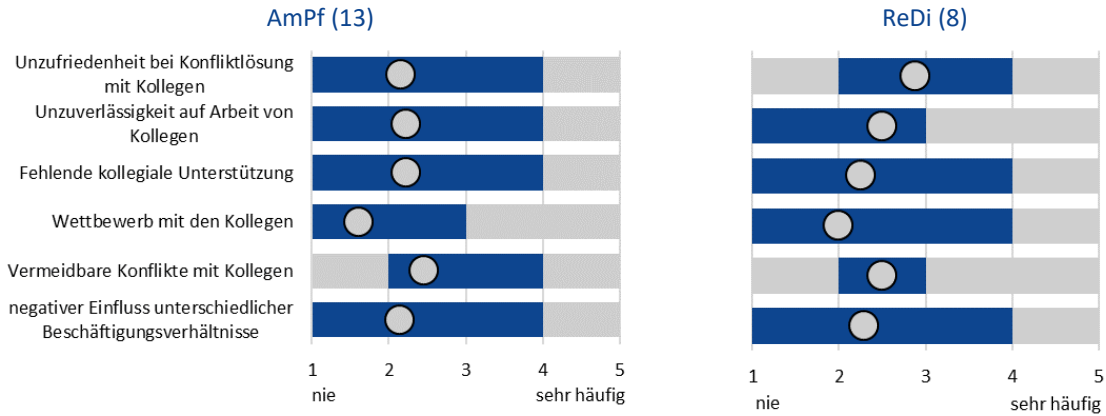




Kollegialität

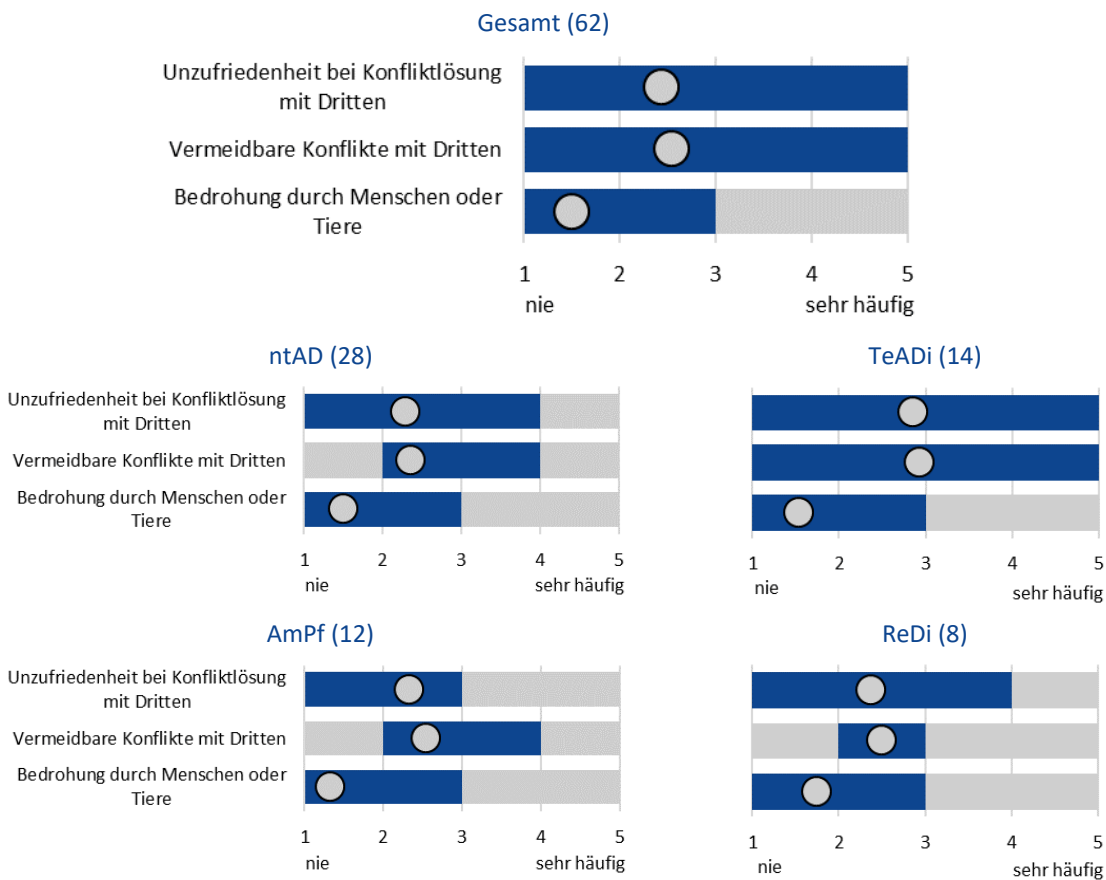
Bedingungen im Kollegium





Verhältnis zu Dritten (z. B. Kunden, Geschäftspartnern, Patienten)

Bedingungen mit Dritten

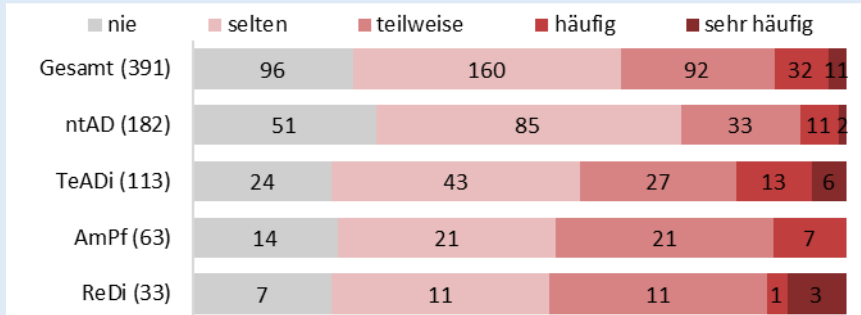




O.7. Arbeitszufriedenheit

SCREENINGERGEBNISSE

„Schwierigkeiten in organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen“



DETAILERGEBNISSE

Probleme in der Arbeitsorganisation und Rahmenbedingungen

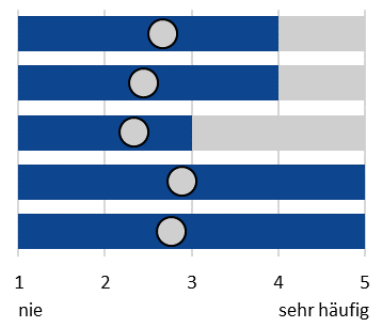
Gesamt (68)



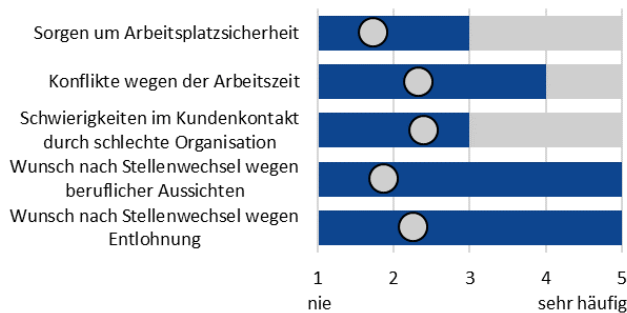
ntAD (26)



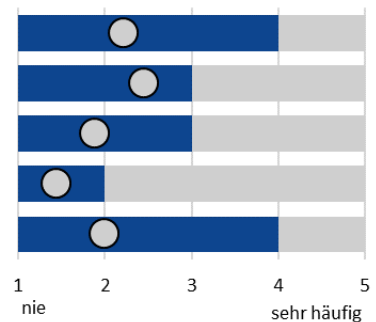
TeADi (18)



AmPf (15)



ReDi (9)

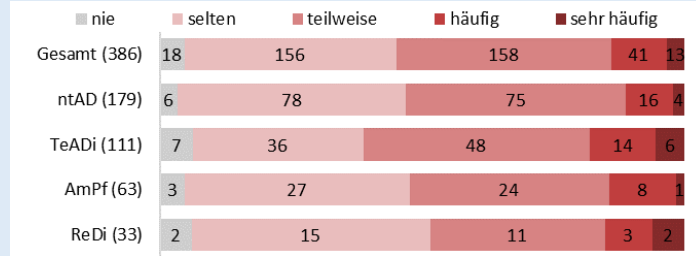




O.8. Arbeitsstress

SCREENINGERGEBNISSE

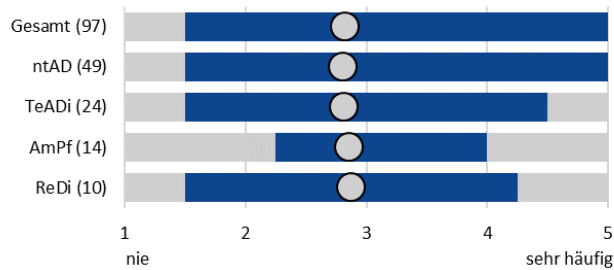
„Stressempfinden bei der Arbeit“



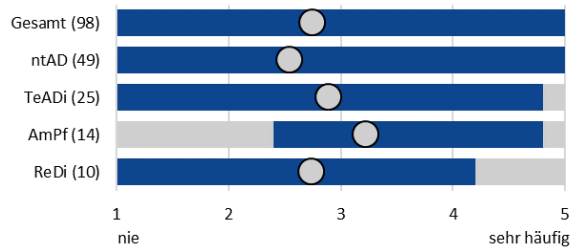
DETAILERGEBNISSE

Stresserleben bei der Arbeit

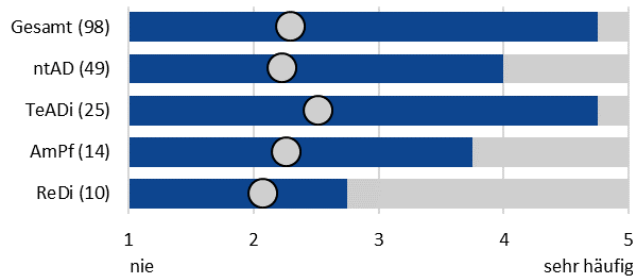
zu hohe Anforderungen



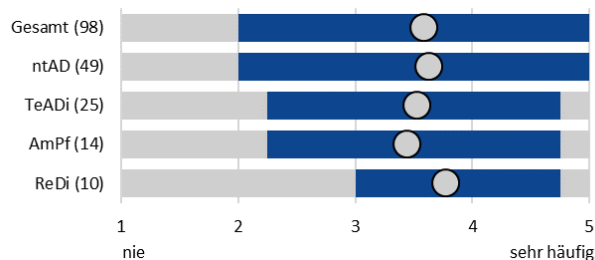
Erschöpfung



Sorgen bei der Arbeit



Freude bei der Arbeit





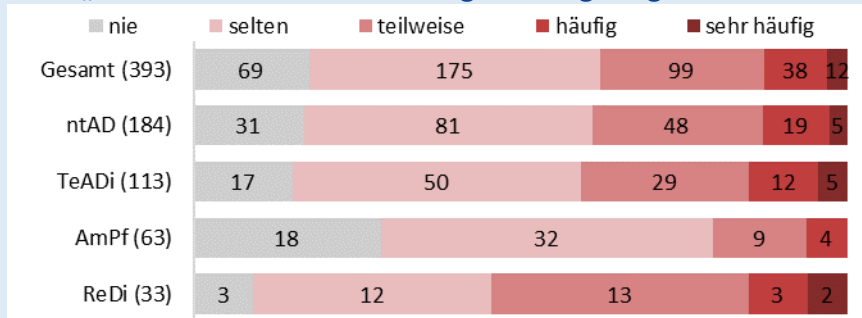
O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten

Zusammenfassung – Mitgestaltungsmöglichkeiten

[Text – Was ist auffällig, Warum ist das als kritisch zu sehen, Was kann man machen (nicht: Maßnahmen aus dem Katalog)]

SCREENINGERGEBNISSE

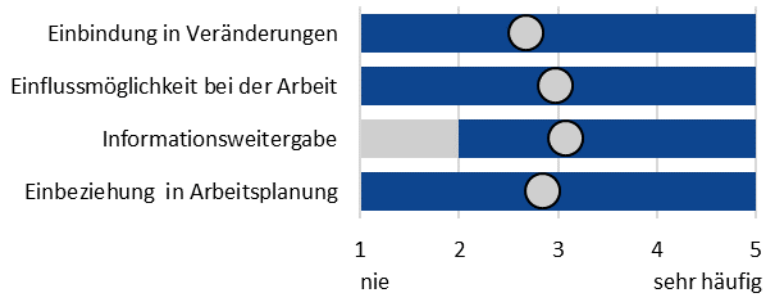
„Unzufriedenheit mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten“



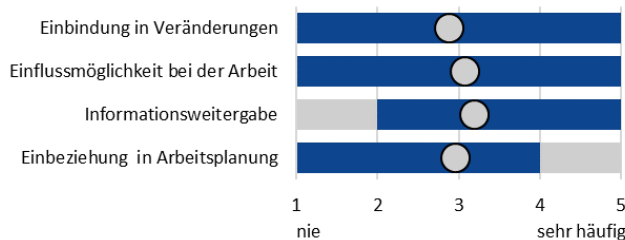
DETAILERGEBNISSE

Zufriedenheit mit den Ebenen der Mitgestaltungsmöglichkeiten

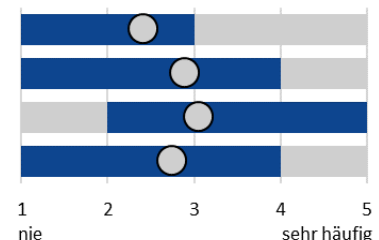
Gesamt (61)



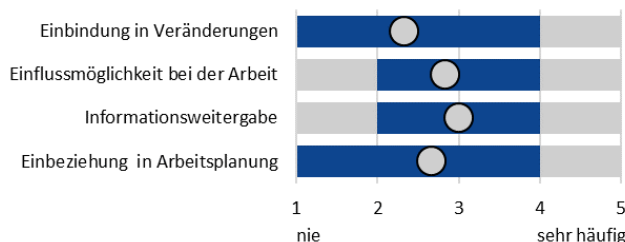
ntAD (26)



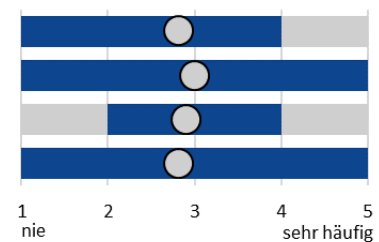
TeADi (18)



AmPf (6)



ReDi (11)





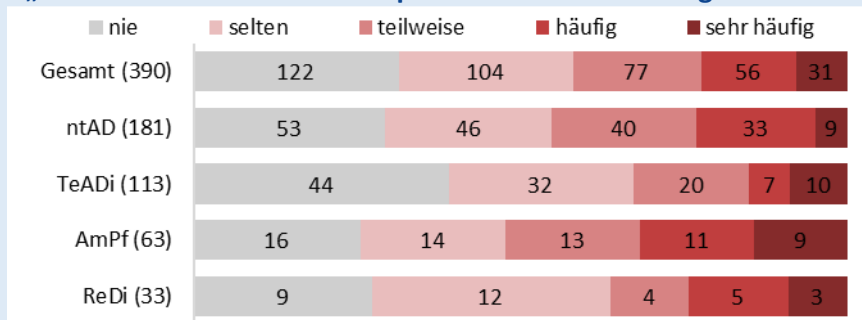
O.10. Sicherheitskultur

Zusammenfassung – Sicherheitskultur

[Text – Was ist auffällig, Warum ist das als kritisch zu sehen, Was kann man machen (nicht: Maßnahmen aus dem Katalog)]

SCREENINGERGEBNISSE

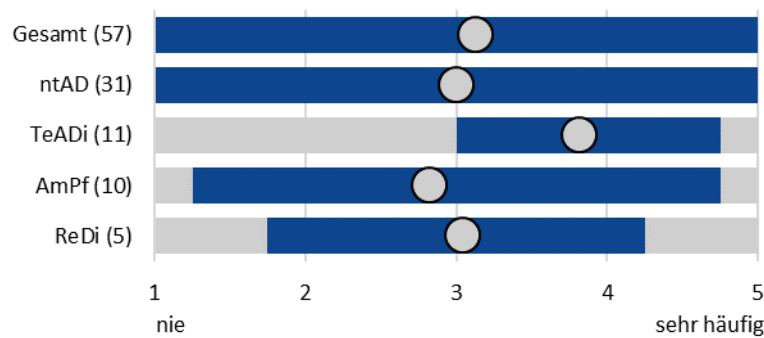
„Sicherheit und Gesundheit spielen im Betrieb keine große Rolle“



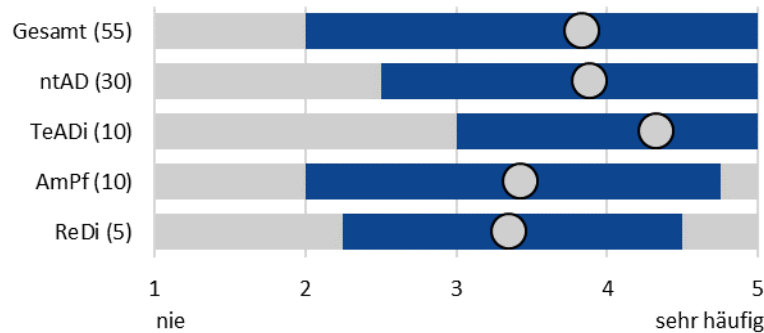
DETAILERGEBNISSE

Organisatorische Sicherheitskultur

Wahrnehmung geregelter Sicherheitskommunikation



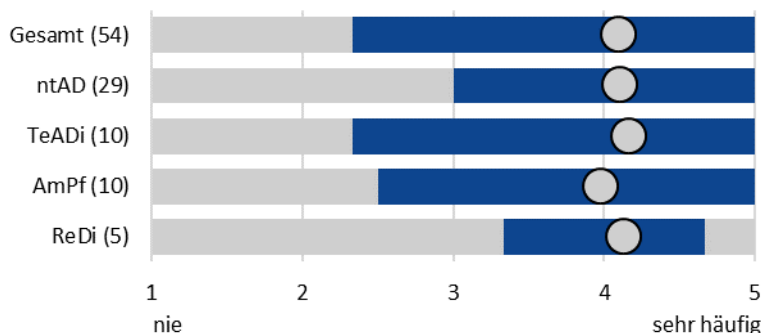
Wahrnehmung eines angemessenen Sicherheitsmanagements



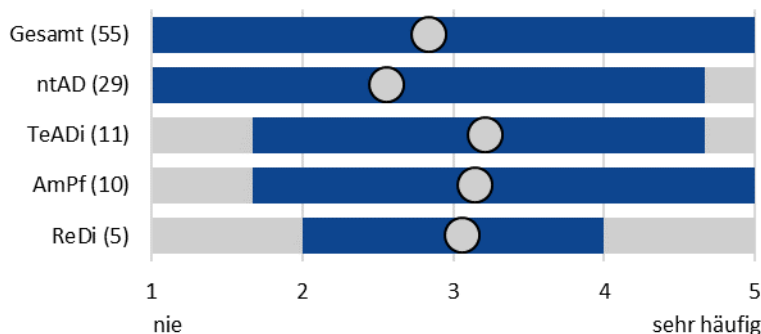


Individuelle Kompetenzen und Bereitschaft

Eigenes Sicherheitswissen (Kompetenz)



Einsatzbereitschaft der Beschäftigten für Sicherheit



Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Beurteilung zum Angebot von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Unternehmen

Maßnahme	Abteilung	bekannt, dass im Unternehmen angeboten	Bereits daran teilgenommen	Wird als wirksam erachtet
Fahrsicherheits-Training (ADAC/ARBÖ/ÖAMTC)	Gesamt (39)	17	20	22
	ntAD (24)	11	12	14
	TeADi (7)	2	4	2
	AmPf (2)	2	2	4
	ReDi (3)	2	2	2
Fahrsicherheits-Training (anderer Anbieter)	Gesamt (32)	16	11	17
	ntAD (16)	8	3	8
	TeADi (7)	3	5	3
	AmPf (6)	2	0	3
	ReDi (3)	3	3	3
Unterweisung in Verkehrssicherheit	Gesamt (45)	26	22	17
	ntAD (24)	14	10	9
	TeADi (8)	5	6	3
	AmPf (8)	4	1	2
	ReDi (5)	3	5	3
Gespräche mit Vorgesetzten über Verkehrssicherheit vor Antritt von Dienstreisen	Gesamt (30)	16	9	9
	ntAD (17)	10	6	5
	TeADi (6)	2	2	1



	AmPf (6)	3	1	3
	ReDi (1)	1	0	0
Nachbereitung von Verkehrsunfällen	Gesamt (26)	13	7	10
	ntAD (11)	6	3	5
	TeADi (6)	2	4	2
	AmPf (6)	2	0	3
	ReDi (3)	3	0	0
	betrieblich organisierte Fahrgemeinschaften	Gesamt (13)	4	3
ntAD (7)		2	3	2
TeADi (4)		1	0	1
AmPf (1)		0	0	1
ReDi (1)		1	0	1
Werksbus	Gesamt (11)	2	1	5
	ntAD (6)	2	1	2
	TeADi (4)	0	0	2
	AmPf (1)	0	0	1
Kooperationen mit Verkehrsgesellschaften (z. B. Jobticket)	Gesamt (18)	7	3	8
	ntAD (9)	4	1	3
	TeADi (6)	2	2	3
	AmPf (3)	1	0	2
Maßnahmen zur Sicherheit dienstlich genutzter Privatfahrzeuge	Gesamt (27)	12	9	13
	ntAD (13)	5	5	7
	TeADi (5)	2	2	1
	AmPf (7)	3	1	4
	ReDi (2)	2	1	1
Spezifische Schulung zu Sonder- und Wegerechten im Rahmen von Einsatzfahrten	Gesamt (8)	3	2	3
	AmPf (2)	0	0	1
	ReDi (3)	3	2	2
Einweisungs- und Übungsfahrten bei Sondersignalfahrzeugen	Gesamt (9)	3	4	4
	ntAD (2)	0	1	0
	TeADi (2)	0	0	1
	AmPf (2)	0	0	1
	ReDi (3)	3	3	2
Nachbetreuung der Einsatzkräfte nach besonders belastenden Einsätzen	Gesamt (13)	7	5	6
	ntAD (4)	2	2	1
	AmPf (2)	0	0	1
	ReDi (5)	5	3	4

Verhältnisse im Betrieb, die die Sicherheit auf dem Gelände gefährden und dringend geändert werden sollten:

- Straßenschäden / Fahrwege
- Rücksichtsloses Verhalten / gegenseitige Rücksichtnahme
- Reinigen der Tankgartenauffahrten
- Kennzeichnung der Verkehrswege für Fußgänger verbessern

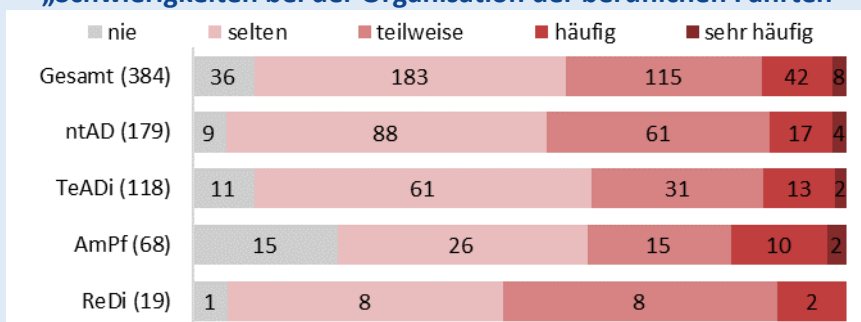


O.11. Organisation der beruflichen Fahrten

SCREENINGERGEBNISSE

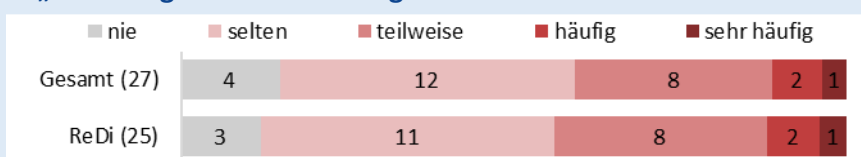
Alle Verkehrsmittel

„Schwierigkeiten bei der Organisation der beruflichen Fahrten“



Rettungsdienst

„Schwierigkeiten bei der Organisation der beruflichen Fahrten“

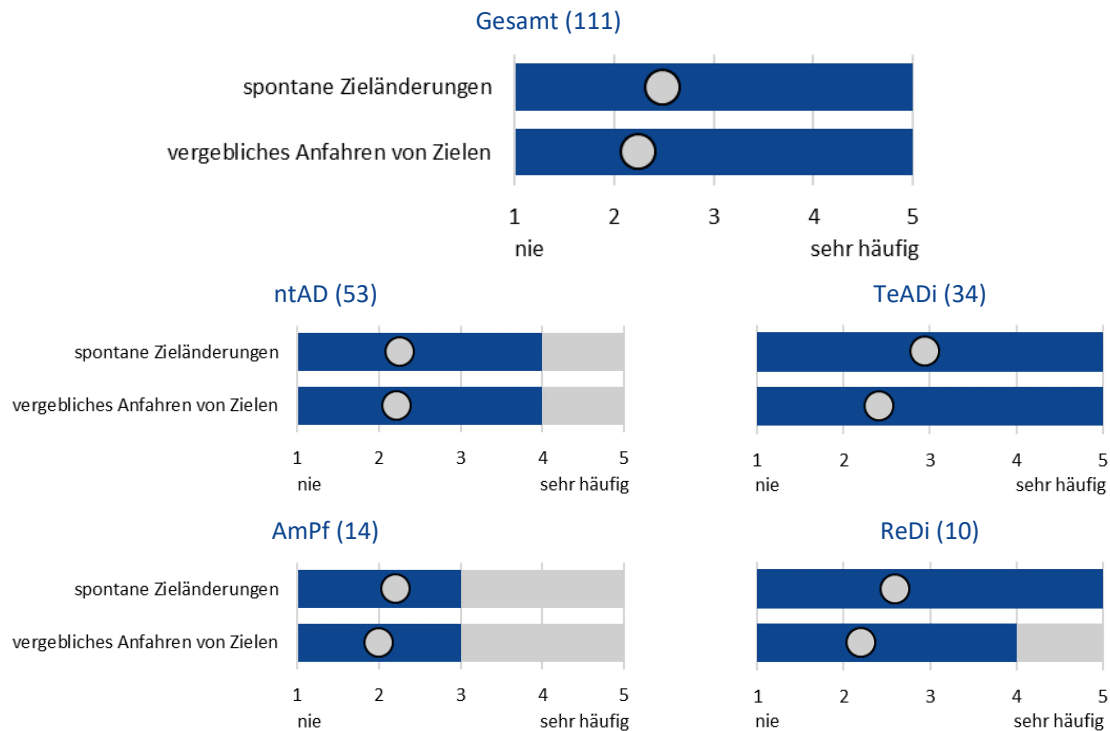




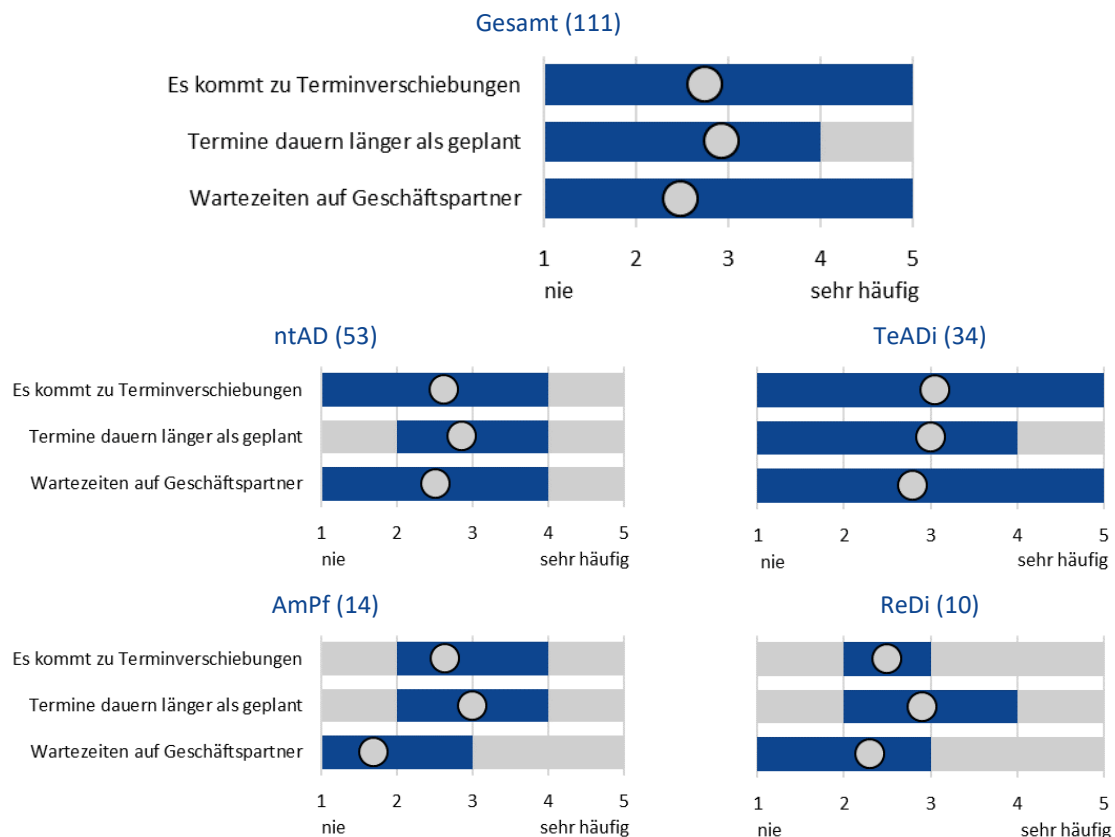
DETAILERGEBNISSE

Alle Verkehrsmittel

Routenmanagement



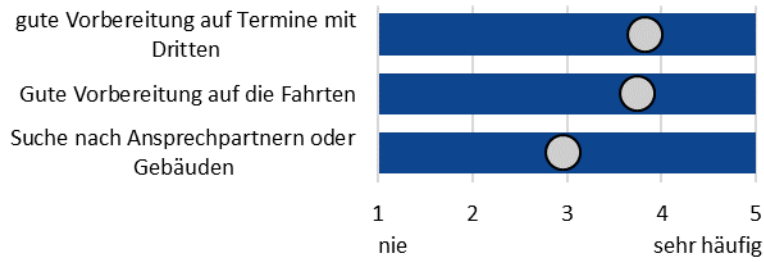
Zeitmanagement



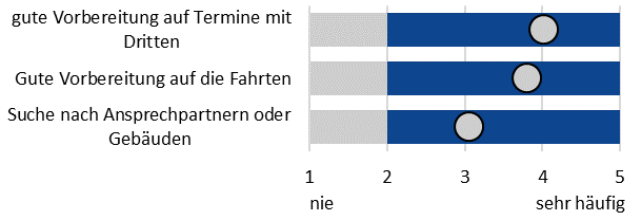


Vorbereitung

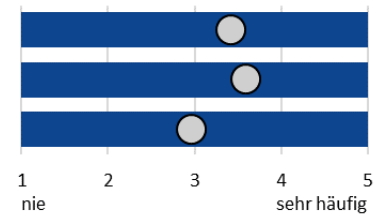
Gesamt (111)



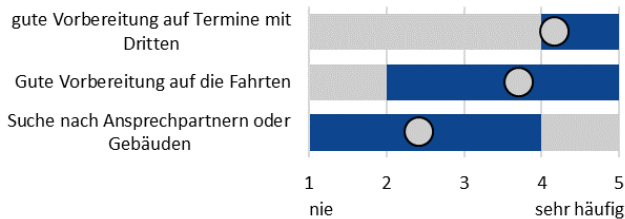
ntAD (53)



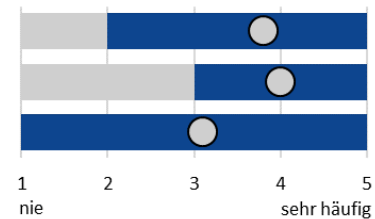
TeADi (34)



AmPf (14)

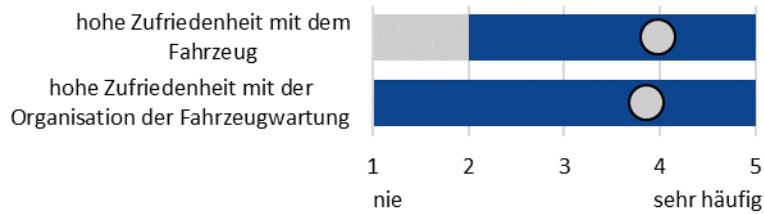


ReDi (n)10

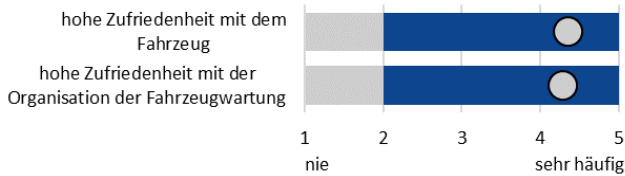


Fahrzeug

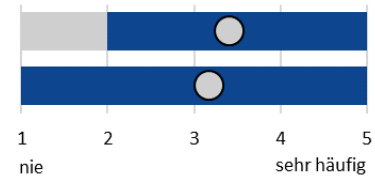
Gesamt (111)



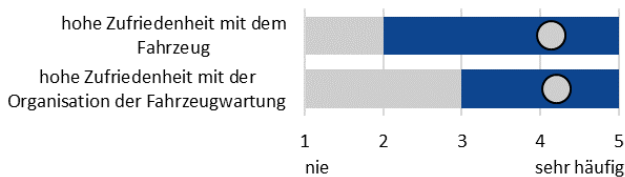
ntAD (53)



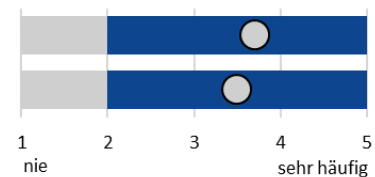
TeADi (34)



AmPf (14)



ReDi (10)

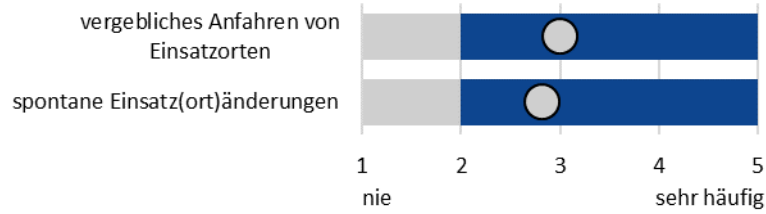




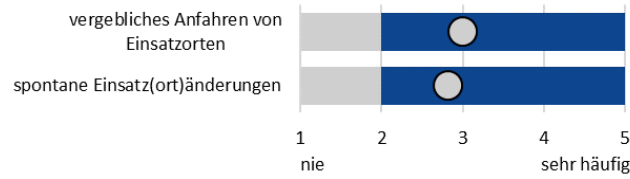
Rettungsdienst

Routenmanagement

Gesamt (11)

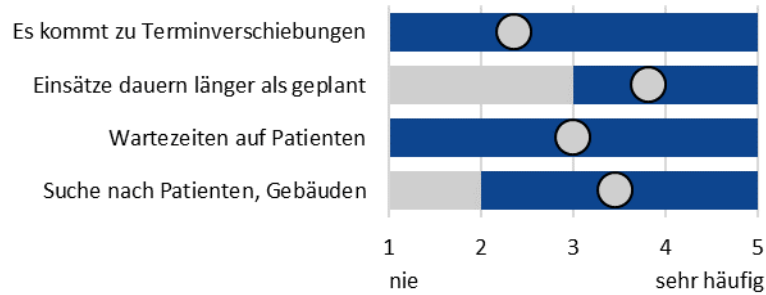


ReDi (11)

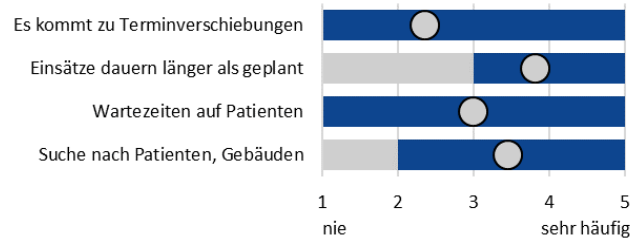


Zeitmanagement

Gesamt (11)

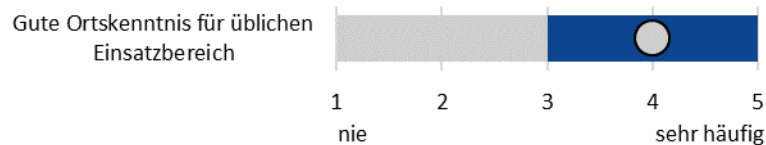


ReDi (11)

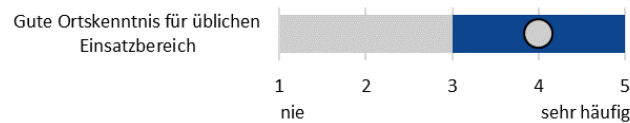


Vorbereitung

Gesamt (11)



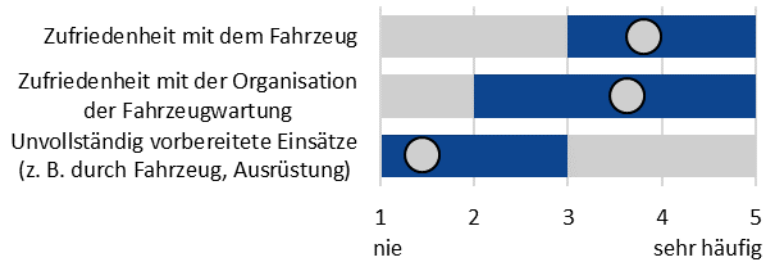
ReDi (11)



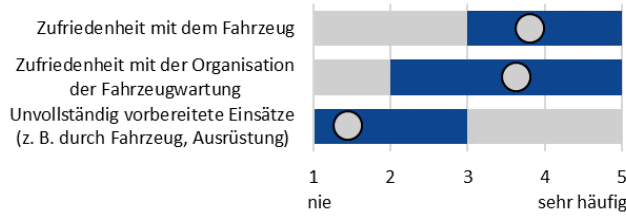


Fahrzeug

Gesamt (11)

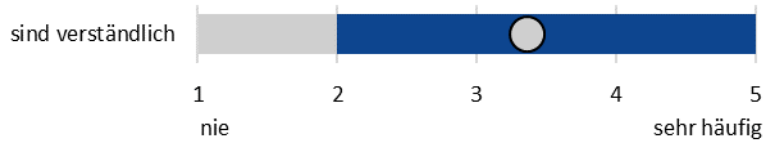


ReDi (11)

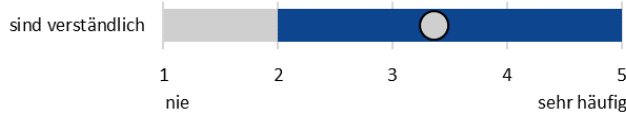


Anordnungen der Leitstelle

Gesamt (11)



ReDi (11)

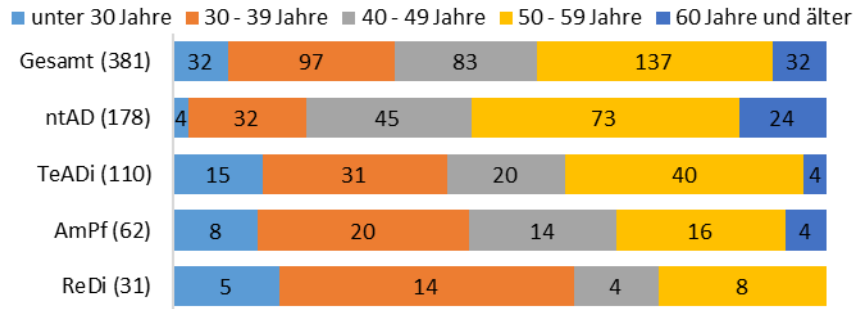




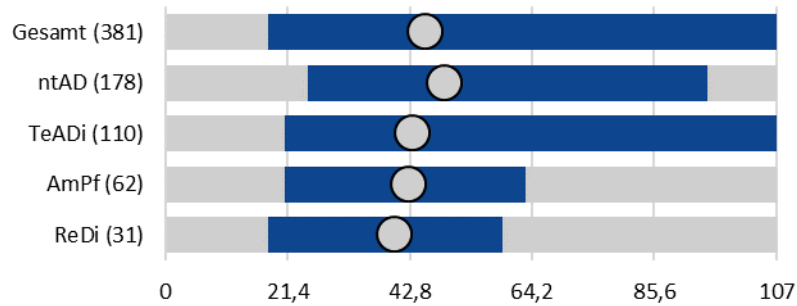
Person

P.1. Alter

Altersgruppen

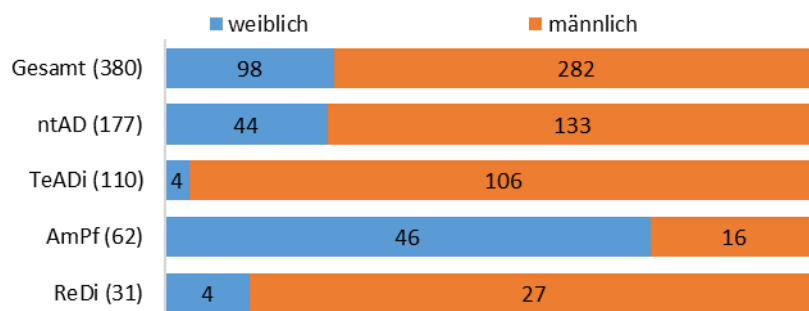


Durchschnittsalter



P.2. Geschlecht

Geschlecht

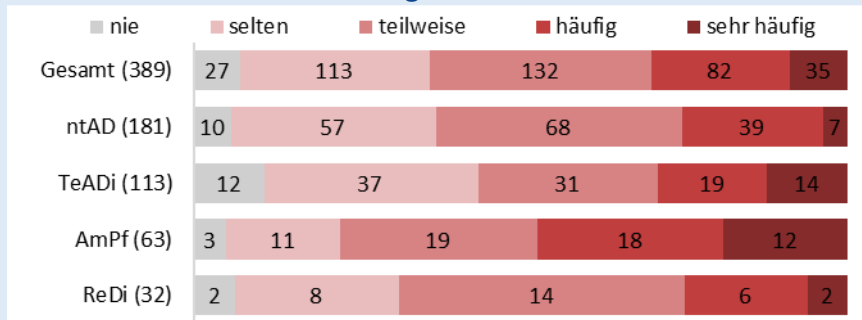




P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

SCREENINGERGEBNISSE

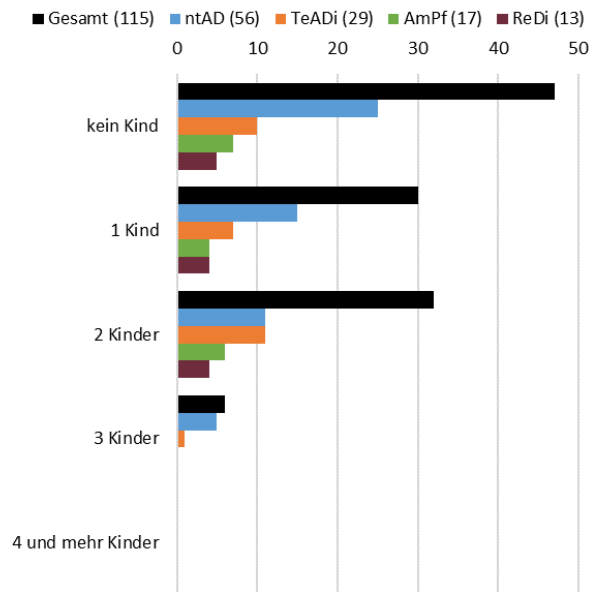
„Starke Eingebundenheit in die häuslichen oder privaten Pflichten, z.B. Kinderbetreuung, Entlastung des Partners“



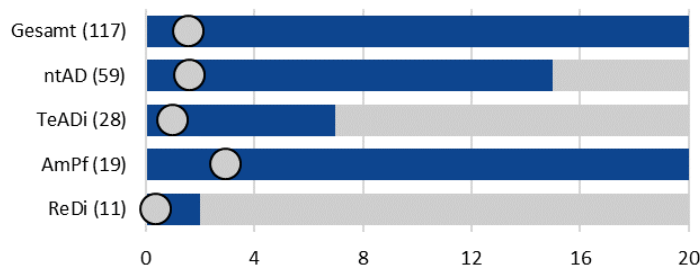
DETAILERGEBNISSE

Betreuung von Kindern und Angehörigen

Betreuungspflichtige Kinder

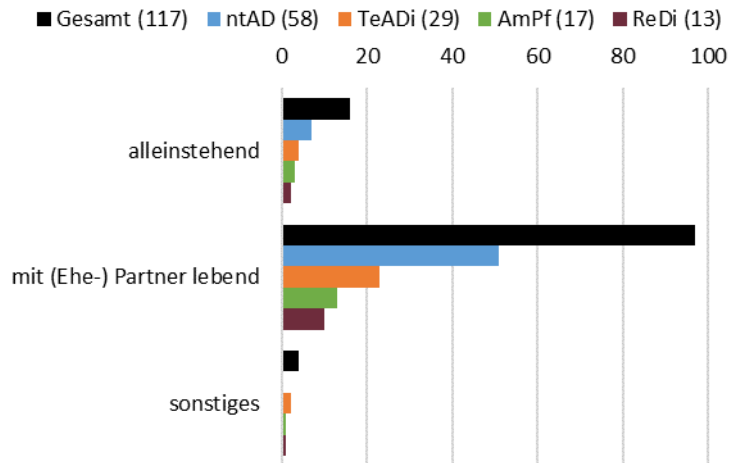


Stunden, die betreuungspflichtige Personen (außer Kinder) gepflegt werden



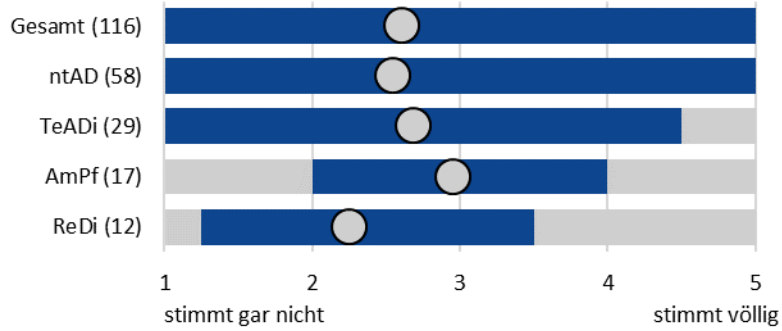


Familienstand

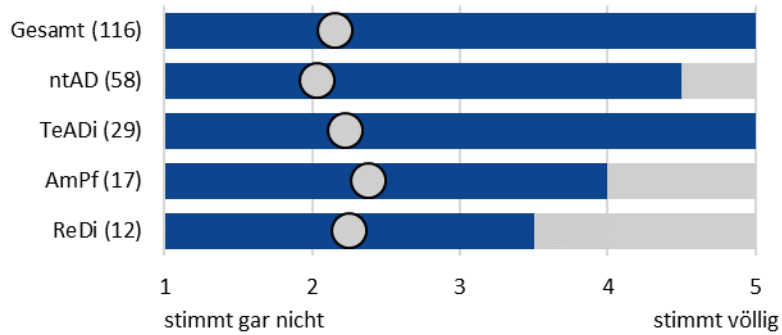


Einschätzung der Vereinbarkeitssituation

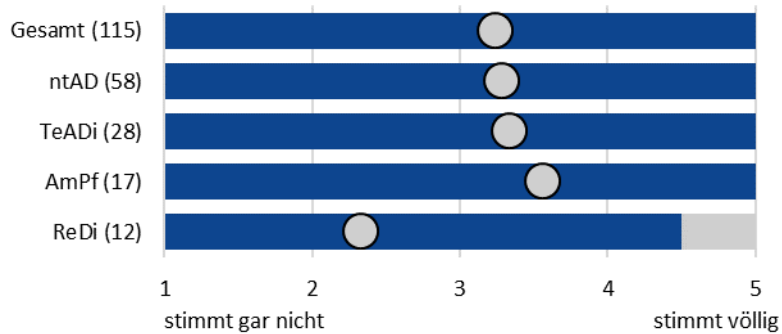
Konflikte aus der Arbeit in das Privatleben



Konflikte aus dem Privatleben in die Arbeit

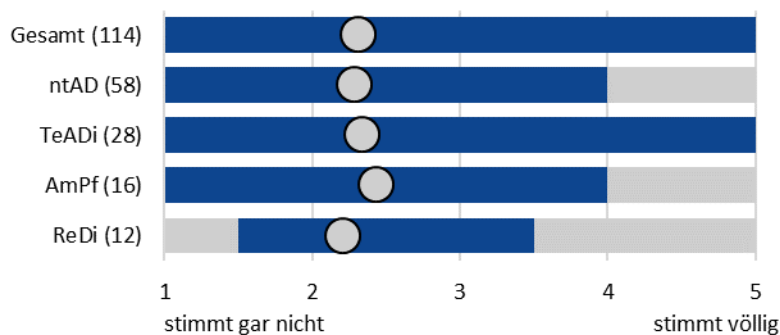


Positive Effekte (z. B. Fähigkeiten aus dem Privatleben sind auf der Arbeit nützlich)





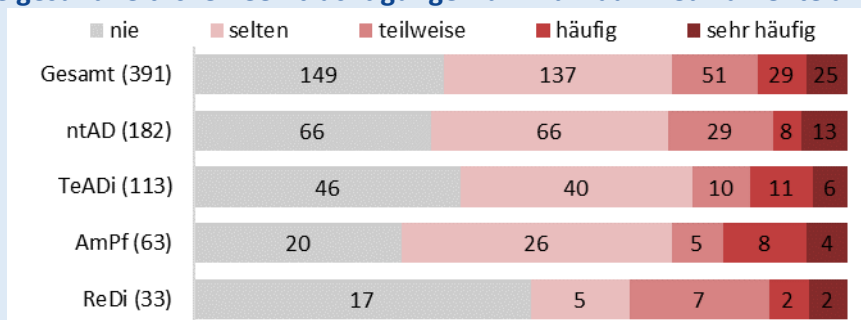
Unvereinbarkeit zwischen Verhaltensweisen im Privatleben und auf Arbeit



P.4. Gesundheit

SCREENINGERGEBNISSE

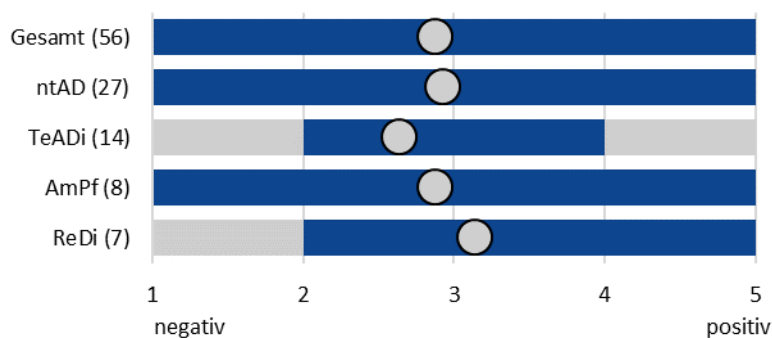
„Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen“



DETAILERGEBNISSE

Gesundheitsbeeinträchtigungen

Allgemeiner Gesundheitszustand in den letzten Jahren

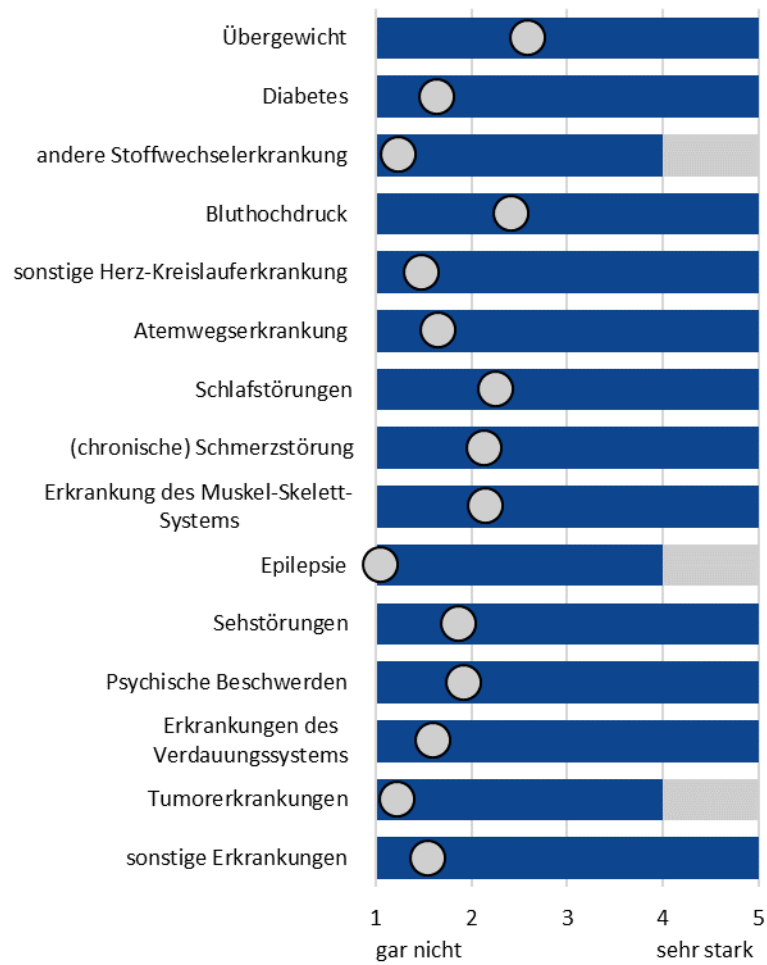


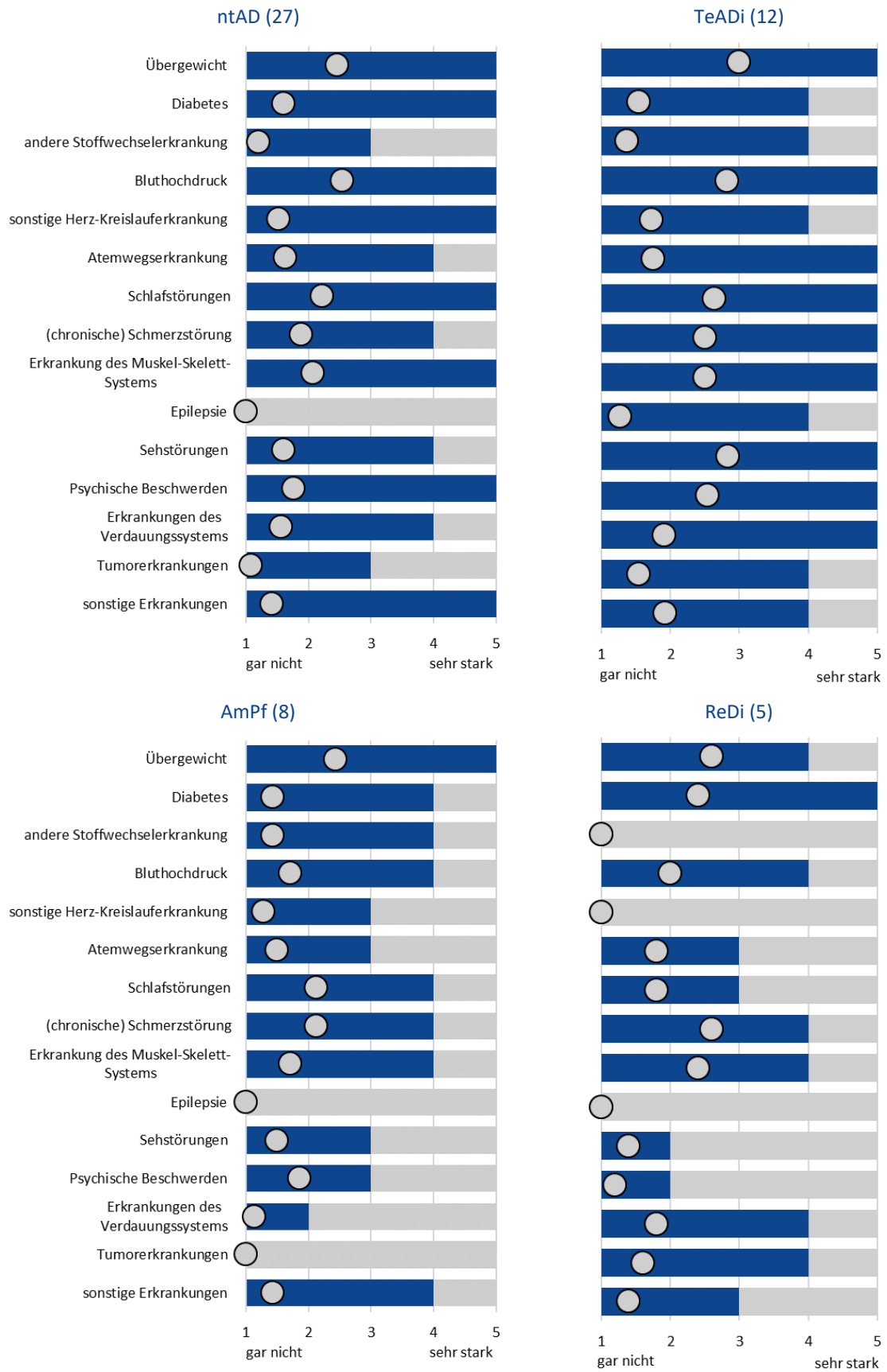


Gesundheitsbeeinträchtigungen

Mehrfachantworten möglich

Gesamt (52)







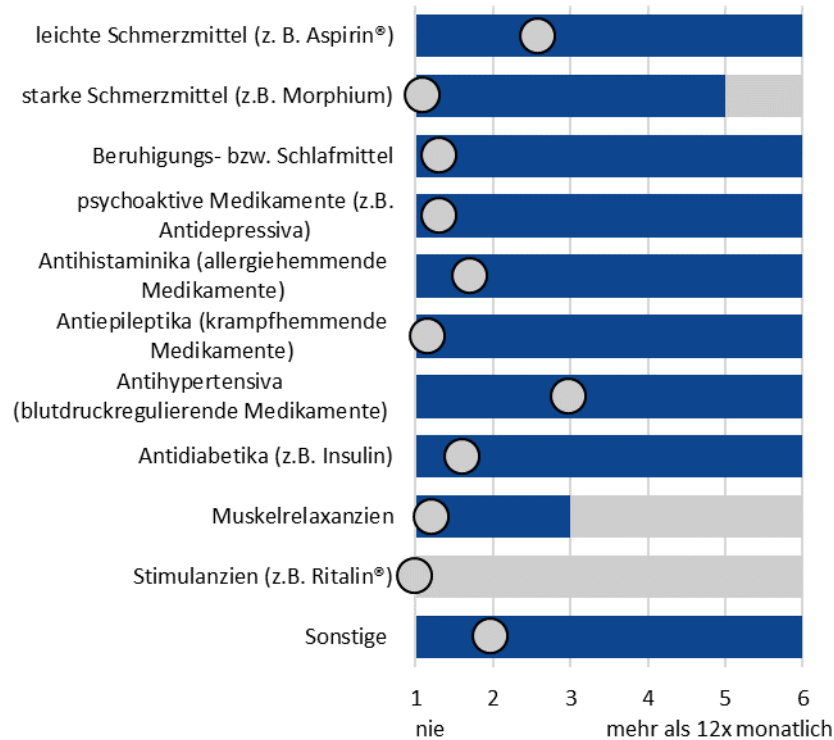
Medikamentenkonsument

Häufigkeit von Medikamentenkonsument

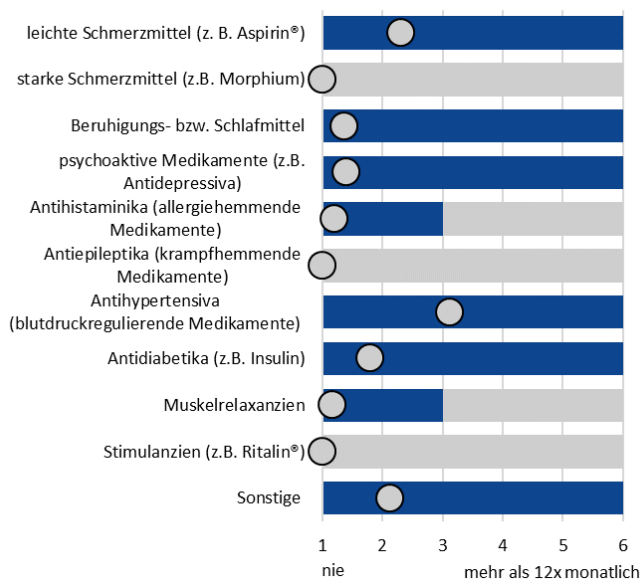
Mehrfachantworten möglich

Wert	1	2	3	4	5	6
Bedeutung	nie	seltener als 1x monatlich	1-3 mal monatlich	4-7 mal monatlich	8-12 mal monatlich	mehr als 12x monatlich

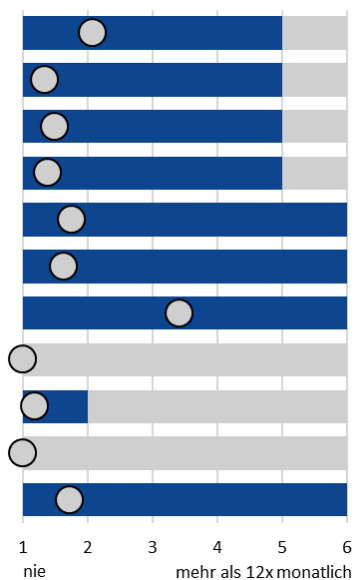
Gesamt (52)

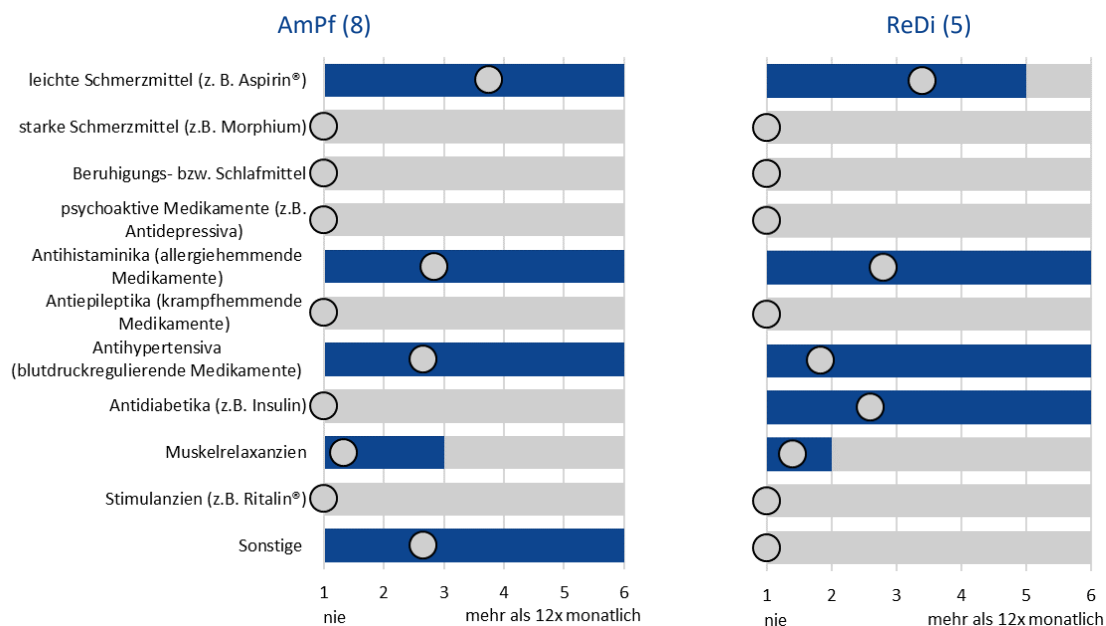


ntAD (26)



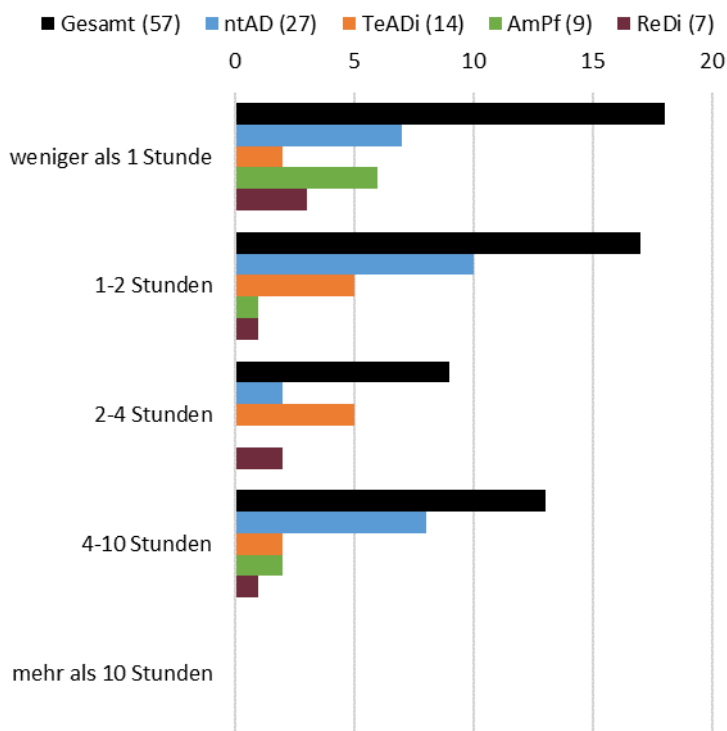
TeADi (13)





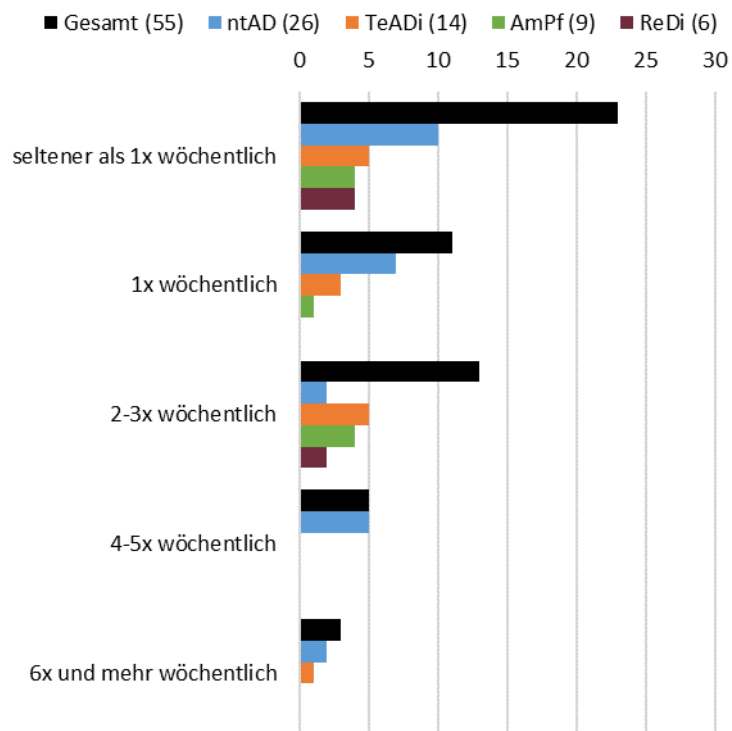
Fitness und Substanzkonsum

Bewegungssport in Stunden pro Woche

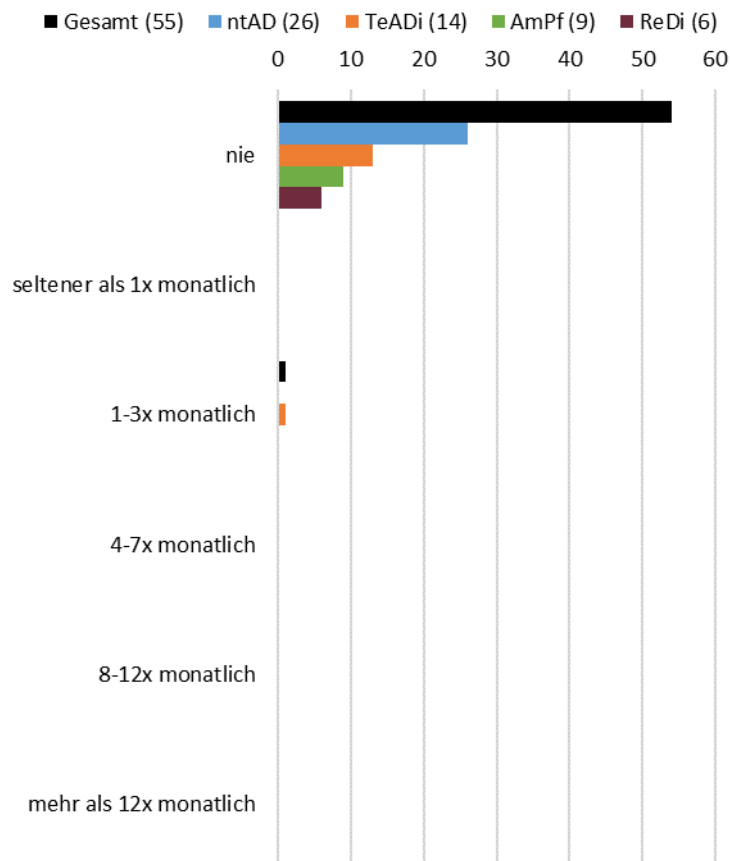




Alkoholkonsum



Drogenkonsum

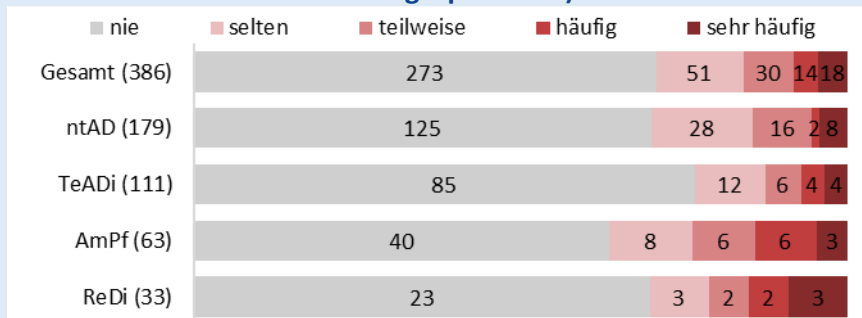




P.5. „Wochenendpendeln“

SCREENINGERGEBNISSE

Pendeln zwischen Heimatort und Unterkunft in der Nähe von der Arbeit („Wochenend- oder Mehrtagespendeln“)

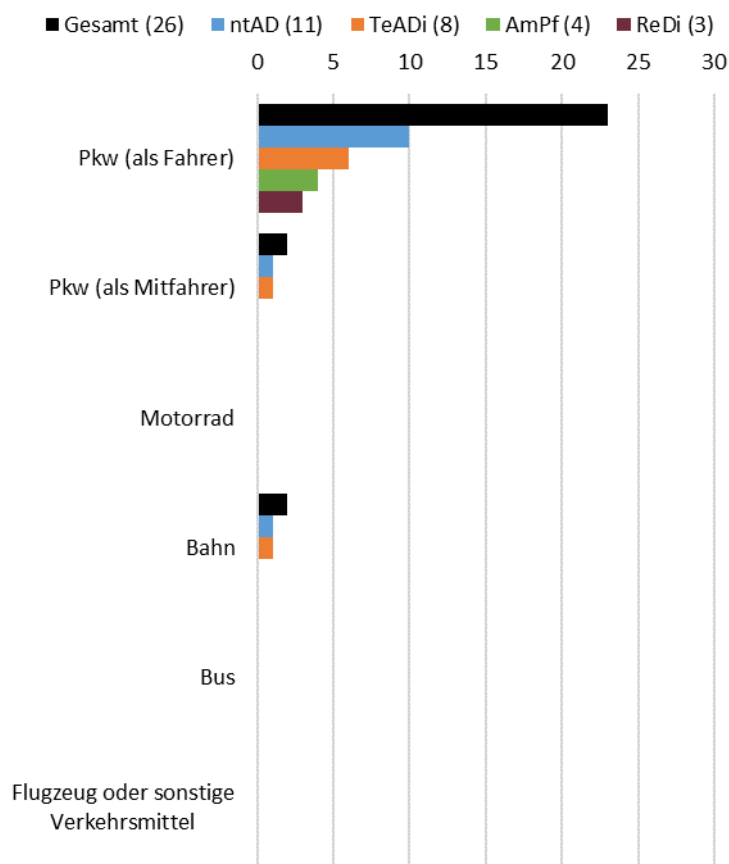


DETAILERGEBNISSE

Exposition

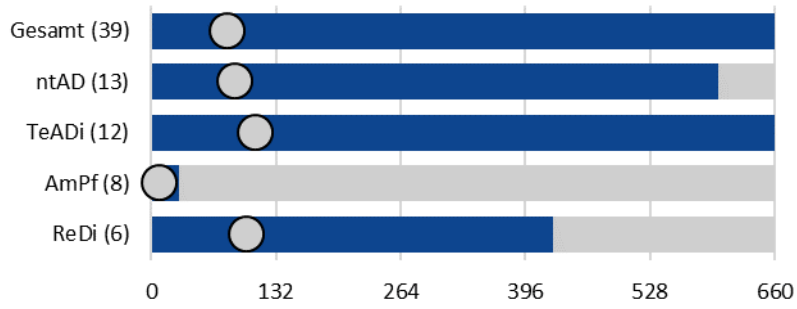
Genutzte Verkehrsmittel

Mehrfachantworten möglich





Zurückgelegte Kilometer

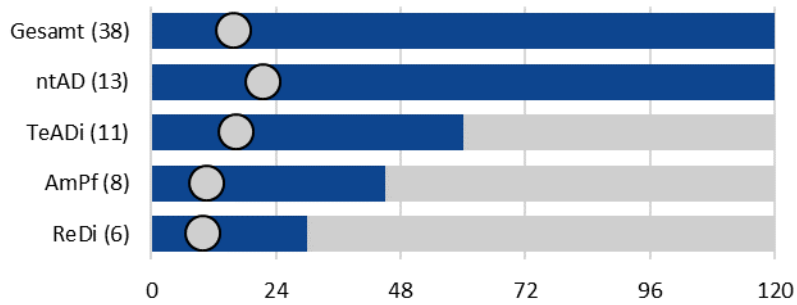


Benötigte Zeit

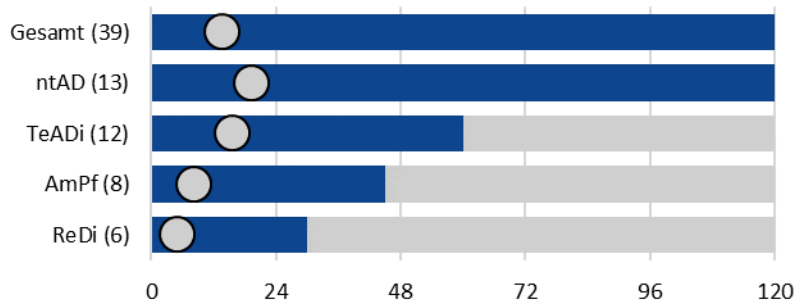




Eingeplante Zeit für Störungen von Wohn- zum Arbeitsort (in Minuten)

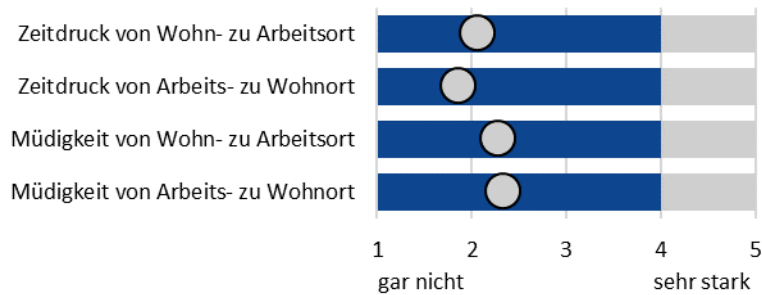


Eingeplante Zeit für Störungen vom Arbeits- zum Wohnort (in Minuten)

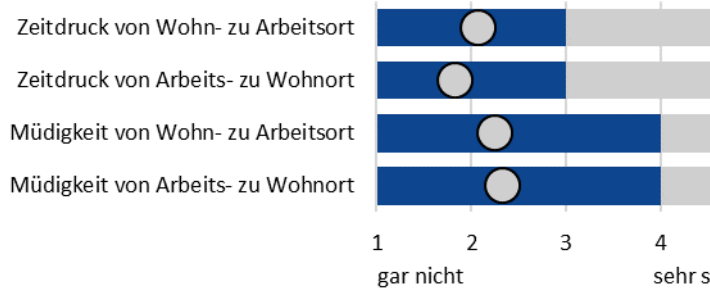


Müdigkeit und Zeitdruck

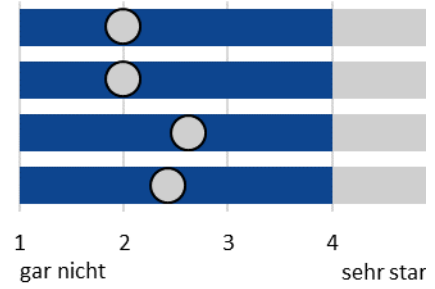
Gesamt (29)

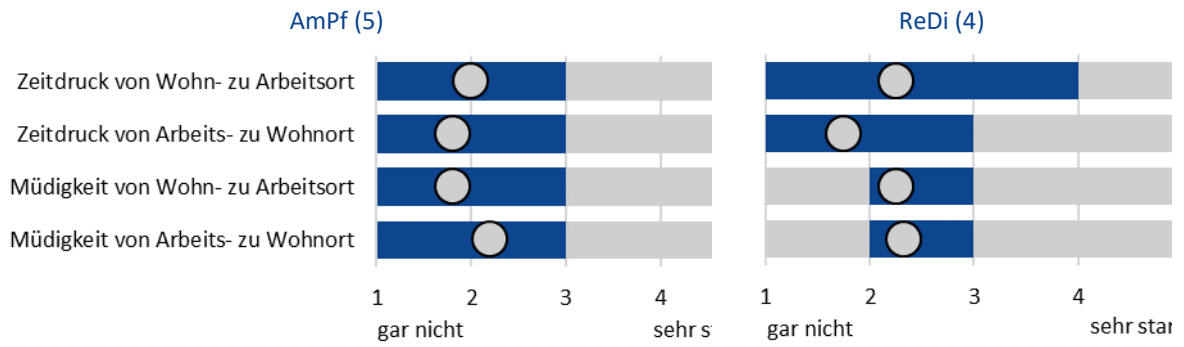


ntAD (12)



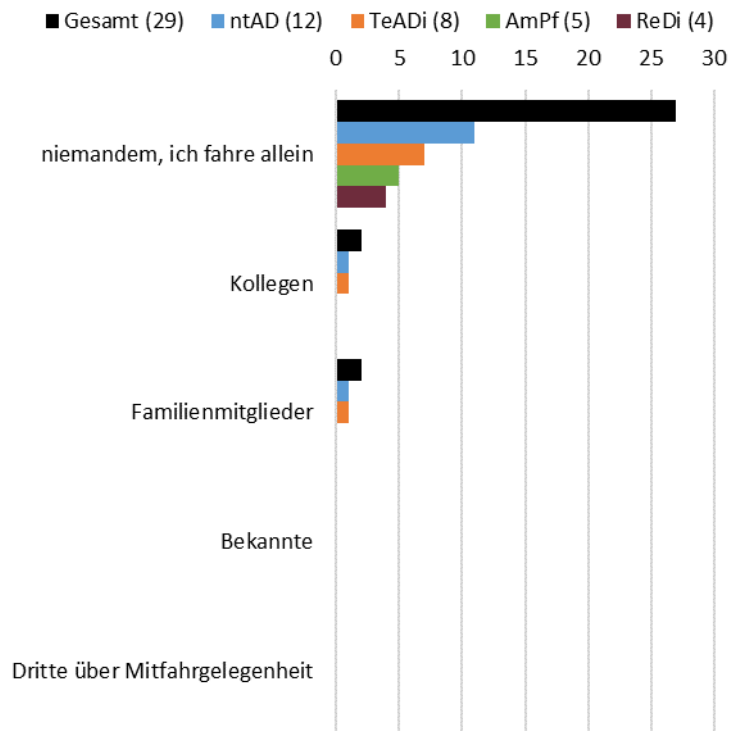
TeADi (8)





Mitreisende

Begleiter bei den Pendelfahrten

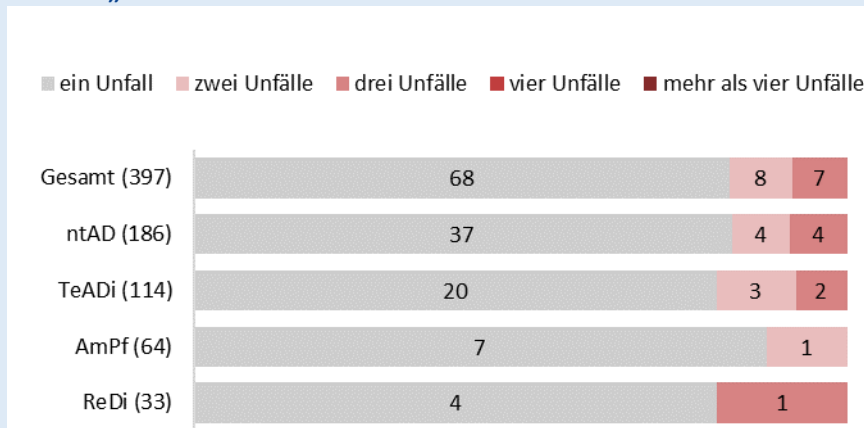




P.6. Fahr- und Unfallforschung

SCREENINGERGEBNISSE

„Anzahl der Verkehrsunfälle in den letzten 3 Jahren“



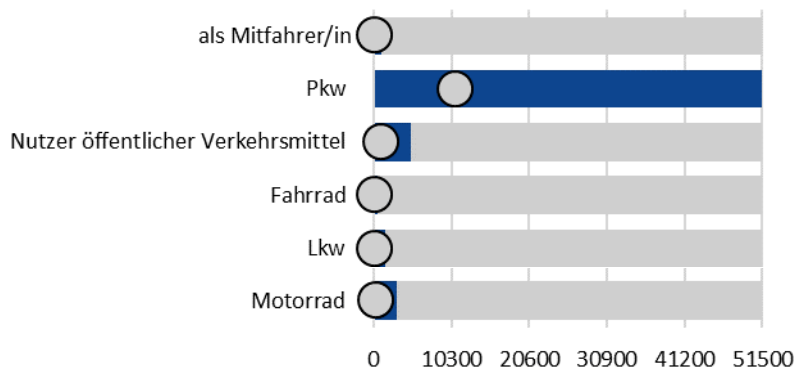
DETAILERGEBNISSE

Jährliche Gesamtverkehrsleistung in Kilometer

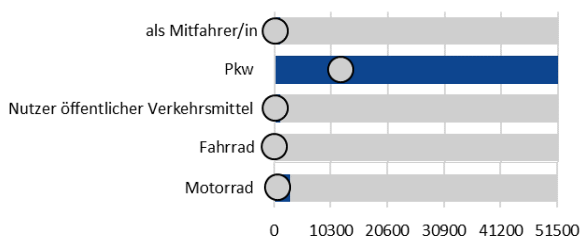
Arbeitsweg

Jährliche Gesamtfahrleistung für Arbeitswege

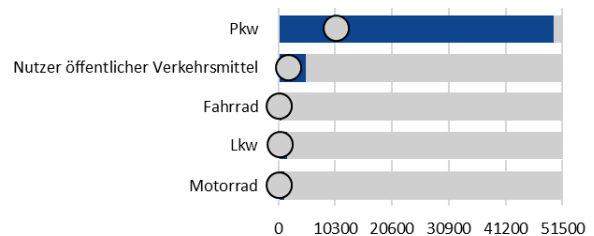
Gesamt (51)



ntAD (16)

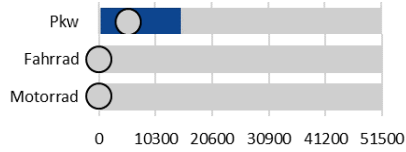


TeADi (23)

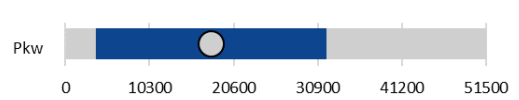




AmPf (8)



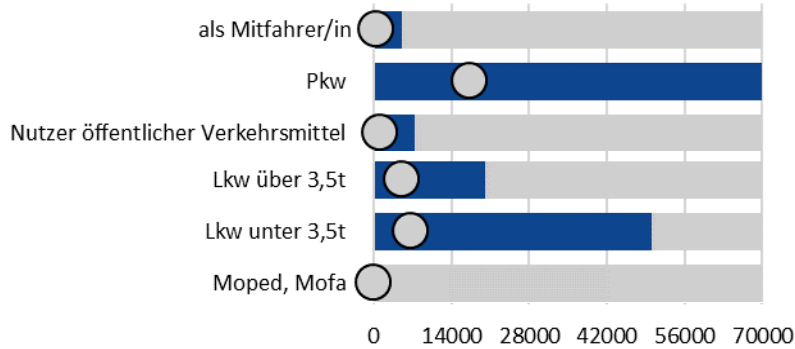
ReDi (4)



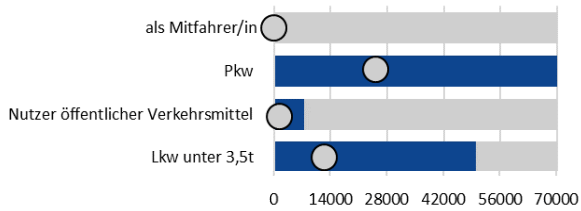
Berufliche Fahrten und Wege

Jährliche Gesamtfahrleistung für berufliche Fahrten und Wege

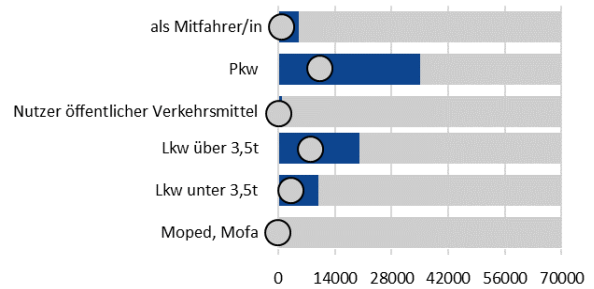
Gesamt (48)



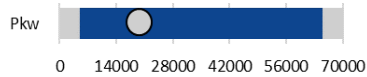
ntAD (19)



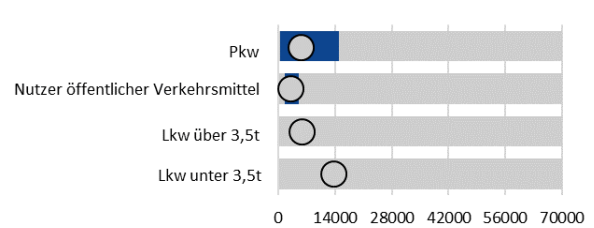
TeADi (19)



AmPf (7)



ReDi (3)

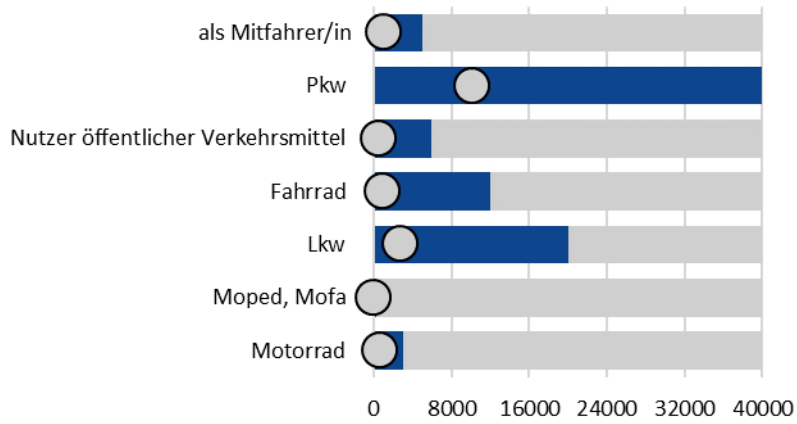




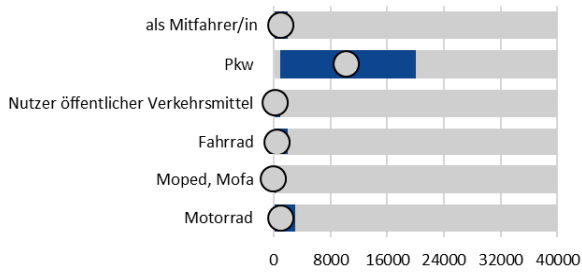
Privatfahrten

Jährliche Gesamtfahrleistung für Privatfahrten

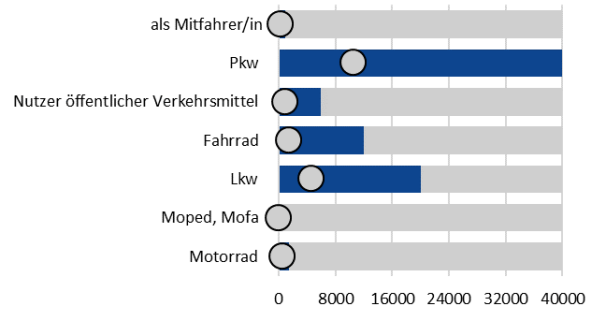
Gesamt (56)



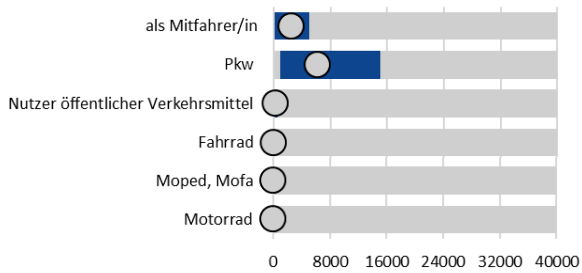
ntAD (19)



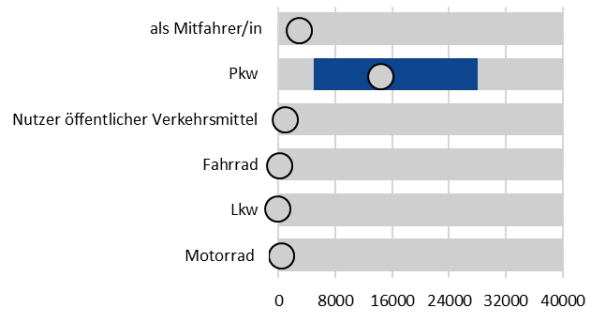
TeADi (25)



AmPf (8)



ReDi (4)





Unfallerfahrung

Unfälle in den letzten 3 Jahren

Abteilung	Auf Arbeitswegen	Auf beruflichen Fahrten und Wegen	Auf Privatfahrten und -wegen
Gesamt (59)	11	19	11
ntAD (19)	1	7	3
TeADi (26)	7	8	7
AmPf (9)	2	3	1
ReDi (5)	1	1	0

Unfälle auf Arbeitswegen

Unfälle	Abteilung	Unfallzahl insgesamt	Davon mit Personenschaden	Davon Eigenschuld
Mit Pkw	Gesamt (7)	7	1	5
	TeADi (5)	5	0	3
	AmPf (1)	1	1	1
	ReDi (1)	1	0	1

Unfälle auf beruflichen Fahrten und Wegen

Unfälle	Abteilung	Unfallzahl insgesamt	Davon mit Personenschaden	Davon Eigenschuld
Als Fußgänger	Gesamt (3)	1	1	1
	ReDi (1)	1	1	1
Mit Pkw	Gesamt (13)	12	1	9
	ntAD (7)	7	1	4
	TeADi (4)	4	0	3
	AmPf (2)	1	0	2
Mit Lkw	Gesamt (3)	1	1	1
	TeADi (1)	1	1	1

Unfälle auf Privatwegen

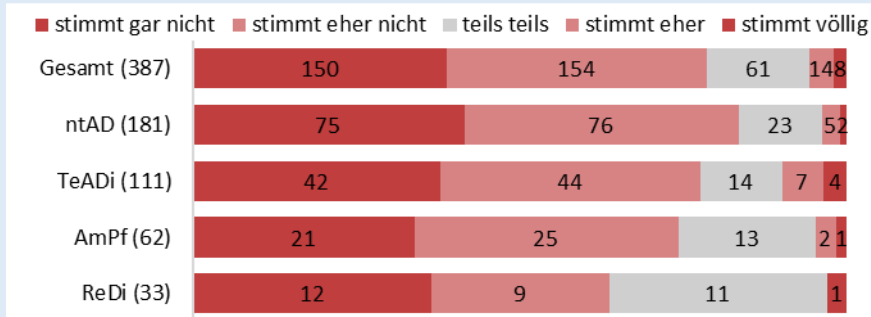
Unfälle	Abteilung	Unfallzahl insgesamt	Davon mit Personenschaden	Davon Eigenschuld
Mit Pkw	Gesamt (8)	6	0	3
	ntAD (2)	1	0	1
	TeADi (6)	5	0	2
Mit motorisiertem Zweirad	Gesamt (2)	1	1	0
	ntAD (1)	1	1	0



P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

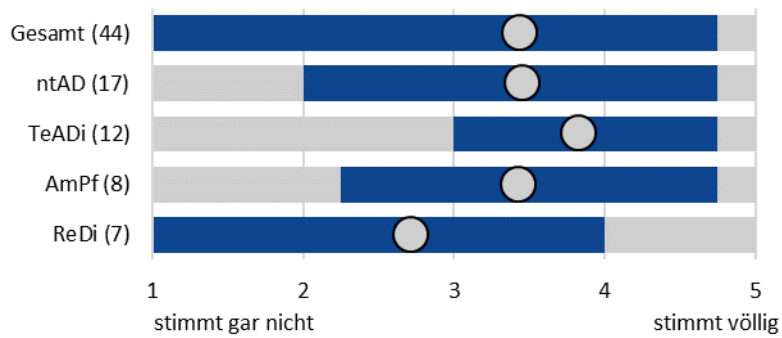
SCREENINGERGEBNISSE

„Während der Verkehrsteilnahme ständige Sorgen, dass etwas passieren kann“



DETAILERGEBNISSE

Stärke der Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

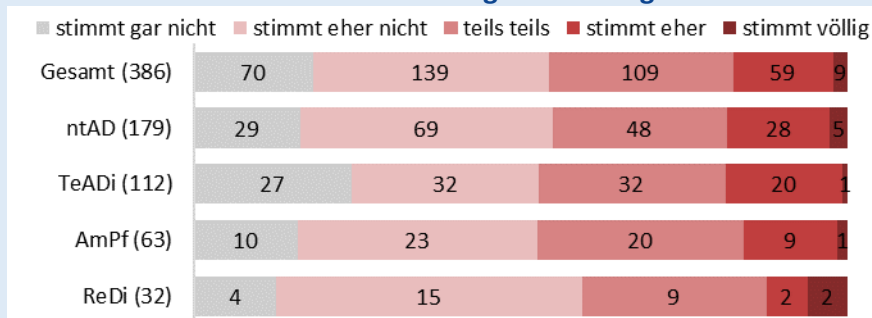




P.8. Sicherheitsnorm bei Zeitdruck und Ablenkung

SCREENINGERGEBNISSE

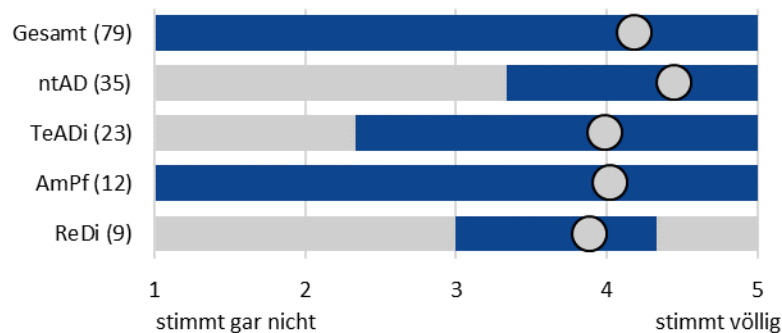
„Wenn ich unter Zeitdruck stehe oder abgelenkt bin, dann verhalte ich mich im Straßenverkehr weniger vorsichtig“



DETAILERGEBNISSE

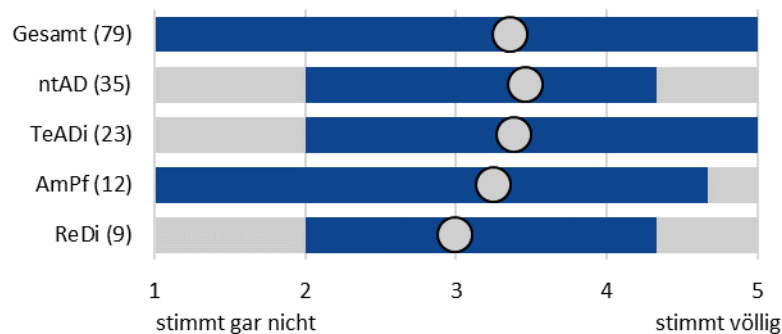
Sicherheitsnorm

Vorhandensein von eigenen Sicherheitsnormen



Verantwortung

Vorhandensein eigener Verantwortungsbereitschaft

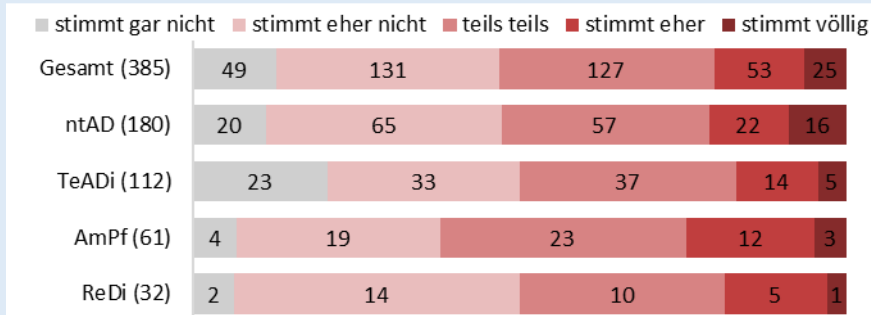




P.9. Risikobereitschaft

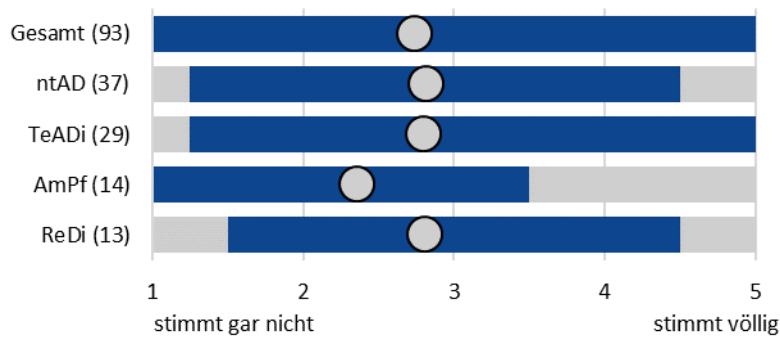
SCREENINGERGEBNISSE

„‘Freude am Fahren‘ vorrangig zu ‘ruhiger, gelassener Fahrstil‘“

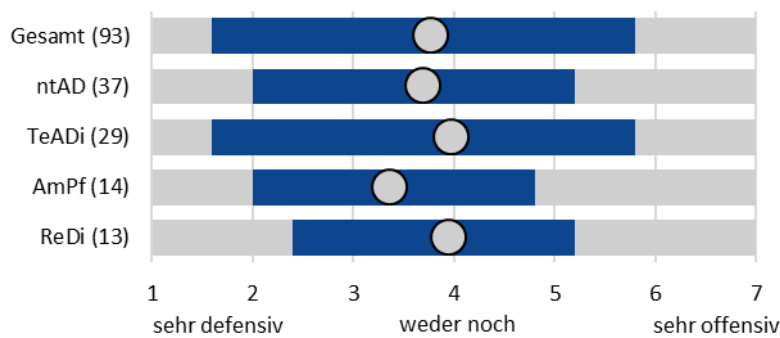


DETAILERGEBNISSE

Risikobereite Einstellung zur Verkehrsteilnahme



Einschätzung des eigenen Verkehrsverhaltens im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern

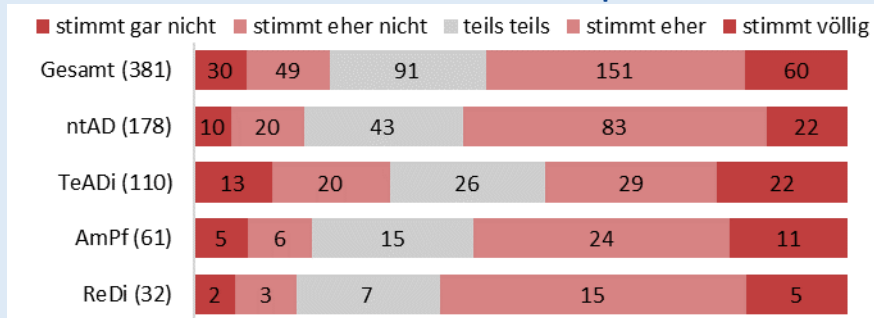




P.10. Risikokompetenz

SCREENINGERGEBNISSE

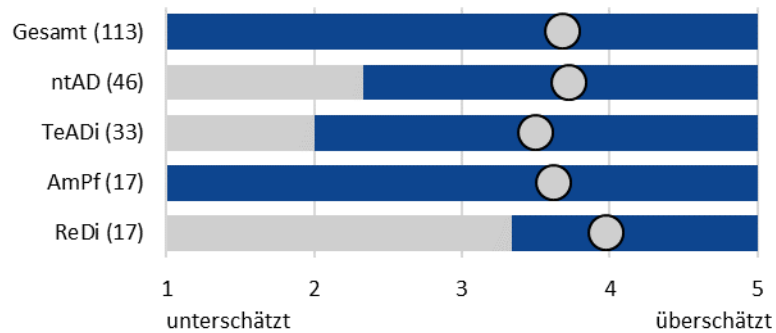
„Da ich die Chancen und Gefahren bei der Verkehrsteilnahme sehr gut abschätzen kann, verhalte ich mich stets risikokompetent“



DETAILERGEBNISSE

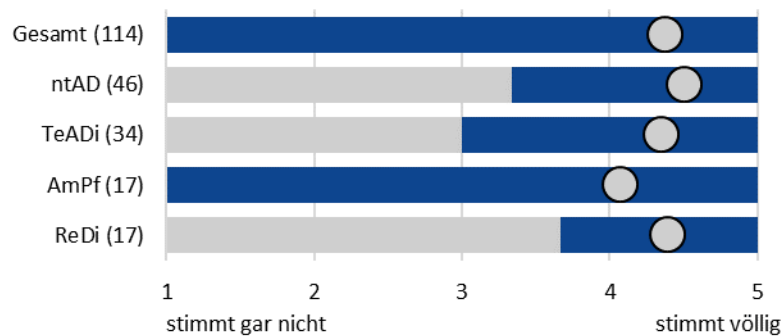
Überschätzung

Einschätzung der eigenen Risikokompetenz



Kontrollüberzeugung

Vorhandensein eigener Kontrollüberzeugungen





IV. Literatur





Allgemein

- ⇒ Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In H.P. Krüger (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder (S.197-236). Hogrefe Verlag. Heidelberg.

Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

- ⇒ Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In H.P. Krüger (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder (S.197-236). Hogrefe Verlag. Heidelberg.
- ⇒ Der Medienkatalog der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft stellt eine Vielzahl relevanter und hilfreicher Informationen zum Thema Arbeits- und Verkehrssicherheit zur Verfügung. Auch Nicht-Mitglieder der BG-Verkehr können diese beziehen.
<https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog>

T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

- ⇒ Informationen und Empfehlungen zur Sicherheit von Fußgängern: „Aktion sicherer Auftritt“ (www.dvr.de)
- ⇒ Paridon, Hiltraut (2005) Entstehung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen. St. Augustin: HVBG
- ⇒ Fischer, H.; Görner, B.; Karl, M.; Mössner, Th; Reyhl, H.; Schatte, M.; Tschöcke, E.; Weißgerber, B. (2008) Vermeiden von Unfällen durch Stolpern, Umknicken und Fehltreten. Forschung Projekt F 1641. BAUA

Situation

S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

- ⇒ Cavegn, M. (2008) Übermüdung. In Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hrsg.), *Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden. Risikobeurteilung, Unfallanalyse und Präventionsmöglichkeiten* (S. 162–246). Bern, Schweiz.

Organisation

O.1. – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:



Nachreiner, F. (2005). Arbeitszeit als Risikofaktor in der Gefährdungsbeurteilung. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 379-382.

⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:

Harlfinger-Woitzik, G., Möller, L. & Sczesny, C. (2007). Fit in die Zukunft – ein Projekt zur zukunftsorientierten Schichtplangestaltung. In P. Bärenz, A.-M. Metz und H.-J. Rothe (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Arbeitsschutz, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit. 14. Workshop 2007*. Kröning: Asanger. 211-214.

O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten

⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:

Meixner, T. (2005). Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren in Betrieben – „VAGIB“. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 287-290.

⇒ Publikationen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung Beim Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen findet sich eine Vielzahl an Hinweisen zur Gefährdungsminimierung <http://publikationen.dguv.de>

O.6. Führung und soziales Klima

⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:

Gruber, B. & Kriener, B. (2012). Was erreicht das UnternehmerInnenmodell „Gesundheitsförderung durch Führungskräfte“? Welche Einführungsberatung unterstützt? In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17. Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 127-130.

⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:

Matyssek, A.K. (2005). Gesund führen in Zeiten von Veränderungen – Praxisbericht über eine Veranstaltungsreihe. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 213-216.

O.7. – O.8. Arbeitszufriedenheit & Arbeitsstress

⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:

Molnar, M., Klaauw, N. van der & Zimpel, S. (2012). Wirkungsanalyse von elf betrieblichen IMPULS-Projekten zur Stressreduktion. In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17. Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 339-342.

⇒ Satzer, R. (2006) Stress, Psyche, Gesundheit. Das START-Verfahren zur Gefährdungsbeurteilung von Arbeitsbelastungen. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung übersichtliches Werk mit kurzen prägnanten Maßnahmen zur Stressreduktion, Bezug zu Regeln und Normen

⇒ „Kein Stress mit dem Stress: Eine Handlungshilfe für Beschäftigte“ Inqa, 2011; Broschüre mit Tipps und Informationen zu Stress am Arbeitsplatz, wendet sich eher an Beschäftigte, als Unterstützung für Unternehmensverantwortliche teilweise nutzbar. http://www.move-europe.de/fileadmin/rs-dokumente/dateien/Dateien_2010/Handlungshilfe-Beschaefigte.pdf



Person

P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community: Kalveram, A.B. & Trimpop, R. (2005). Der Work-Life-Balance-Index (WoLiBaX) – Entwicklung und Einsatz eines Verfahrens zur Erfassung von Spill-Over-Prozessen bei Mitarbeitern im Hochschulbereich. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 111-114.

P.4. Gesundheit

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Elke, G. (2007). INOPE - ein netzwerkbasierter Ansatz der betrieblichen Gesundheitsförderung. In P. Bärenz, A.-M. Metz und H.-J. Rothe (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Arbeitsschutz, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit. 14. Workshop 2007*. Kröning: Asanger. 343-346.

Kommen Sie sicher an!

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich bitte an das GUROM-Team der Friedrich-Schiller-Universität Jena.

Deutschland

Ansprechpartner

Friedrich-Schiller-Universität Jena

Julia Preußner, M. Sc.

Ria Stangneth, M. Sc.

Tanja Nagel, M. Sc.

Prof. Dr. Rüdiger Trimpop

Kontakt

E-Mail: info@gurom.de

Telefon: +49 (0) 3641-945139, +49 (0) 3641-945133
und +49 (0) 3641-945942

Österreich

Ansprechpartner

Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA)

Peter Schwaighofer, B. Sc.

Kontakt

E-Mail: peter.schwaighofer@auva.at

oder: info@gurom.at

Telefon: +43 (0) 59393-20761

Erstellungsdatum: 1. November 2019

Anhang 28

2019

Handlungshilfe „Mobilität und Verkehrssicherheit“



1 Warum diese Handlungshilfe?

Die Mobilität und Verkehrssicherheit ist aus Arbeitsschutzperspektive von großer Bedeutung, da...

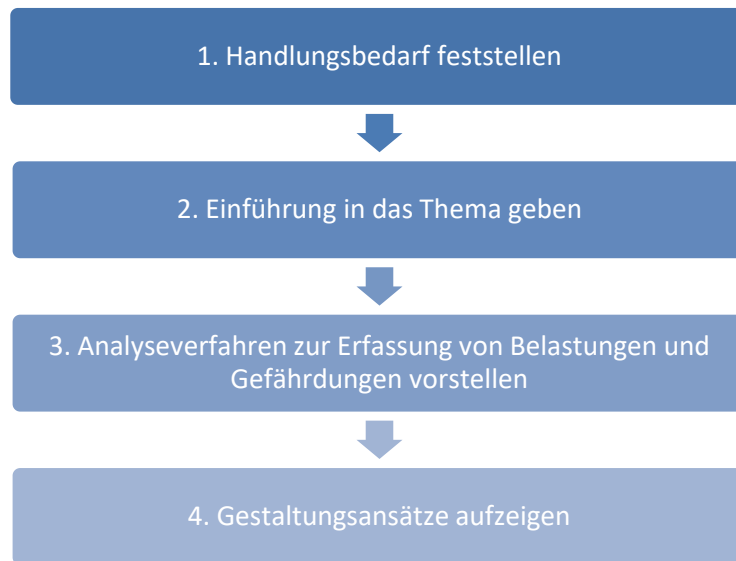
- der Anteil der Dienstwegeunfälle (im Straßenverkehr) im Jahre 2016 in Deutschland bei 0,9 % aller meldepflichtigen Unfälle lag und mit 39 Unfalltoten und 345 neuen Unfallrenten in 2016 (47 und 353 in 2015) jeder Unfall einer zu viel ist (DGUV 2016),
- die Beschäftigten, die berufsbedingt mobil tätig sind, ihre Arbeitsbedingungen insgesamt meist schlechter einschätzen als Arbeitnehmer mit festem Arbeitsplatz, die insbesondere Faktoren wie z.B. mangelnder Informationsfluss, lange Arbeitszeiten, eine hohe Arbeitsintensität und körperliche Anforderungen ausgesetzt sind (Fuchs, 2006),
- die mobil Beschäftigten häufig körperliche und psychische Beanspruchungsfolgen zeigen, wie z.B. Muskel-Skelett-Erkrankungen, Schmerzen im Nacken- und Schulterbereich, Schlafprobleme, Erschöpfung, Burnout, reduziertes Wohlbefinden und Beeinträchtigungen in der Lebens- und Arbeitszufriedenheit (Ducki & Ngyen, 2016; WildO, 2018)

Im Vordergrund des Arbeitsschutzes stehen nach Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit, die menschengerechte Arbeitsgestaltung einschließlich Förderung der Gesundheit sowie Maßnahmen, Mittel und Methoden zur Begrenzung des Schadenausmaßes. Allerdings wird das Thema Mobilität und Verkehrssicherheit im betrieblichen Kontext und im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung von vielen Unternehmen zu selten berücksichtigt. Demzufolge wurde diese Handlungshilfe erstellt, um die Betriebe mit Unterstützung der Aufsichtspersonen für das Thema Mobilität und Verkehrssicherheit zu sensibilisieren und Gestaltungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von mobil Beschäftigten aufzuzeigen.

2 Was ist das Ziel der Handlungshilfe und für wen ist sie gedacht?

Zielgruppe dieser Handlungshilfe sind die Aufsichtspersonen der Unfallversicherungsträger. Die Handlungshilfe legt den Rahmen für die Beratung der Mitgliedbetriebe zum Thema Mobilität und Verkehrssicherheit fest. Die Aufsichtspersonen der Unfallversicherungsträger sollen dazu befähigt werden, die Mitgliedsbetriebe dabei zu unterstützen, den Handlungsbedarf zum Thema Mobilität und Verkehrssicherheit festzustellen, für das Thema zu sensibilisieren, Analyseinstrumente zur Erfassung von Belastungen und Gefährdungen an die Hand zu geben und mögliche Gestaltungsansätze aufzuzeigen.

3 Wie gehe ich bei der Beratung zum Thema Mobilität und Verkehrssicherheit als Aufsichtsperson vor?



1. Handlungsbedarf feststellen:

Im Austausch mit dem Mitgliedsbetrieb soll anhand von Leitfragen ermittelt werden, ob ein grundlegender Handlungsbedarf zum Thema „Mobilität und Verkehrssicherheit“ in den Bereichen innerbetrieblicher Verkehr und Transport, dienstliche Fahrten, Fahrten von und zur Arbeit sowie der betrieblichen Organisation besteht. Hierzu kann der Fragebogen der **Anlage 1** herangezogen werden. Sofern Handlungsbedarf besteht, kann im Anschluss eine Einführung in das Thema erfolgen, sodass der Mitgliedsbetrieb eine Vorstellung vom Thema hat und ausgehend von den Ergebnissen der Befragung Schwerpunkte setzen kann.

2. Einführung in das Thema geben

An dieser Stelle soll mithilfe einer Präsentation, die dem Dokument als pptx Datei beigelegt ist, eine Einführung in das Thema „Mobilität und Verkehrssicherheit“ erfolgen und folgende Fragen geklärt werden:

- Mobilität und Verkehrssicherheit: Was ist das?
- Wieso ist das Thema relevant für unser Unternehmen?
- Welche Chancen und Potentiale ergeben sich für mein Unternehmen?

3. Analyseverfahren zur Erfassung von Belastungen und Gefährdungen vorstellen:

Nach der Einführung in das Thema sollen drei mögliche Analyseverfahren vorgestellt werden, um die Belastungen und Gefährdungen von mobil Beschäftigten zu erfassen. Hierzu können das Online Instrument zur Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität (GUROM; www.gurom.de), eine Arbeitssystemanalyse (**Anlage 2**) oder ein Arbeitstagebuch (**Anlage 3**) verwendet werden. Die Ergebnisse der Analyseverfahren können in die bestehende Gefährdungsbeurteilung integriert werden. In der **Tabelle 1** werden die drei Verfahren gegenübergestellt und näher erläutert. Die Darstellung befindet sich auch in der PowerPoint-Präsentation. Nähere Informationen zu diesen Verfahren finden Sie im Abschlussbericht zum Projekt BestMobil (2019).

Verfahren	Erläuterung
<p>Online Instrument zur Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität (GUROM)</p>	<p>Inhalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kostenloses, anonymes und onlinebasiertes Instrument zur Gefährdungsbeurteilung mit dem Fokus auf berufsbedingte Mobilität nach dem T-O-P-Modell • adaptives Vorgehen durch modularen Aufbau und zielgruppenspezifische Auswahl von Fragen <p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mobil Beschäftigte schätzen die Gefährdungen, denen sie ausgesetzt sind, selbst ein <p>Vorteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ganzheitlicher Ansatz: Gefährdungsbeurteilung, Risikobewertung, Maßnahmenableitung (Vorschläge) • Ergebnismeldung getrennt für Unternehmer, Arbeitnehmer aber auch bereichsbezogen • branchenbezogenes Benchmarking • kostenloses Onlineinstrument zur Befragung großer Stichproben
<p>Arbeitssystemanalyse</p>	<p>Inhalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tätigkeitsbezogene und systematische Erfassung von Belastungen bzw. Gefährdungen orientiert an den Arbeitssystemelementen • zusätzliche Unterteilung nach den drei Bereichen Betrieb, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort, um möglichst alle Bedingungen zu erfassen. <p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Führungskräfte, Arbeitsschutzakteure, wie z.B. Sifa und SiBe und ggf. ausgewählte Mitarbeiter <p>Vorteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umfassende Erfassung von Belastungen • Strukturierte Erarbeitung von Ergebnissen in Kleingruppen (max. 4-6 Teilnehmer) • Gemeinsames Ergebnis, das von allen Teilnehmern getragen wird
<p>Arbeitstagebuch</p>	<p>Inhalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anonymes, beteiligungsorientiertes Instrument zur subjektiven Beurteilung der Mobilität und Verkehrsteilnahme • Abfrage von z.B.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Befindlichkeit zu unterschiedlichen Zeitpunkten während einer Schicht / eines Arbeitstages / Arbeitswoche (z.B. zu Beginn und vor dem Feierabend) ○ besonderen Ereignissen (u.a. Verkehrssituation; Verkehrskollision; soziale Konflikte) ○ allgemeinem Gesundheitszustand (physisch und psychisch) <p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mobil Beschäftigte <p>Vorteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • subjektive und tagesbezogene Beurteilung der Mobilität und Verkehrsteilnahme • genaue Auskunft über die Häufigkeit und Intensität der Belastungen und Gefährdungen ohne Gedächtnisverzerrung (z.B. Anzahl der Anrufe, Pausenlänge, Staulänge...)

4. Gestaltungsansätze aufzeigen

Ausgehend von den Ergebnissen der angewendeten Analyseverfahren sollen orientiert an den Gestaltungsfeldern Technik, Organisation und Person Lösungen gesucht und ausgewählt werden. Hierbei müssen gemäß Arbeitsschutzgesetz die Gefahren möglichst an der Quelle beseitigt werden. In der **Anlage 5** sind in einer Übersicht mögliche Gestaltungsansätze für die drei Bereiche Innerbetrieblicher Verkehr und Transport, Dienstliche Fahrten und Fahrten von und zur Arbeit aufgezeigt, die sich an den T-O-P-Gestaltungsfeldern orientieren. Eine beispielhafte Darstellung der Gestaltungsmöglichkeiten ist auch in der PowerPoint-Präsentation enthalten (Siehe auch <https://www.dvr.de/download/handbuch-systematische-verkehrssicherheitsarbeit.pdf>).

4 Anhang

Anlage 1: Leitfragen zur Bestimmung des Handlungsbedarfs zum Thema Mobilität und Verkehrssicherheit im Mitgliedsbetrieb

Ansatzpunkt	Leitfragen	Ja	Nein
Innerbetriebliche Verkehr und Transport	Gibt es verschiedene Arten von Fahrzeugen, die sich auf dem Betriebsgelände fortbewegen (u.a. PKW, LKW, Flurförderzeuge/Gabelstapler)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Bergen die Parkplätze auf dem Betriebsgelände Sicherheitsrisiken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Sind in der Umgebung des Betriebes Gefahrenstellen und Unfallbrennpunkte bekannt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gibt es Statistiken zu Unfällen im Bereich Innerbetrieblicher Verkehr und Transport, die auf einen Handlungsbedarf hindeuten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Handlungsbedarf?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Anmerkungen zum Handlungsbedarf:</u>			

Ansatzpunkt	Leitfragen	Ja	Nein
Dienstliche Fahrten	Führen Ihre Mitarbeiter Lieferungen bzw. Transportfahrten aus?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Sind Mitarbeiter häufig auf Dienstfahrten bzw. auf Montage?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Arbeiten die Beschäftigten auf Baustellen außerhalb des Werksgeländes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Kommen Beschäftigte von Fremdfirmen oder Kunden mit Fahrzeugen auf Ihr Betriebsgelände?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Bergen die Zufahrtswege für Fremdfirmen oder Kunden Sicherheitsrisiken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gibt es Statistiken zu Dienstwegeunfällen, die auf einen Handlungsbedarf hindeuten??	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Handlungsbedarf?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Anmerkungen zum Handlungsbedarf:</u>			

Handlungshilfe zum Thema „Mobilität und Verkehrssicherheit“

Ansatzpunkt	Leitfragen	Ja	Nein
Fahrten von und zur Arbeit	Gibt es viele Pendler, die täglich längere Strecken zum Arbeitsplatz zurücklegen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Nutzen die Mitarbeiter den öffentlichen Nahverkehr?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gibt es unter den Mitarbeitern Motorrad- oder Radfahrer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gibt es Statistiken zu Wegeunfällen, die auf einen Handlungsbedarf hindeuten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Handlungsbedarf?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Anmerkungen zum Handlungsbedarf:</u>			

Ansatzpunkt	Leitfragen	Ja	Nein
Betriebliche Organisation	Wird die Mobilität und Verkehrssicherheit in der bestehenden BdA berücksichtigt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Spielen Mobilität und Verkehrssicherheit im Wertesystem des Betriebes (Firmenphilosophie, Firmengrundsätze) eine Rolle?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Ist die Verantwortung für Mobilität und Verkehrssicherheit in der Organisation des Betriebes verankert?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gibt es Strukturen und Prozesse? (z.B. Beschaffung, Instandhaltung, Fuhrparkmanagement)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gibt es Regelungen hierzu hinsichtlich Mobilität und Verkehrssicherheit? (z.B. Dienst- oder Verfahrensanweisungen, Betriebsvereinbarungen, Verkehrsregeln auf dem Betriebsgelände)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Werden Maßnahmen bezüglich Mobilität und Verkehrssicherheit durchgeführt? (z.B. Verkehrssicherheitstraining, Eco Safety Training, Unterweisung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Werden Mobilität und Verkehrssicherheit bei der Einstellung und Beurteilung von Beschäftigten berücksichtigt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Handlungsbedarf?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Anmerkungen zum Handlungsbedarf:</u>			

Anlage 2: Arbeitssystemanalyse

Formular zur Arbeitssystemanalyse

Im Rahmen der Arbeitssystemanalyse sollen die Belastungen und Gefährdungen von mobil Beschäftigten orientiert an den Arbeitssystemelementen mit den Führungskräften und betrieblichen Arbeitsschutzakteuren (Sifa, Betriebsarzt, SiBe) erfasst werden, denen Sie während Ihrer Tätigkeit **im Betrieb, im Verkehr** und **beim Kunden bzw. Einsatzort** ausgesetzt sind. In Abbildung 1 sind beispielhafte Einflussgrößen dargestellt. Ziel ist eine umfassende Analyse durchzuführen, die Wechselwirkungen von Belastungen bzw. Gefährdungen in den verschiedenen Bereichen zu erfassen und die Arbeitsbedingungen von mobil Beschäftigten sicherer und gesünder zu gestalten. Die Formulare finden Sie auf den nächsten Seiten.

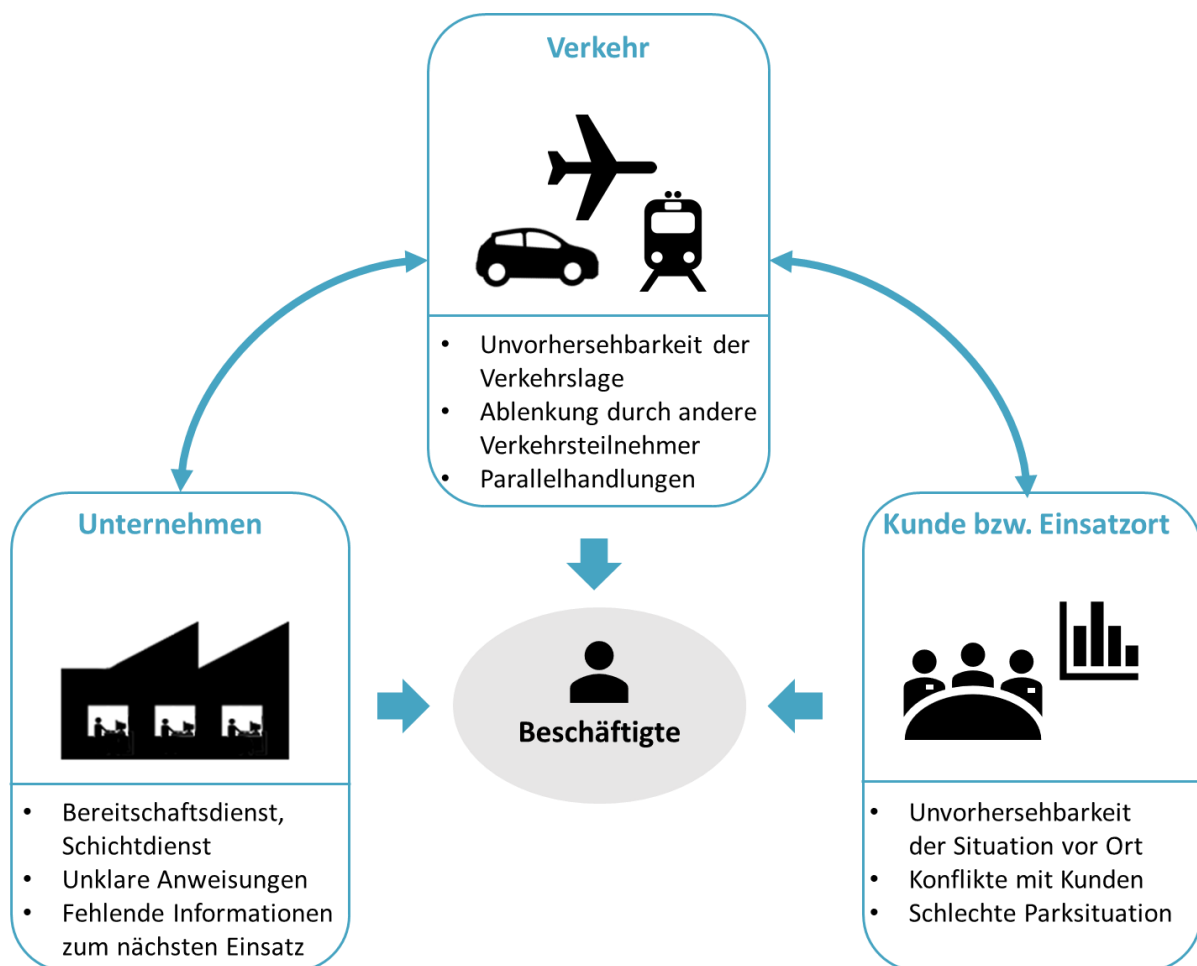


Abbildung 1: Einflussgrößen auf die Beschäftigten aus den Bereichen Unternehmen, Verkehr und Kunde bzw. Einsatzort

Bereich Betrieb

Tätigkeitsschritte:

1. ...
2. ...

Systemelemente	Belastungen und Gefährdungen	Bewertung: A = größtes Probl. B = auch wichtig C = nachrangig
Arbeitsaufgabe		
Eingabe (Material, Information, Energie)		
Arbeitsmittel		
Arbeitsorganisation (Arbeitszeiten, Schichtpläne, Arbeitsablauf)		
Umgebung (Einflüsse von außen bzw. nach außen; benachbarte Arbeitssystem)		
Ausgabe (Arbeitsergebnisse, Informationen)		
Abfall		

Bereich Verkehr

Tätigkeitsschritte:

1. ...
2. ...

Systemelemente	Belastungen und Gefährdungen	Bewertung: A = größtes Probl. B = auch wichtig C = nachrangig
Arbeitsaufgabe		
Eingabe (Material, Information, Energie)		
Arbeitsmittel		
Arbeitsorganisation (Arbeitszeiten, Schichtpläne, Arbeitsablauf)		
Umgebung (Einflüsse von außen bzw. nach außen; benachbarte Arbeitssystem)		
Ausgabe (Arbeitsergebnisse, Informationen)		
Abfall		

Bereich Kunde bzw. Einsatzort

Tätigkeitsschritte:

1. ...
2. ...

Systemelemente	Belastungen und Gefährdungen	Bewertung: A = größtes Probl. B = auch wichtig C = nachrangig
Arbeitsaufgabe		
Eingabe (Material, Information, Energie)		
Arbeitsmittel		
Arbeitsorganisation (Arbeitszeiten, Schichtpläne, Arbeitsablauf)		
Umgebung (Einflüsse von außen bzw. nach außen; benachbarte Arbeitssystem)		
Ausgabe (Arbeitsergebnisse, Informationen)		
Abfall		

Anlage 3: Arbeitstagebuch

DATUM:.....

MORGENS/ ZUM SCHICHTBEGINN

Wie lange haben Sie die letzte Nacht geschlafen? _____ Stunden

	Trifft zu	Trifft eher zu	Weder noch	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu
Mein Schlaf der letzten Nacht war erholsam.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich sehe dem Arbeitstag entspannt entgegen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin für diesen Arbeitstag gut vorbereitet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Ja		Nein		
Erwartet Sie heute eine schwierige Aufgabe/ ein schwieriges Gespräch??	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		
Belastet Sie ein privates Problem, an das Sie denken müssen?	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		

Bitte schätzen Sie Ihr momentanes Befinden ein!

	Trifft voll zu	Trifft zu	Trifft eher zu	Weder noch	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu	Trifft gar nicht zu
glücklich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zufrieden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
energiegeladen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hoch motiviert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
gestresst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
friedlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
besorgt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ABENDS / NACH FEIERABEND

	Sehr groß	groß	Mittel- mäßig	gering	Sehr gering
Wie schätzen Sie den Zeit-/Termindruck am heutigen Tag ein?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wie schätzen Sie die körperliche Belastung (z.B. durch Heben oder Tragen) am heutigen Tag ein?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Sehr gut	gut	Mittel- mäßig	schlecht	Sehr schlecht
Wie waren die Straßen- und Wetterbedingungen bezogen auf den Fahrkomfort?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Ja			Nein	
Hatten Sie heute einen Konflikt <u>mit einem Kollegen/Ihrem Vorgesetzten</u> , der Sie belastet?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Hatten Sie heute einen Konflikt <u>mit einem Kunden</u> , der Sie belastet?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Hatten Sie heute einen Konflikt <u>mit einem anderen Verkehrsteilnehmer</u> , der Sie belastet?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Hatten Sie heute einen Unfall oder eine Verkehrskollision (mit/ohne Personenschaden)?	<input type="radio"/>	Wie viele? ____		<input type="radio"/>	
Mussten Sie heute an ein privates Problem denken, das Sie belastet?	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	
Gab es heute unerwartete Veränderungen im Tagesablauf, die Sie belasteten? <i>Wenn ja, welche Veränderungen?</i>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	
.....					
Hat heute etwas Ihren Arbeitstag leichter gemacht?	Ja	Was konkret?			
- gute Arbeitsorganisation	<input type="radio"/>			
- Unterstützung/Hilfe durch Kollegen/Vorgesetzte(n)	<input type="radio"/>			
- Kommunikation oder Zusammenarbeit mit Kunden	<input type="radio"/>			
- Etwas anderes, nämlich:.....	<input type="radio"/>			

Wie viele Stunden haben Sie heute gearbeitet? von _____ bis _____ Uhr
Wie viele Stunden davon waren Sie mobil unterwegs? _____ Stunden
Wie lang war insgesamt Ihre Pause? _____ Minuten
Wie oft wurden Sie während der Arbeitsfahrten durch einen Anruf oder eingehende Mitteilung gestört? _____ Mal

Bitte schätzen Sie Ihr momentanes Befinden ein!

	Trifft voll zu	Trifft zu	Trifft eher zu	Weder noch	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu	Trifft gar nicht zu
glücklich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zufrieden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
energiegeladen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hoch motiviert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
gestresst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
friedlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
besorgt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte schätzen Sie Ihren heutigen körperlichen und psychischen Zustand ein!

Ich hatte heute	Bitte ankreuzen	Das war für mich:				
		etwas belastend				äußerst belastend
Kopfschmerzen		1	2	3	4	5
Rückenschmerzen		1	2	3	4	5
Bauchschmerzen		1	2	3	4	5
Magen-/Darmprobleme		1	2	3	4	5
Durchblutungsstörungen		1	2	3	4	5
Schmerz im Herzbereich		1	2	3	4	5
Herzrasen		1	2	3	4	5
Verspannungen		1	2	3	4	5
Gelenkschmerzen		1	2	3	4	5
Augenbeschwerden		1	2	3	4	5
Angstzustände		1	2	3	4	5
Nervosität		1	2	3	4	5
Überforderung		1	2	3	4	5
Niedergeschlagenheit		1	2	3	4	5
Antriebslosigkeit		1	2	3	4	5
Erschöpfung		1	2	3	4	5
Konzentrationsmangel		1	2	3	4	5
Stress im Straßenverkehr		1	2	3	4	5

Anlage 5: Gestaltungsansätze und relevante Rechtsgrundlagen (Auszug vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR))

	Technik	Organisation	Personal	Relevante Rechtsgrundlagen / Stand der Technik
Innerbetrieblicher Verkehr und Transport	Wege für Verkehrsteilnehmergruppen trennen	Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst organisieren	Allgemeine Unterweisung über Regelungen und Gefahren	Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)
	Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich gestalten	Geschwindigkeitsbegrenzungen festlegen, inklusive Überwachung	Informationen über Gefahrenvermeidung durch Plakate oder Aushang	Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)
	Stolperfallen beseitigen	Regelungen für zulässiges Schuhwerk treffen	Gespräche mit Beschäftigten bei fehlerhaftem Verhalten	DGUV Vorschrift V70 „Fahrzeuge“
	Für gute Beleuchtung sorgen	Alkoholverbot auf dem Werksgelände	Vor-Ort-Aufklärung über Gefahrenstellen	Technische Regel für Arbeitsstätten (ASR) 1.8 „Verkehrswege“
	Einrichtung von Fußgängerüberwegen	Wartung der Fahrzeuge, Sachkundigenprüfung	Unterweisung mit Stolper-Parcours	
	Geschwindigkeit von Staplern drosseln	Broschüre der BGW „Gut ankommen – betriebliche Mobilität sicher gestalten“	Radfahrseminare	DGUV Grundsatz 314-002 „Kontrolle von Fahrzeugen durch Fahrpersonal“
	Anbringung von Geländern, Leitplanken u.Ä.	Verkehrssicherheitszirkel, um mit den Beschäftigten ganzheitliche Lösungen zu betrieblichen Problemen auszuarbeiten	„Apropos Verkehrssicherheit“ bietet die Möglichkeit, bei innerbetrieblichen Informationsveranstaltungen mit den Beschäftigten Verhaltensweisen im Straßenverkehr aufzuarbeiten und Handlungsstrategien zu entwickeln	Arbeitszeitgesetz (ArbZG) <u>Hinweis:</u> Der Eigentümer kann das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrsverordnung (StVO) auch auf dem Privat- bzw. Betriebsgelände anwenden. Dazu muss er es entsprechend kenntlich machen (z.B. „hier gilt die StVO“).
	Broschüre „Vorsicht Stufe“ der BGW zur Vermeidung von Sturzgefahren und Merkblatt der BGHW zur Sicherheit auf Treppen		Stolperparcour der BG RCI, um den Blick für gefährliche Situationen im Alltag zu schärfen	
Sicher unterwegs – Instrumente für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit (VBG)		Seminare der BG E-TEM zu Verkehrssicherheit, Ladungssicherung und Transport		
Dienstfahrten	Ausstattung der Fahrzeuge mit sinnvollen Fahrerassistenzsystemen, z.B. mit Verkehrszeichenerkennung, Spurwechsel- und Notbremssassistenten	Nutzungsvereinbarungen für Dienstfahrzeuge abschließen	Sicherheitstraining für Nutzer von Dienstfahrzeugen (Pkw, Transporter und Lkw), Grenzen der FAS kennen und akzeptieren (Risikokompensation)	Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)
	Abbiegeassistent für Lkw	Prüfung der Fahrzeuge durch sachkundige Personen	Eco Safety Training	Straßenverkehrsgesetz (StVG)

	Normgerechtigkeit der Fahrzeuge überprüfen	Betriebsanweisung zur Bedienung und sicheren Nutzung von Telefonen und Navigationssystemen	Simulator-Training	Straßenverkehrsverordnung (StVO) DGUV Vorschrift V70 „Fahrzeuge“ Arbeitszeitgesetz (ArbZG)
	Ausstattung der Fahrzeuge mit ausreichender Anzahl an Warnwesten	Betriebsanweisung zur Einhaltung von Verkehrsregeln, insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen	Nutzer von Dienstwagen regelmäßig unterweisen	
	Unfalldatenschreiber einbauen	Praxisgerechte Dispositionen, Anweisung für Verhalten bei Verspätung	Unterweisung mit interaktiven Lernprogrammen	
	Einbau von Alko-Locks	Sicherstellen der regelmäßigen Wartung der Dienstfahrzeuge	Informationen über Gefahrenvermeidung durch Plakate oder Aushang	
		Einrichtung von Fahrerbesprechungen und anderer Feedback-Systeme	Gespräche mit Beschäftigten bei Bußgeld oder Unfällen	
		Null-Promille-Regelung für Nutzer von Dienstfahrzeugen	Sammlung von Verbesserungsvorschlägen zur Betrieblichen Verkehrssicherheit	
Fahrten von und zur Arbeit		Betriebsberatung vom DVR zur Verkehrssicherheit und Arbeitswelt	Informationen und Trainings zu Ablenkung im Straßenverkehr vom DVR	Straßenverkehrsgesetz (StVG) Straßenverkehrsverordnung (StVO)
	Angebot freiwilliger Fahrzeugprüfungen	Förderung von Fahrgemeinschaften	Motivation zu sicherem Fahren durch Plakate, Aushang oder Zeitschriften für Beschäftigte	
	Hilfen für den Kauf von Winterreifen	Mobilitätsmanagement	Sicherheitstraining (Pkw, Motorrad)	
	Verteilen von Reflexmaterial für zu Fuß gehende und Rad fahrende Personen	Job-Tickets, Förderung der ÖPNV-Nutzung	Radfahr-Seminare	
		Einrichtung von Gleitzeit und flexiblen Arbeitszeitkonten	Unterweisungen über Verkehrssicherheitsthemen	
		Ermöglichung von Home-Office-Zeiten	Durchführung von Aktionstagen zur Verkehrssicherheit	
		Einsatz von Werk-Bussen für den Arbeitsweg	Ausstellungen zur Verkehrssicherheit	
			Preisausschreiben (z.B. jährliche UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion)	
		Angebot freiwilliger Seh- und Hörtests		

Anhang 29

Mobilität und Verkehrssicherheit in Unternehmen

Arbeitsvorlage für Aufsichtspersonen

Berufsbedingte Mobilität



Innerbetrieblicher
Verkehr und
Transport



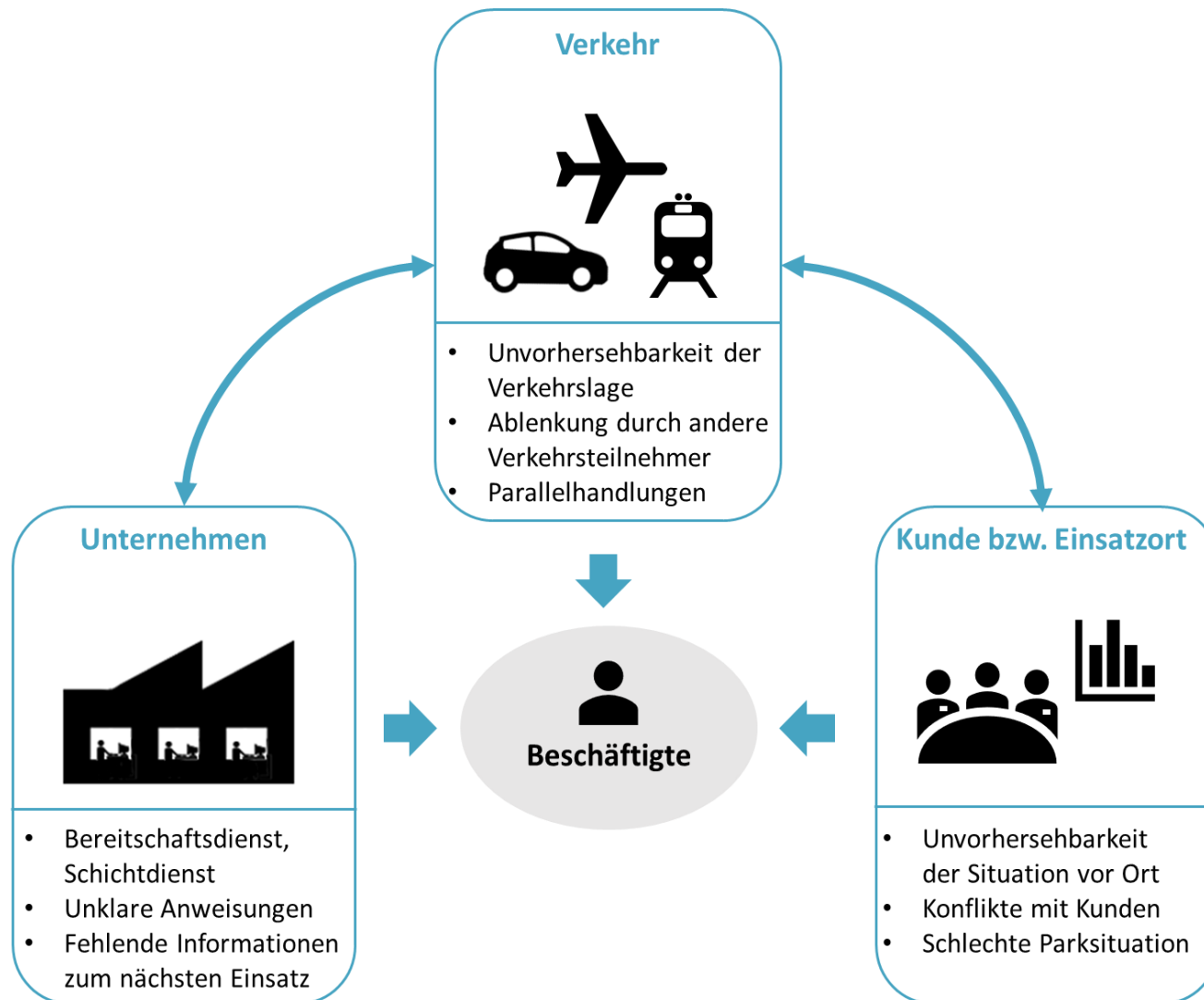
Dienstliche Fahrten



Fahrten von und
zur Arbeit

Betriebliche Verkehrssicherheit

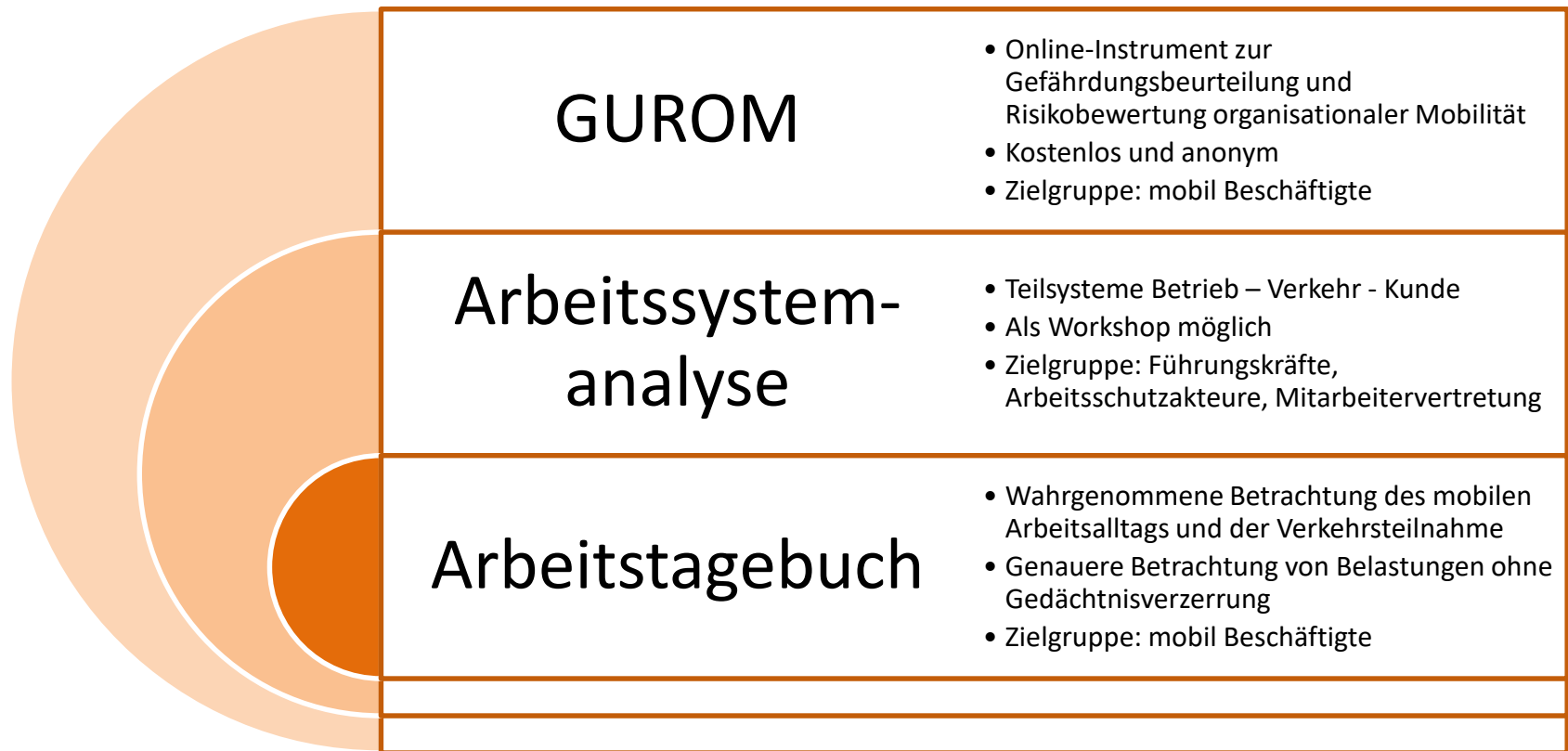
- Ziel: Unfälle verhindern, Gefährdung vorbeugen, Mitarbeiter schützen und sensibilisieren
- Problem: Tätigkeiten außerhalb des Betriebsgeländes werden nicht in der Gefährdungsbeurteilung erfasst.



Warum ist das Thema für unser Unternehmen relevant?

- Immer mehr Beschäftigte sind unterwegs zu Kunden und Einsatzstellen.
- Herausforderungen aus dem Betrieb und Kundenerwartungen nehmen mobil Tätige mit in den hektischen Verkehr.
- Der Stress ist gesundheitsschädlich und hat zunehmend Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen zur Folge.
- Die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls ist auf Arbeits- und Dienstwegen höher als am Arbeitsplatz
- Unternehmerverantwortung im Arbeitsschutz nachkommen

Analyseverfahren für die Erfassung von Belastungen und Gefährdungen bei berufsbedingter Mobilität



Innerbetrieblicher Verkehr und Transport - Beispiele:

TECHNIK

- Trennung der Wege für Verkehrsteilnehmer
- Gute Beleuchtung
- Anbringung von Geländern, Leitplanken,...
- Reduzierte Geschwindigkeit von Staplern

ORGANISATION

- Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst
- Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung
- Alkoholverbot auf dem Werksgelände

PERSON

- Gespräche mit Beschäftigten bei fehlerhaften Verhalten
- Vor-Ort-Aufklärung über Gefahrenstellen
- Informationen über Gefahrenvermeidung durch Plakate und Aushänge

Dienstliche Fahrten - Beispiele:

TECHNIK

- Sinnvolle Fahrerassistenzsysteme im Dienstfahrzeug
- Normgerechtigkeit der Fahrzeuge
- Einbau von Unfalldatenschreibern

ORGANISATION

- Praxisgerechte Dispositionen, Anweisung für Verhalten bei Verspätung
- Sicherstellung der regelmäßigen Wartung von Dienstfahrzeugen
- Null-Promille-Regelung für Nutzer von Dienstfahrzeugen

PERSON

- Eco-Safety-Training
- Regelmäßige Nutzerunterweisung (interaktive Lernprogramme)
- Informationen über Gefahrenvermeidung durch Plakate und Aushänge

Fahrten von und zur Arbeit - Beispiele:

TECHNIK

- Angebot freiwilliger Fahrzeugüberprüfung
- Hilfen für den Kauf von Winterreifen
- Verteilung von Reflexmaterial

ORGANISATION

- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Ermöglichung von Home-Office-Zeiten
- Förderung der ÖPNV-Nutzung

PERSON

- Unterweisung über Verkehrssicherheitsthemen
- Preisausschreibungen
- Sicherheitstraining (PKW, Motorrad)
- Motivation zum sicheren Fahren über Plakate, Aushang oder Zeitschriften

Anhang 30

Best Practice Beispiel Seminar: „Sicher im Einsatz“

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel Seminar: „Sicher im Einsatz“		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input checked="" type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige: für alle Branchen	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Die extreme Beanspruchung der Fahrer eines Rettungswagens durch seine Arbeitsumgebung und die damit verbundenen Sonderrechte erhöhen das Unfallrisiko enorm.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Fahrer von Rettungsfahrzeugen <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsablauf: Sicheres Verhalten in Extremsituation im Verkehr <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input checked="" type="checkbox"/> Ausgabe: Erhöhte Kompetenz im Umgang mit Extremsituationen im Verkehr		
Häufigkeit der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Konflikt: Schnelles und sicheres Fahren.

Die Fahrer von Rettungsfahrzeugen sind vielfältigen Belastungen ausgesetzt. Der zeitliche und psychische Druck bei Einsatzfahrten führt in Kombination mit dem Verkehrsaufkommen zu Stresssituationen.

Gleichzeitig können die notwendige Kommunikation über Funkverkehr und mit dem Beifahrer, sowie der erhöhte Geräuschpegel durch das Martinshorn eine Ablenkung darstellen.

Auch die Sonderrechte, die Sicherheitsdiensten zukommen und die damit verbundenen Ausnahmesituationen erhöhen das Unfallpotential.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Das Seminar „Sicher im Einsatz“ wurde von der Unfallkasse des Bundes (UK Bund) kostenfrei angeboten. Es beinhaltet vor allem Übungen an einem Fahrsimulator und die gemeinsame Reflektion dieser in Gesprächsrunden. Zudem werden spezifische Handlungsstrategien vorgeschlagen und besprochen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Teilnehmenden können Risiken besser einschätzen und fühlen sich so ihrem Arbeitsalltag besser gewachsen.

Erfolgsfaktoren:

Durch das eigene Erfahren in der Simulation und das gemeinsame Beobachten und Reflektieren aller Teilnehmenden bei der Übungsmitschau werden gute Lerneffekte erzeugt, da die Diversität der erfahrenen Situationen vergrößert wird.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

unbekannt

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Das Seminar wird von der Unfallkasse des Bundes für Rettungsfahrer des Deutschen Roten Kreuz (DRK) angeboten und die Teilnahme ist kostenlos. Im Mittelpunkt steht die Simulation von unterschiedlichen Extremsituationen im Verkehr, die im Arbeitsalltag eines Rettungsdienstfahrers auftreten können.

Hierbei werden Mehrfachbelastungen und der Funkverkehr realitätsnah simuliert. Die Teilnehmenden üben in sicherer Atmosphäre mit solchen Belastungen umzugehen und erweitern ihren Erfahrungshorizont.

Durch das gegenseitige Beobachten bei den Übungen und dem gemeinsamen Auswerten wird dieser Effekt noch verstärkt.

Zusätzlich werden Handlungsstrategien vorgeschlagen, welche von den Teilnehmenden im Arbeitsalltag direkt umgesetzt werden können.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Das Seminar setzt an dem Handlungsvermögen und der Risikoeinschätzung der Rettungsfahrer an. Die Beschäftigten können besser mit Extremsituationen in ihrem Arbeitsalltag umgehen, da ihr Erfahrungshorizont erweitert wird.

Um dies zu evaluieren wurden Befragungen der Teilnehmenden in unterschiedlichen zeitlichen Abständen durchgeführt und die Ergebnisse bestätigt.

Begünstigende Umstände:

Die kostenlose Teilnahme an dem Seminar macht es für Beschäftigte und Führungspersonal attraktiv.

Begünstigend wäre zudem, wenn die Führungskräfte ihren Mitarbeitern eine Teilnahme während der Arbeitszeit ermöglichen.

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu aufgetretenen Problemen vor. Ein mögliches Problem könnte allerdings darstellen, dass die Veränderungsbereitschaft des Verhaltens der Beschäftigten als Ansatzpunkt gewählt wird und diese eventuell nicht gewährleistet ist.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Das Seminar wird von der ehemaligen Unfallkasse des Bundes (UK Bund) kostenlos angeboten. Seit 2014 wurde diese in die Unfallversicherung für Bund und Bahn (UVB) überführt.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB)

Telefon: 04421/407-4007

Wilhelmshaven
Weserstr. 47
26382 Wilhelmshaven
info@uv-bund-bahn.de

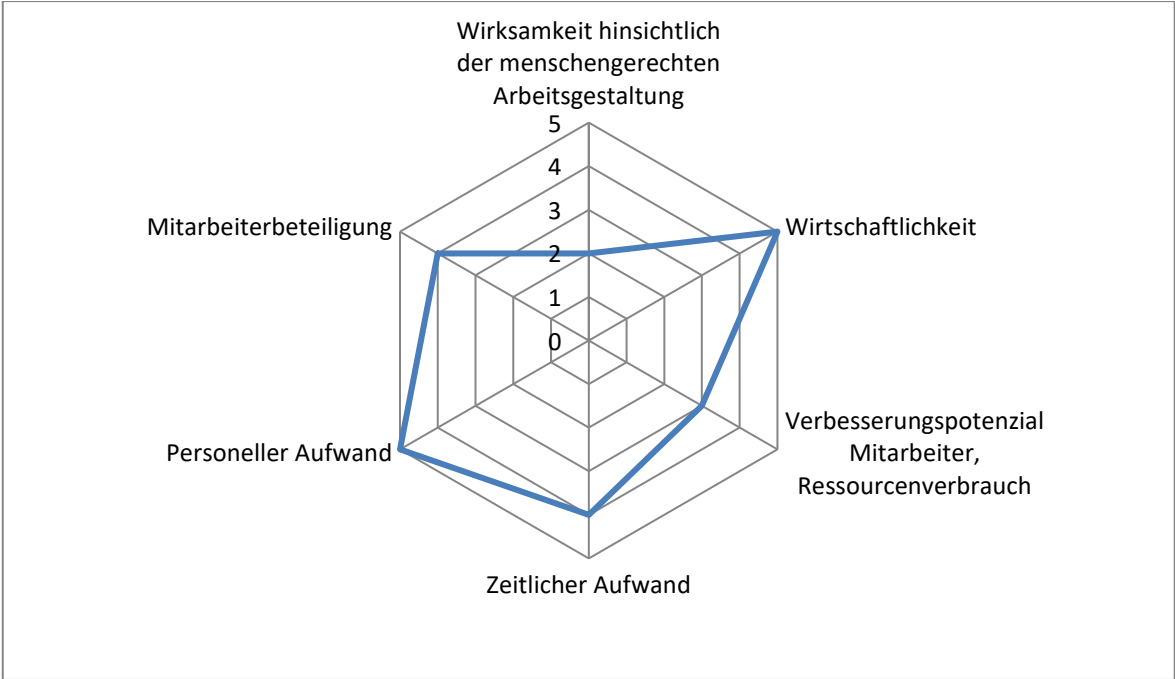
Deutsches Rotes Kreuz e.V. (DRK)

Quelle:

a. Risiko Raus, S.62

b. <https://www.uv-bund-bahn.de/fileadmin/Dokumente/Mediathek/9020.pdf>

c. <https://www.drk.de/das-drk/kontakt/>



Best Practice Beispiel Unterweisungsfilm Arbeitssicherheit im Rettungsdienst

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>Unterweisungsfilm: Arbeitssicherheit im Rettungsdienst</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input checked="" type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Die Zahl der Arbeitsunfälle und Fehltage von Rettungsdienst-Mitarbeitern ist sehr hoch. Die Belastungen sind vielseitig am Einsatzort und im Verkehr. Regelmäßige Sicherheitsunterweisungen sind sehr wichtig. Die inhaltliche und formale Form dieser war den Sicherheitsbeauftragten allerdings teilweise unklar.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Rettungsdienst-Mitarbeiter (auch Fahrer des Einsatzfahrzeuges) <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsablauf: Sicheres Verhalten in Extremsituation beim Patienten u. im Verkehr <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input checked="" type="checkbox"/> Ausgabe: Besserer Zugang zu sicherheitsrelevanten Unterweisungen		
Häufigkeit der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Das Arbeitsumfeld der Mitarbeiter eines Rettungsdienstes birgt an vielen Stellen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Um einen besseren Umgang mit Gefahren beim Patienten und insbesondere im Einsatzverkehr mit Sonderrechten zu fördern, sind alle Beschäftigten zu regelmäßigen Unterweisungen verpflichtet.

Diese sind sehr wichtig für die Arbeitssicherheit und sollen deshalb ansprechend und anschaulich für die Mitarbeiter gestaltet werden und alle notwendigen Themenbereiche abdecken.

Die verantwortlichen Personen (Sicherheitsbeauftragte, Vorgesetzte) haben Schwierigkeiten diese Unterweisungen ansprechend und umfassend zu gestalten.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Um die inhaltliche Vollständigkeit und Anschaulichkeit der Unterweisungen zu verbessern, wurden ergänzend zu fachlichen Vorträgen spezielle Unterweisungsfilme entwickelt.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Beschäftigten werden durch den Film zuverlässiger zum Thema Arbeitssicherheit sensibilisiert und die Sicherheitsbeauftragten werden unterstützt, so dass die Unterweisungen regelmäßig stattfinden können. Zudem kommen die Informationen durch eine abwechslungsreichere Gestaltung besser bei den Beschäftigten an.

Erfolgsfaktoren:

Die direkte Einbindung der Mitarbeiter macht die Maßnahme realitätsnah und motiviert die Beschäftigten.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Erstmaliger Einsatz: 2010

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Der Film wurde durch das Mitwirken eigener Mitarbeiter erstellt. Er gibt einen Überblick über mögliche und besondere Gefahren wieder. Der Film ist in zwei Teile gegliedert, die vor- und nachbereitet werden sollen. Ein Begleitheft informiert über die Einbindung der Filme in die Unterweisung und erleichtert den verantwortlichen Personen den Umgang mit dem Material. Ein Film setzt sich dabei allgemein mit den möglichen Gefahren auseinander, wobei im zweiten Film verschiedene Sequenzen einbezogen sind, die nach Bedarf gezeigt werden können. Der Aufbau des Films ist nach einem gewöhnlichen Arbeitstag einer Rettungswagenbesatzung gegliedert und befasst sich konkret mit den Themen: Fahrzeugcheck und Eigenunfall, Fahrzeugdesinfektion und Hautschutz, Notfalleinsatz, Zusammenarbeit mit der Feuerwehr und Unterweisungen zu Hebe- und Tragevorgängen. Um die Aufmerksamkeit der Mitarbeiter bei der Unterweisung zu fördern, sind farblich markierte Fehler in den Film eingebaut. Der erste Film ist für eine Erstunterweisung gedacht, die Filmsequenzen für fortführende Unterweisungen, die drei- bis viermal im Jahr stattfinden sollen.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Der Film gibt den Verantwortlichen Anregungen für die Gestaltung der vorgeschriebenen Unterweisungen. Er gewährleistet, dass alle Themen ordnungsgemäß und ausreichend behandelt werden und macht die Thematik der Arbeitssicherheit durch visualisierte, anschauliche Beispiele zugänglicher für die Mitarbeiter. Die oft unbeliebten Unterweisungen können so abwechslungsreicher gestaltet werden. Der Film regt zu Diskussionen und Kommunikation an, wodurch mögliche Fragen einfach geklärt werden können und die Beschäftigten zum Mitdenken angeregt werden. Der Film kann auch von anderen Betrieben weiterverwendet werden.

Begünstigende Umstände:

Die Gestaltung des Films durch betriebseigene Beschäftigte stellt sicher, dass alle Themen praxisnah und verständlich wiedergegeben werden. Der Bezug zu dem Film wird vergrößert, indem durch die betriebliche Anbindung ein persönlicher Bezug hergestellt wird.

Aufgetretene Probleme:

Es ist nicht festzustellen ob sich die Einführung des Unterweisungsfilms direkt positiv auf die Unfallzahlen auswirkt.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

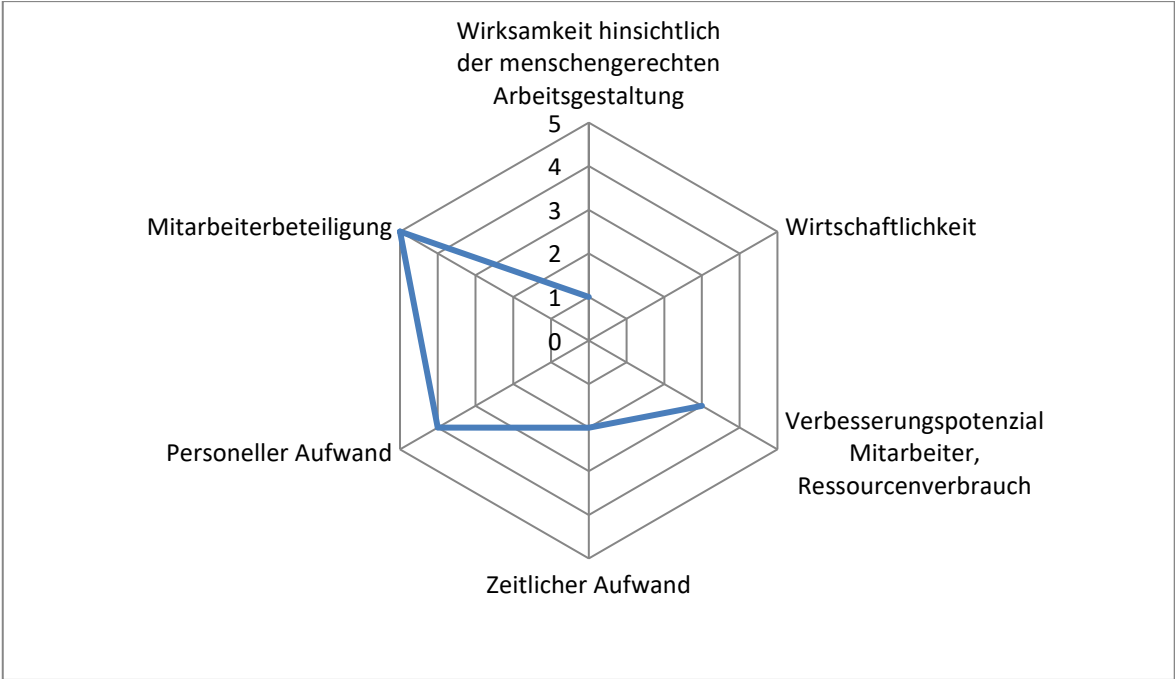
Keine Angaben

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Rettungsdienst Kooperation in Schleswig-Holstein GmbH,
25746 Heide
gegründet 2005, heute 527 Beschäftigte
www.rkish.de

Torsten Bekendorf, Abt. Arbeitssicherheit
Tel.: 04322 752 777 oder 0172 433 5743, E-Mail: t.bekendorf@rkish.de

Quelle:
GDA KMU Best Practice, S. 18



Best Practice Beispiel Innovations-Krankentransportwagen

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>Innovations-Krankentransportwagen</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input checked="" type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Häufige Krankmeldungen von Rettungssanitätern durch Stress und Rückenprobleme.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input type="checkbox"/> Mensch: <input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsmittel: Die Ausstattung des Krankentransportwagens wurde erweitert <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: Das Fahrzeug wurde ergonomisch und organisatorisch optimiert. <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Durch vielseitige Belastungen ist bei Mitarbeitern im Rettungsdienst eine hohe Zahl an Krankheitstagen festzustellen.

Die Trage- und Hebevorgänge am Einsatzort können Rückenbeschwerden hervorrufen.

Multitasking beim Fahren der Einsatzfahrzeuge, durch Kommunikation über Funk und Telefon, Regelung und Lärmbelastung durch die Sondersignalanlage und erhöhte Verkehrsunfallrisiken durch Sonderrechte und Zeitdruck im Straßenverkehr, können zu Stresssituationen führen.

Der demografische Wandel wird diese Situation weiter verschärfen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Um den vielseitigen Gefährdungen entgegenzuwirken wurden unterschiedliche konstruktive Maßnahmen an den Einsatzfahrzeugen vorgenommen und die Ausstattung dieser erweitert. Es wurde ein „Innovations-Krankentransportwagen“ angeschafft.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Der körperliche Einsatz der Mitarbeiter konnte so erheblich gesenkt werden und die Bedienung des Fahrzeugs auf Einsatzfahrten wurde vereinfacht.

Erfolgsfaktoren:

Die technischen Maßnahmen wurden gemeinsam mit Fachpartnern an den spezifischen Anforderungen der Mitarbeiter orientiert.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

2012 wurde der erste Innovations-Krankentransportwagen eingeführt. Seitdem wurden weitere Wagen bestellt.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Das Fahrzeug war eine logische Konsequenz aus einem mehrere Monate und Jahre andauernden Findungsprozess zu den ergonomischen Problemen im Rettungsdienst. Das Unternehmen entwickelte gemeinsam mit Fachpartnern den Innovations-Krankentransportwagen. Dieser beinhaltet als technische Maßnahmen ein Automatikgetriebe, eine Freisprecheinrichtung zu Kommunikation über Funk und Telefon, eine Sitzheizung, um die Muskulatur vor den Einsätzen vorzuwärmen, und einen Fußschalter, mit dem sich die Sondersignalanlage leichter steuern lässt. Um die Verkehrssicherheit zu steigern wurden Heckwarnsysteme, Bi-Xenon-Scheinwerfer und eine Warnschraffur eingesetzt. In der Kooperation hatte der Aufbauhersteller für die Rettungsfahrzeuge neue technische Anwendungen ausprobiert und bis zu finalen Version mehrmals verändert. Die Hersteller der Tragesysteme haben die erprobten Systeme für mehrere Monate zu einer kostenlosen Nutzung in der Testphase überlassen.

Zum Lärmschutz wurde die Sondersignalanlage so akustisch umgebaut, dass es im Wageninneren deutlich leiser ist.

Zudem wurde das Fahrzeug mit Arbeitsmaterial erweitert, welches Hebe- und Tragevorgänge erleichtert. Ein Tragestuhl mit elektrischem Treppensteigesystem und eine elektrohydraulische Fahrtrage wurden eingeführt.

Die Beschäftigten wurden besonders bei dem wesentlichen Merkmal des Wagens, der elektrohydraulischen Presse, stark mit in den Planungsprozess einbezogen. Es wurden umfangreiche Tests (jeweils mehrere Wochen) an vielen verschiedenen Rettungswachen im realen Einsatzbetrieb durchgeführt, eng begleitet durch jeweils persönliche und intensive Unterweisung und Evaluierungen mittels Fragebogen. Es wurden insgesamt mehr als 200 Fragebögen ausgefüllt und ausgewertet bevor die Beschaffungsentscheidung gefällt wurde.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Der Arbeitsalltag wird so für die Beschäftigten deutlich angenehmer gestaltet. Die körperliche Belastung bei Einsätzen wurde reduziert, indem das Arbeitsumfeld rücken- und gelenkschonender gestaltet wurde.

Die Sicherheit im Fahrverkehr wurde erhöht, indem Stressfaktoren bei der Einsatzfahrt minimiert wurden.

Das System wurde nach einer Eingewöhnungsphase gut angenommen. Die ergonomische Gefährdungsbeurteilung zum Heben und Tragen fällt deutlich besser aus. Wenn man in einer groben Kalkulation von 75 kg Mustergewicht pro Patient ausgeht, kann durch die elektrohydraulische Trage eine um 40.000 t geringere Handhabemasse im Jahr 2016 festgestellt werden.

Begünstigende Umstände:

Aufgetretene Probleme:

Anfangs gab es Umgewöhnungsschwierigkeiten, welche sich aber schnell auflösten.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Das Projekt wurde gemeinsam mit Fachpartnern durchgeführt. Aufbauhersteller für die Rettungsfahrzeuge und Hersteller von Tragesystemen waren involviert.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt)/ Kontaktdaten

Rettungsdienst Kooperation in Schleswig-Holstein gGmbH

Jan Noelle. Fachkraft für Arbeitssicherheit

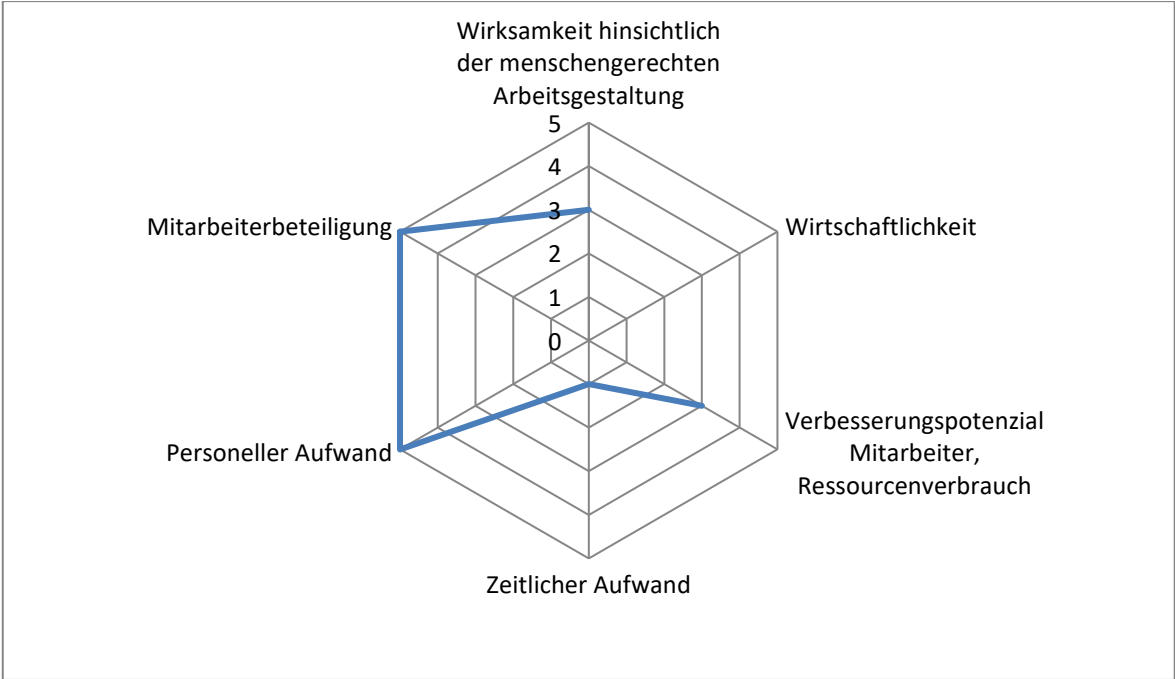
Esmarchstraße 50. 25746 Heide

Telefon 0172 4335475

j.noelle@rkish.de. www.rkish.de

Quelle:

a. http://www.deutscher-arbeitsschutzpreis.de/wp-content/uploads/2013/11/DASP-2013-Brosch%C3%BCre_v2.pdf



Best Practice Beispiel Kurzfilm: „Ankommen! Nicht umkommen.“

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel		
<u>Kurzfilm: „Ankommen! Nicht umkommen.“</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input checked="" type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: Feuerwehr	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Auf dem Weg zu Einsatzorten der Feuerwehr kommt es durch Hektik oft zu Verkehrsunfällen, auch mit schwerwiegenden oder tödlichen Folgen.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Ansatz an der Risikoeinschätzung und dem Verhalten der MA <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Wenn die Beschäftigten der Feuerwehr auf dem Weg zu Einsätzen sind, ist ein schnelles Vorgehen sehr wichtig. Dabei kommt es aber häufig zu Stresssituationen und unvorsichtigem Verhalten, was ein erhöhtes Unfallpotential darstellt.

Auf Einsatzfahrten verunglücken Mitarbeitende der Feuerwehr regelmäßig bei Verkehrsunfällen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Feuerwehr-Unfallkassen haben einen Video-Clip erstellt, der an das Verhalten der Beschäftigten in Feuerwehrbetrieben auf dem Weg zu Einsatzorten appelliert.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Der Film sensibilisiert die Zuschauer zu dem erhöhten Gefahrenpotential im Verkehr auf Einsatzfahrten.

Erfolgsfaktoren:

Der Film ist im Internet auf Seiten wie youtube.com frei zugänglich aufrufbar.

Es wurde eine humoristische Aufbereitung der Thematik gewählt, die den Inhalt zugänglicher macht.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Der Film wurde 2010 online gestellt und ist seit dem frei im Internet verfügbar.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Die Hanseatische Feuerwehr-Unfallkasse Nord und die Feuerwehr-Unfallkasse Mitte entwickelten gemeinsam einen Kurzfilm, um Beschäftigte von Berufs- und freiwilliger Feuerwehr vor Hektik auf dem Weg zu Einsatzorten zu warnen.

Der Film ist in humoristischem Stiel gestaltet, so dass auch besonders junge Mitarbeiter angesprochen werden und die Informationen besser eingeprägt werden.

Die Botschaft setzt eindeutig das sichere Ankommen an der Einsatzstelle oder am Feuerwehrhaus als oberstes Ziel fest.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Der Film ist unterhaltsam und gibt die Botschaft zur Unfallverhütung klar wieder.

Es lässt sich schwer feststellen, wie sich der Film direkt auf die Unfallzahlen auswirkt, aber es ist klar, dass die Zuschauer für die Thematik sensibilisiert werden.

Zudem kann über das Internet ein großer Anteil der Zielgruppe erreicht werden, nach Angaben des Abschlussberichtes zu der Kampagne „Risiko Raus!“ zählte das Video schon nach kurzer Zeit 166.000 Aufrufe.

Begünstigende Umstände:

Durch die Zusammenarbeit mit einer Medien-Fachhochschule und einer Freiwilligen Feuerwehr konnte ein inhaltlich gutes und ansprechendes Produkt geschaffen werden.

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Angaben zu aufgetretenen Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Das Projekt entstand bei einer Kooperation der Hanseatischen Feuerwehr-Unfallkasse Nord (HFUK Nord) und der Feuerwehr-Unfallkasse Mitte (FUK

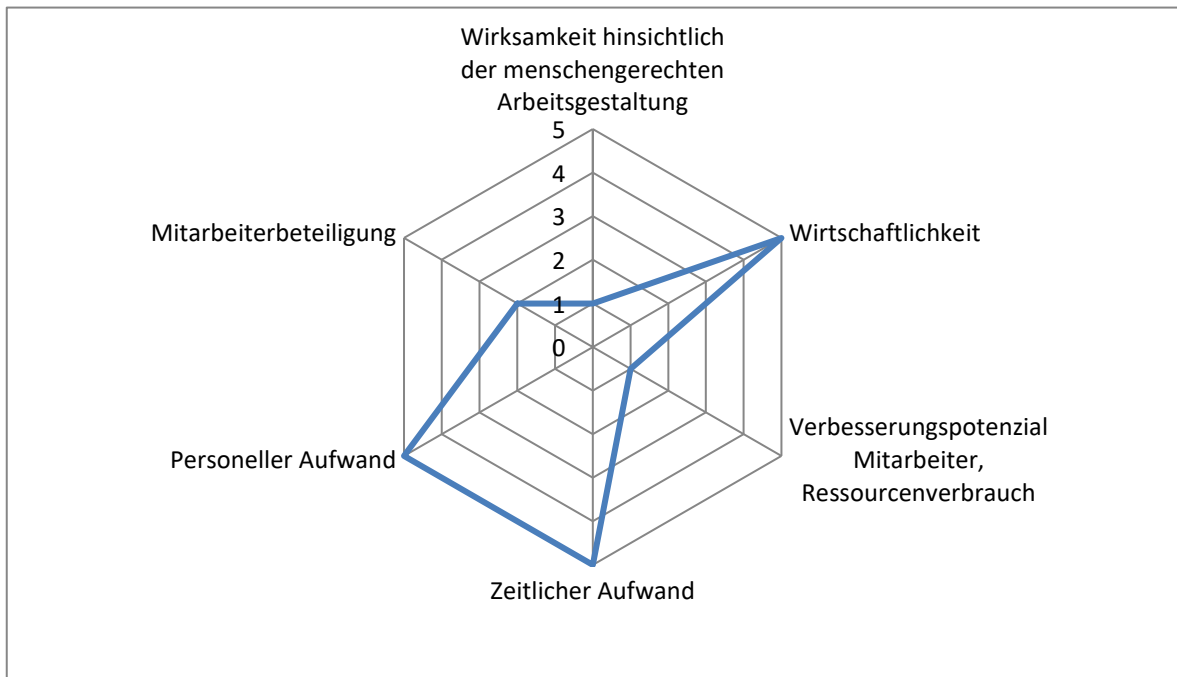
Mitte) Mit dem Fachbereich Medien der Fachhochschule Kiel und der Freiwilligen Feuerwehr Kiel-Dietrichsdorf.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt)/ Kontaktdaten

Hanseatischen Feuerwehr-Unfallkasse Nord (HFUK Nord)
Feuerwehr-Unfallkasse Mitte (FUK Mitte)

Quelle:

<https://www.youtube.com/watch?v=Gba3KhXd1wY>



Best Practice Beispiel Betreuungsnetzwerk

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>Betreuungsnetzwerk: „Keine Angst vor der Angst“</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input checked="" type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: Bundespolizei	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Einsatzkräfte kommen oft in emotional sehr belastende Situationen, besonders bei Unglücksfällen. Daraus können traumatische Zustände entstehen.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Unterstützung durch ausgebildete Kollegen in belastenden Situationen <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die psychische Belastung kann für Einsatzkräfte der Bundespolizei sehr hoch sein. Im Bereich der Bahngleise sind besonders Unglücksfälle oder Suizide Situationen, die Einsatzkräfte psychisch überfordern können. Das ICE-Unglück 1998 in Eschede machte den Handlungsbedarf ein anderes System zur Seelsorge zu entwickeln, um die psychischen Belastungen auf die Beschäftigten abzufangen, deutlich.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein internes Betreuungssystem für Mitarbeiter in psychisch belastenden Situationen eingeführt. Im Zuge dessen wurden Einsatzkräfte zu sogenannten Peers fortgebildet, die nun ihre Kollegen betreuen können.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Das Angebot wird von vielen Mitarbeitern wahrgenommen und psychisch belastende Erlebnisse werden gemeinsam aufgearbeitet, was das Risiko auf folgende gesundheitliche Beschwerden mindert.

Erfolgsfaktoren:

Ein wichtiger Erfolgsfaktor ist, dass die Peers selbst Einsatzkräfte sind und so mit den Betroffenen auf einer Ebene stehen und direkten Praxisbezug haben.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Die Entscheidung, ein internes Betreuungssystem aufzubauen, fiel 1998.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Nach einem großen ICE-Unglück 1998 wurde entschieden, dass ein internes Betreuungssystem eingeführt werden soll. Unter der Leitung eines diplom-Psychologen wurden in einem Pilotseminar Mitarbeiter zu psychosozialen Fachkräften fortgebildet. Daraus entwickelte sich ein bundesweites Netzwerk der internen Betreuungsstruktur.

Die Ausgebildeten Einsatzkräfte sind Ansprechpartner für ihre Kollegen und können über E-Mail, Telefon oder direkt erreicht werden. Zusätzlich werden sie über Einsätze mit möglichen psychischen Belastungsfolgen informiert und bieten den Einsatzkräften direkt Gespräche an.

Die Einsatzkräfte können sich auch an die Betreuer, auch Peers genannt, anderer Abteilungen wenden, wenn ihnen die Betreuung durch die eignen Kollegen zu wenig diskret ist.

Wenn der Fähigkeiten-Bereich der Peers überschritten wird, können die Beschäftigten an Psychologen weitergeleitet werden.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Mitarbeiter haben so mehr Möglichkeiten Erlebnisse zu verarbeiten, die das Risikopotential haben zu längerfristigen psychischen Belastungen oder Traumata zu führen.

Gleichzeitig werden das allgemeine Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Beschäftigten gefördert, da ihre Ängste ernstgenommen werden.

Insgesamt wirkt sich das Beratungssystem auch auf Einsätze aus, das die Einsatzkräfte mit den eventuell auftretenden psychischen Folgen nicht alleine gelassen werden und sich deshalb nicht davor fürchten müssen.

Das Betreuungsmodell führt auch dazu, dass arbeitsbedingte psychische Folgen kein Tabu sind und entlastet so alle Mitarbeiter.

Begünstigende Umstände:

Es ist sinnvoll sich von anderen Firmen, die ein solches System schon verwirklichen, beraten zu lassen. Das sind zum Beispiel die Feuerwehr oder das Technische Hilfswerk.

Aufgetretene Probleme:

Ein Problem war, dass das Programm anfangs nicht so gut angenommen wurde, da viele Beschäftigte keine Offenheit zu Themen der psychischen Gesundheit hatten und die negativen traumatischen Auswirkungen als persönliche Schwäche deuteten.

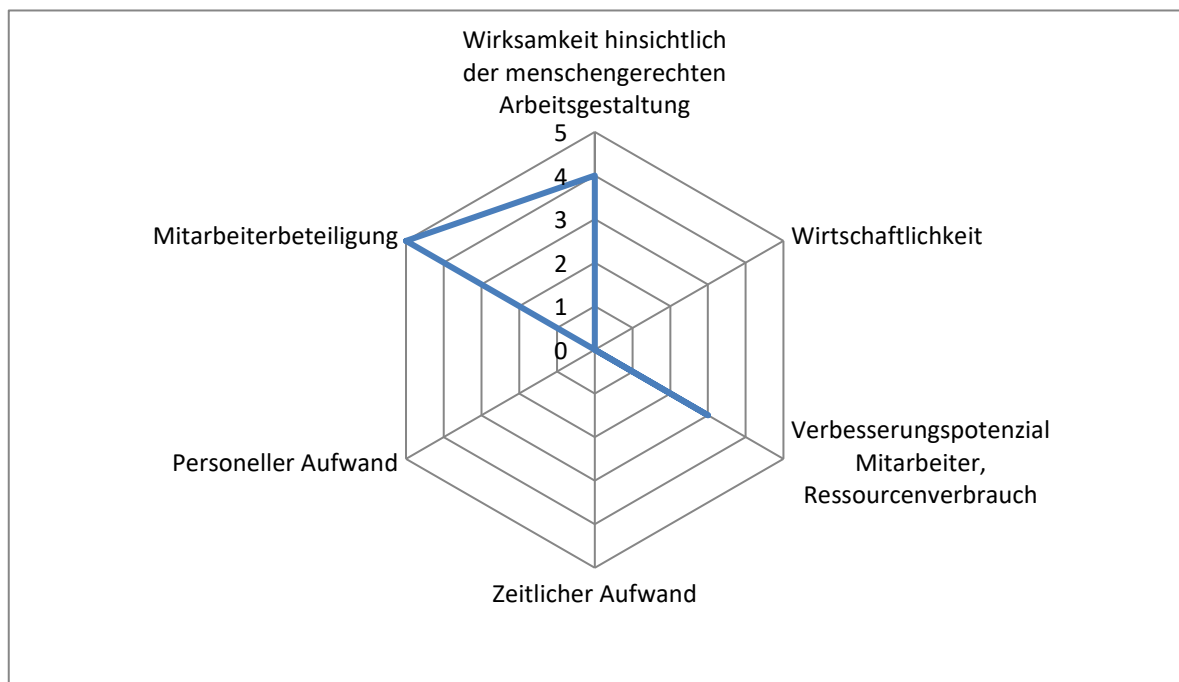
Dies hat sich aber nach einiger Zeit gelegt.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Es wurde mit Diplom-Psychologen zusammengearbeitet.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Holger Hoffmann, Kontroll- und Streifenbeamter und Peer (Ansprechpartner) für die psychosoziale Notfallversorgung bei der Bundespolizeiinspektion Bad Bentheim



Best Practice Beispiel Kompakter Pflegenachweis in der Altenhilfe

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>Kompakter Pflegenachweis in der Altenhilfe</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input checked="" type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung In der Pflege entsteht Stress durch zeitlichen Druck. Dieser Stress ist ein wichtiger Risikofaktor im arbeitsbedingten Verkehr. Ein immer größerer Anteil der Arbeitszeit wird durch Dokumentationsvorgänge beansprucht.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input checked="" type="checkbox"/> Betrieb <input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input type="checkbox"/> Mensch: <input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsmittel: Einfache Formulare zur Dokumentation <input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsablauf: Schnellere, einfachere Dokumentationsvorgänge. <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Pflegekräfte sind in ihrem Arbeitsalltag vielseitigen Belastungen ausgesetzt. Hierzu gehören physische Belastungen durch beispielsweise das Heben und Stützen von Patienten und psychische Belastungen durch beispielsweise Todesfälle und den Kontakt mit Angehörigen, aber auch durch die große Verantwortung.

Ein großes Problem stellt der ständige Zeitmangel in Pflegeberufen dar, dieser löst Stress aus und hat somit auch einen entscheidenden Einfluss auf ein erhöhtes Verkehrsunfallrisiko in der arbeitsbedingten Mobilität.

Dokumentationsvorgänge beanspruchen zunehmend mehr Zeit in Pflegeberufen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein neues kurzes, effizientes und aussagekräftiges Dokumentationssystem zur Pflegeplanung eingeführt. Dies beinhaltet Informationen zu Gewohnheiten, Ressourcen, Zielen und Maßnahmen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Pflegequalität lässt sich besser überprüfen, es wird deutlich Zeit eingespart und somit Stress vermieden, Materialkosten werden gesenkt und die Beschäftigten sind zufriedener.

Erfolgsfaktoren:

Die Unternehmensleitung unterstützt die vollständige Neugestaltung des Dokumentationssystems.

Das System wird mit erfahrenen Mitarbeitern gemeinsam erarbeitet.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Konzept wird seit Jahren stetig weiterentwickelt.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Teil des neuen Dokumentationssystems ist der Pflegeplan eines Patienten, der nun auf eine DIN-A3 Seite reduziert wurde, wofür vorher bis zu 20 Seiten nötig waren.

Die wichtigen Aspekte der Gewohnheiten, Ressourcen, Ziele und Maßnahmen der Pflegeplanung sind als Formular mit Bewertungsskalen und der Möglichkeit zur Berücksichtigung zusätzlicher Faktoren zusammengefasst. So können beispielsweise die Pflege erschwerende Faktoren, wie Angst, Aggressivität oder Lähmungen einfach auf dem Bogen angekreuzt werden. Ziele und Maßnahmen können sehr kompakt angegeben werden.

Eine Neubewertung und -festlegung von Maßnahmen findet alle vier Monate statt. Diese kann einfach auf dem gleichen Bogen evaluiert werden, indem verschiedene festgelegte Farben verwendet werden. Formulare können auf diese Weise über einen längeren Zeitraum von bis zu einem Jahr benutzt werden.

Um die richtige Anwendung des Bogens zu sichern, gibt es ein praxisnahes Anleitungsbuch.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Ergebnisse liegen einmal direkt bei einer verbesserten Pflegedokumentation. Diese ermöglicht einen besseren Überblick über den Pflegebedarf und -verlauf. Ein individualisierterer Maßnahmenplan zur Pflegebetreuung beugt Fehler vor und erleichtert den Arbeitsablauf, speziell die Dienstübergaben.

Des Weiteren lässt sich die Qualität der Pflegeleistungen besser überwachen. Materialeinsparungen bis zu 30% konnten festgestellt werden.

Auch die Zeiteinsparung ist sehr erfolgreich und kann mit rechnerisch 13 Stunden pro Patient jährlich ausgedrückt werden.

Die Pflegekräfte nehmen das System positiv auf und erlernen es schnell.

Durch die Zeiteinsparung und die Stressminderung, kann man davon ausgehen, dass auch eine Verringerung von stressbedingten Verkehrsrisiken stattfindet.

Begünstigende Umstände:

Der Aufbau des Systems auf dem Pflegemodell nach Monika Krohwinkel gewährleistet die Gliederung nach spezifischen Anforderungen und schafft so ein umfassendes Konzept.

Aufgetretene Probleme:

Es sind keine Probleme der Maßnahme bekannt.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

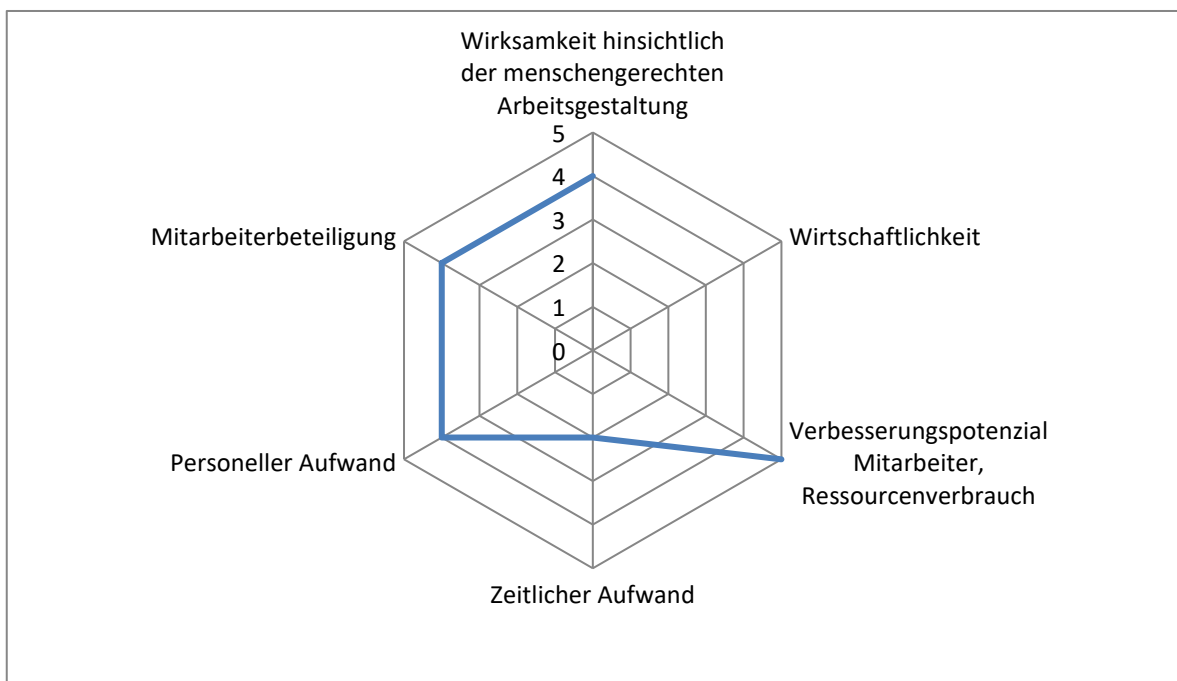
Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Caritas Altenhilfe gGmbH

über 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 15 Pflegeeinrichtungen, 17 Seniorenwohnhäusern, zwei Sozialstationen und einem ambulanten Hospiz.

Roscha Schmidt
Bereichsleiterin Qualitätsmanagement
Tübinger Str. 5
10715 Berlin
Telefon: 030 85784-280

Quelle: <http://www.inqa.de/DE/Angebote/Top-100-Impulse-aus-der-Praxis/Personalfuehrung/Caritas-Zeitgewinn-kompakter-Pflegenachweis.html>



Best Practice Beispiel Stress- und Gesundheitsmanagement

1. **Merkmale**

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel		
<u>Stress- und Gesundheitsmanagement: Mitarbeiter als wichtigste Ressource</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten)	Betriebsgröße	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ...
<input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input checked="" type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: Gesundheits- und Sozialwesen (Arbeit mit chronisch mehrfachgeschädigten alkoholkranken Menschen)	<input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	<input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung		
<p>Die Arbeitsbelastung ist im Sozial- und Gesundheitswesen sehr hoch und die Berufsgruppe stellt eine Hochrisikogruppe für gesundheitliche Probleme dar.</p> <p>Beschäftigte sind immer wieder mit aggressiven und gewalttätigen Patienten konfrontiert.</p>		
Arbeitssystemelement		
Teilsystem	<input type="checkbox"/> Betrieb	<input type="checkbox"/> Verkehr
		<input checked="" type="checkbox"/> Kunde
<input type="checkbox"/> Eingabe:	
<input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe:	
<input checked="" type="checkbox"/> Mensch:	Erlernen von Stressmanagement- und Burnout Prophylaxe	
<input type="checkbox"/> Arbeitsmittel:	
<input type="checkbox"/> Arbeitsablauf:	
<input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung:	
<input type="checkbox"/> Ausgabe:	
Häufigkeit der Mobilität	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit	
<input type="checkbox"/> täglich		
<input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/> <30km	<input type="checkbox"/> 200-500km
<input type="checkbox"/> wöchentlich	<input type="checkbox"/> 31-50km	<input type="checkbox"/> >500km
<input type="checkbox"/> monatlich	<input type="checkbox"/> 51-200km	
<input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	<input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die Arbeit im Gesundheits- und Sozialwesen kann besonders im Kontakt mit Patienten oder Klienten extrem hohe psychische Belastungen bedeuten und zu Stresssituationen für die Beschäftigten führen.

Die Mitarbeiter können mit aggressiven und gewalttätigen Patienten in Kontakt kommen und müssen mit diesen Situationen umgehen. Daraus kann langfristig arbeitsbedingter Stress und somit Risikofaktoren zu einem Burnout gefördert werden.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Der Betrieb schenkt den Beschäftigten Wertschätzung, indem er sie als seine wichtigste Ressource ansieht.

Es werden verschiedene gesundheitsfördernde Aktionen angeboten und ein großer Teil der Mitarbeiter nimmt an Kursen zu Stress- und Gesundheitsmanagement teil.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Das Unternehmen schafft so eine individuelle Förderung und Erhaltung der Zufriedenheit, Leistungsfähigkeit und des Wohlbefindens der Beschäftigten.

Erfolgsfaktoren:

Durch das Einbeziehen der Mitarbeiter in die Gestaltung des Gesundheits- und Stressmanagements fühlen sich diese gewertschätzt und das Bewusstsein für die Thematik wird grundlegend gestärkt.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Projekt startete 2010.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Die Einrichtung schaffte sich den Grundsatz, die Mitarbeiter als die wichtigste betriebliche Ressource anzuerkennen. Daraus folgte die Notwendigkeit einer betrieblichen Gesundheitsförderung. Hierzu wurden verschiedene Aktionen angeboten, die die körperliche Gesundheit, durch einen Nordic-Walking-Kurs und Rückentraining, und die psychische Gesundheit, durch Blitzentspannung und einen Workshop zur Burnout-Prophylaxe, fördern sollten. Zusätzlich gab es ein Deeskalationstraining mit einem Kampfsporttrainer, das eine Stärkung der Beschäftigten in Konfliktsituationen herstellen sollte.

Um das allgemeine Wissen der Beschäftigten über Gesundheits- und Stressmanagement weiterzuentwickeln, besuchten ein Drittel aller Mitarbeiter Kurse der Berufsgenossenschaft für Gesundheits- und Wohlfahrtspflege. Die Kurse behandelten die Themen Stressmanagement, Umgang mit Gewalt und Aggressionen, sowie Burnout Prophylaxe.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Mitarbeiter sind so besser auf Konfliktsituationen vorbereitet und diese stellen keine so große Belastung mehr da. Außerdem sind alle Beschäftigten stärker für Gesundheitsthemen sensibilisiert und können aktiv an der Gestaltung des eigenen Stressmanagements mitwirken. Dadurch steigern sich das allgemeine Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit im Betrieb.

Begünstigende Umstände:

Eine vergleichbare Einrichtung hielt einen Vortrag über ihr eigenes Gesundheitsmanagement, was zur Inspiration des Betriebs beitrug.

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Die Beschäftigten nahmen an Kursen der Berufsgenossenschaft für Gesundheits- und Wohlfahrtspflege teil.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

AWO Therapiezentrum und Museum Schloss Cronheim

(ca. 70 MitarbeiterInnen) Frank Genahl

Cronheim 178

91710 Gunzenausen

Tel.: 09836/97786-0

Fax: 09836 / 97786-20

www.cronheim.de

www.awo-roth-schwabach.de

Es konnten nicht ausreichend Daten für eine Bewertung erhoben werden.

Best Practice Beispiel Kooperationssystem

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel			
<u>Kooperationssystem: Familien- und Gesundheitsmanagement in der Region</u>			
Branche (ggf. Tätigkeiten)	Betriebsgröße	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ...	
<input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input checked="" type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	<input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	<input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)	
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung			
Beschäftigte des Bayrischen Roten Kreuz erfahren vielseitige Gesundheitsbelastungen durch ihre Arbeit und besonders das Vereinen von Beruf und Familie war schwer.			
Arbeitssystemelement			
Teilsystem	<input type="checkbox"/> Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr	<input type="checkbox"/> Kunde
<input type="checkbox"/> Eingabe:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe:		
<input checked="" type="checkbox"/> Mensch:	Stärkung des Gesundheitspotentials und der Familienunterstützung		
<input type="checkbox"/> Arbeitsmittel:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsablauf:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung:		
<input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit		
<input type="checkbox"/> täglich			
<input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/> <30km	<input type="checkbox"/> 200-500km	
<input type="checkbox"/> wöchentlich	<input type="checkbox"/> 31-50km	<input type="checkbox"/> >500km	
<input type="checkbox"/> monatlich	<input type="checkbox"/> 51-200km		
<input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	<input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen		

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die Arbeit im Gesundheits- und Sozialwesen kann extrem hohe psychische Belastungen hervorrufen und zu Stresssituationen für die Beschäftigten führen.

Aber auch die Auswirkungen der Arbeit auf körperliche Gesundheitsrisiken sind nicht zu unterschätzen.

Ein weiteres schwieriges Thema für die Beschäftigten ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Familienstrukturen verändern sich, es herrscht massiver Fachkräftemangel und durch den demografischen Wandel und das höhere Rentenalter verändern sich die Anforderungen an ein Gesundheitsmanagement.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein Kooperationsnetzwerk in der Region geschaffen, das den Beschäftigten flexible Angebote zu Gesundheitsthemen, Kurse zu Ernährung, Bewegung und Entspannung und Möglichkeiten der Betreuung für Kinder und Angehörige zugänglich macht.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Das Gesundheitspotential aller Beschäftigten wird so umfassend gestärkt und durch Familienfreundlichkeit können verschiedene Interessen vereint werden.

Auch der Ruf und Stand des Unternehmens in der Region wird dadurch gestärkt.

Erfolgsfaktoren:

Die Möglichkeit zur flexiblen und individuellen Nutzung der Angebote gibt allen Beschäftigten die Möglichkeit daran teilzunehmen und erhöht durch die Selbstbestimmung die Motivation der Beschäftigten.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Projekt gewann 2015 den Deutschen Unternehmenspreis Gesundheit.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Das Unternehmen führte ein sehr umfassendes Gesundheits- und Familienmanagement ein. Dazu baute es ein einzigartiges Netzwerk an Kooperationen mit Kommunen, Wohlfahrtsverband und Unternehmen in der Region auf.

Im betrieblichen Gesundheitsmanagement wird mit der „igb -Initiative gesunder Betrieb“ kooperiert. Das Motto lautet „Fit in der Pflege bis 67“ und es gibt verschiedene Angebote zu Gesundheit, Prävention und Wellness. Die Beschäftigten haben eine igb-card und können diese für Thermen, Saunen, Schwimmbäder, Fitnessstudios oder den Besuch bei Physiotherapeuten oder Masseuren nutzen. Außerdem gibt es eine Kooperation mit der AOK Bayern, bei der Kurse zu den Themen Ernährung, Bewegung und Entspannung besucht werden können.

In dem Konzept „Lebensqualität für Generationen“ wird ein vielfältiges Betreuungs- und Versorgungsangebot Realisiert. Dazu gehören verschiedene Angebote zur Kinderbetreuung, sowie auch zur Pflege von Angehörigen.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Mitarbeiter können so Familie und Beruf deutlich besser vereinen. Sie werden außerdem zu Gesundheitsthemen sensibilisiert und Gesundheitskompetenzen werden aktiv gefördert.

Insgesamt macht das Konzept die Arbeit im Unternehmen sozialverträglicher und ist so sehr förderlich für das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit der Beschäftigten.

Begünstigende Umstände:

Das große Kooperationsnetzwerk führt zu einer besseren Einbindung des Unternehmens in die Region. Außerdem wird so allen Mitarbeitern die Möglichkeit gegeben an dem Gesundheitsprogramm teilzunehmen.

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Es gibt ein Kooperationskonzept mit Kommunen, Wohlfahrtsverband und Unternehmen in der Region.

Zudem gibt es eine Kooperation mit der Initiative „igb“ und der AOK Bayern.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

BRK Kreisverband Kronach

Branche: Gesundheits- und Sozialwesen (400 hauptamtliche Mitarbeiter, 1250 ehrenamtliche Mitarbeiter, Stand 28.Mai 2015)

Friesener Str. 46

96317 Kronach

Tel: 09261-6072-0

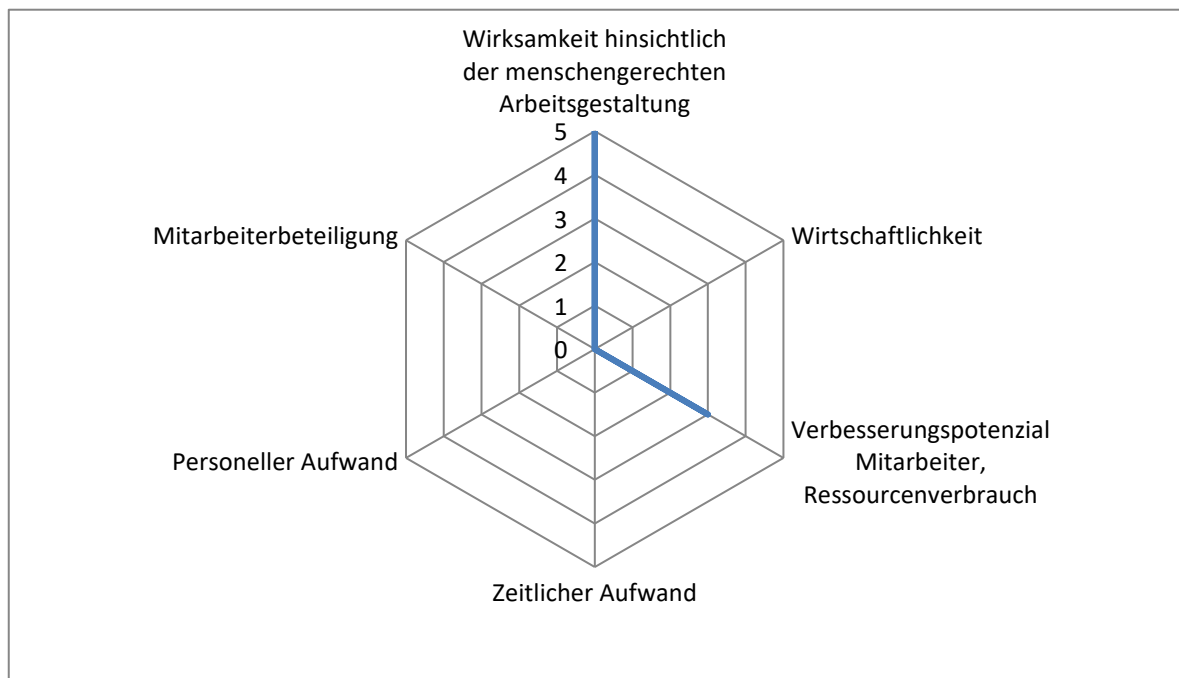
Fax: 09261-6072-60

info@brk-kronach.de

<https://www.brk-kronach.de/startseite.html>

<http://www.i-gb.de/>

<http://www.lebensqualitaet-fuer-generationen.net/startseite.html>



Best Practice Beispiel Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>gesa: „Gesundheitsförderung am Arbeitsplatz“</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input checked="" type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile) <input type="checkbox"/> sonstiges
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Die Arbeitsbelastung ist in der Ambulanten Krankenpflege sehr hoch und die Berufsgruppe stellt eine Hochrisikogruppe für gesundheitliche Probleme dar.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input checked="" type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Stärken und Anerkennen der persönlichen Ressourcen der MA <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die Arbeit im Gesundheits- und Sozialwesen birgt viele Stressrisiken. Die Arbeitskräfte sollten allgemein bestärkt werden und ihre Fähigkeiten gefördert werden.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

In dem Betrieb wurde der gesa-Ansatz umgesetzt. Das ist ein Projekt des AWO-Bezirksverband Hannover. Hierbei geht es darum die Gesundheitsförderung durch Unterstützung der Mitarbeiter in ihren Fähigkeiten und Bedürfnissen positiv individuell zu gestalten und keine Einschränkungen durch eine festgelegte Organisation festzulegen.

Aus der gemeinsamen Entwicklung mit den Mitarbeitern wurden Workshops und Seminare durchgeführt zu Themen der Prävention und Führung. Zudem wurden auch Einzelfallberatungen angeboten.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Das Unternehmen schafft so eine individuelle Förderung und Erhaltung der Zufriedenheit, Leistungsfähigkeit und des Wohlbefindens der Beschäftigten. Insbesondere wird auch die Eigenverantwortung und Eigenständigkeit der Mitarbeiter unterstützt.

Erfolgsfaktoren:

Für eine erfolgreiche Umsetzung ist die Einbeziehung der Führungsebene von Vorteil. Es sollte immer gewährleistet sein, dass die spezifischen Belastungen und Stärken aller Beschäftigten zu erkennen und evtl. zu verändern sind. Dazu ist Unterstützung und ein langfristiger Ansatz notwendig. Zudem wirkt es erleichternd, wenn der Kommunikation zwischen Hierarchieebenen ein strukturierter Raum gegeben wird.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Projekt gesa hatte eine Laufzeit vom 01.10.2011 bis 30.09.2013.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Mit dem Projekt gesa „gesund arbeiten“ wurde ein umfassendes Gesundheitsmanagement eingeführt. Es wurden zielgruppenspezifische Workshops und Seminare für Mitarbeiter und Führungskräfte durchgeführt. Diese und weitere Maßnahmen zu Themen der Teamarbeit, wurden direkt im Betrieb angeboten. Einzelne Workshops wurden wöchentlich angeboten, um die Themen im Bewusstsein zu verankern und regelmäßig aufzufrischen. Dabei stand vor allem das Hervorheben der persönlichen Ressourcen aller Beschäftigten und damit einhergehend eine individuelle Bewertung von Risiken und Belastungen im Vordergrund. So wurden spezielle direkt angepasste Teammaßnahmen entwickelt. Um eine möglichst hohe Reichweite des Projekts zu gewährleisten gab es spezielle Newsletter und es wurden Multiplikatoren ausgebildet.

Zudem gab es auch Schulungen, die die Kommunikationsfähigkeit verbessern sollten.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Es wurde ein nachhaltiges Gesundheitsmanagement in die Organisationsstrukturen des Betriebs eingeführt und ein Bewusstsein der Beschäftigten zu Gesundheitsthemen und insbesondere der eigenen individuellen Themenschwerpunkte erzielt.

Begünstigende Umstände:

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Gefördert durch ESF-Programm "Rückenwind – Für die Beschäftigten in der Sozialwirtschaft"

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

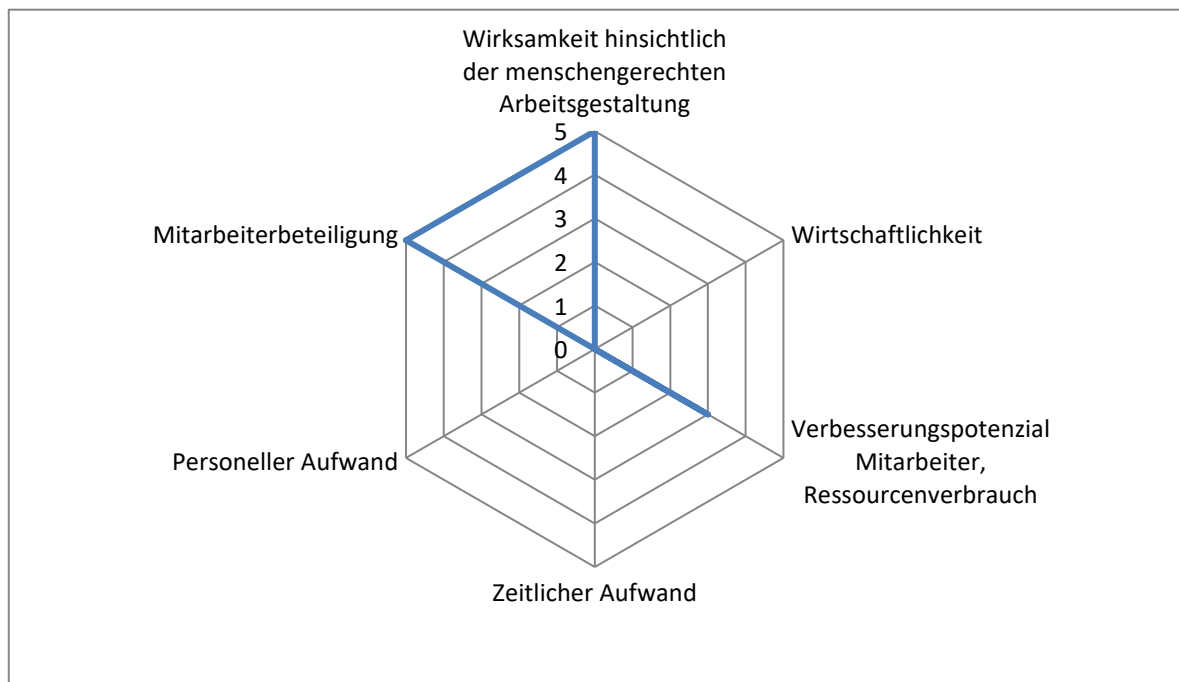
AWO Bezirksverband Hannover e.V. / AWO vita gGmbH

(1.600 Beschäftigte, Sozialwirtschaft)

Körtingsdorfer Weg 8

30445 Hannover

www.gesa-vital.de



Best Practice Beispiel Betriebliches Mobilitätsmanagement

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel			
<u>Betriebliches Mobilitätsmanagement</u>			
Branche (ggf. Tätigkeiten)	Betriebsgröße	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ...	
<input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input checked="" type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	<input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	<input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile) <input type="checkbox"/> sonstiges	
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung			
Es sollte eine Verlagerung des arbeitsbedingten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad erzielt werden.			
Arbeitssystemelement			
Teilsystem	<input type="checkbox"/> Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr	<input type="checkbox"/> Kunde
<input type="checkbox"/> Eingabe:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe:		
<input checked="" type="checkbox"/> Mensch:	Bewusstsein für Verkehrsalternativen im Individualverkehr		
<input type="checkbox"/> Arbeitsmittel:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsablauf:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung:		
<input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit		
<input type="checkbox"/> täglich			
<input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/> <30km	<input type="checkbox"/> 200-500km	
<input type="checkbox"/> wöchentlich	<input type="checkbox"/> 31-50km	<input type="checkbox"/> >500km	
<input type="checkbox"/> monatlich	<input type="checkbox"/> 51-200km		
<input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	<input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen		

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Viele Beschäftigte des Uniklinikums Freiburg waren Pkw-Alleinfahrer auf Arbeitswegen, da die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch schlechte Anbindungen nicht attraktiv erschien. Allerdings gab es einen Mangel an Parkplätzen. Zudem sollte der hohe CO₂-Ausstoß und somit die Umweltverschmutzung verringert werden.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein umfassendes Mobilitätskonzept entwickelt, was die Beschäftigten durch organisatorische Maßnahmen bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fußverkehr und dem Fahrrad für Arbeitswege unterstützt. Zum Konzept gehören verschiedene Ansätze, wie eine Bewirtschaftung des Parkraums, ein Jobticket und individuelle Mobilitätsberatungen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Beschäftigten werden so bei der Verlagerung ihrer Arbeitswege auf ökologisch nachhaltige Verkehrsmittel unterstützt.

Erfolgsfaktoren:

Das Angebot vieler verschiedener Maßnahmen ermöglicht das individuelle Einbeziehen möglichst vieler Beschäftigter.

Zudem wurde das Mobilitätsmanagementkonzept von allen Beschäftigten abgestimmt und in der Betriebsvereinbarung festgehalten, was einen langfristigen Erfolg des Projekts sichert.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Konzept startete 1992 und wurde seitdem stetig weiterentwickelt.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Zunächst wurde eine Bewirtschaftung des Parkraums eingeführt. Durch die nun kostenpflichtigen Parkplätze wurden die Fördermaßnahmen für alternative Verkehrsmittel zum Pkw finanziert. Es wurde ein Jobticket für den öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht und um die bessere Anbindung zu gewährleisten eine Bahnstation „Klinikum“ eröffnet. Der Radverkehr wurde durch neue Fahrradstellplätze gefördert und es wurde eine betriebliche Mitfahrzentrale für Pkw-Nutzer organisiert.

Zusätzlich wird eine individuelle Mobilitätsberatung für neue Mitarbeiter angeboten.

Ermöglicht wird das Projekt durch regelmäßige Absprachen mit öffentlichen Verkehrsträgern und eine betriebliche Öffentlichkeitswirksamkeit durch die gegründete Arbeitsgemeinschaft für Umwelt und Verkehr.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Umorientierung der Mitarbeiter von Pkw-Alleinfahrten auf alternative Verkehrsmittel entwickelt sich stetig.

Begünstigende Umstände:

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Es findet eine überbetriebliche Vernetzung in der „Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlich zum Betrieb“ statt.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Universitätsklinikum Freiburg

Ingo Busch (Personalratsvorsitzender)

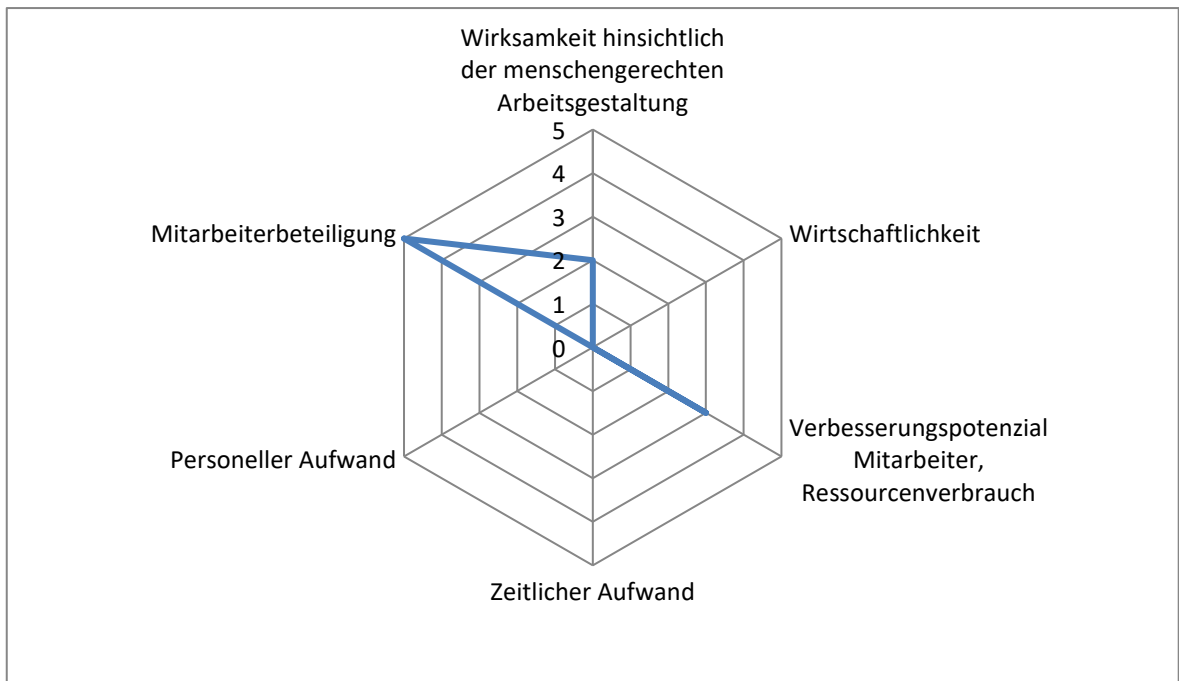
Breisacherstraße 62

79106 Freiburg

Telefon: +49 (0) 761 270 60 98

E-Mail: personalrat@uniklinik-freiburg.de

www.uniklinik-freiburg.de



Best Practice Beispiel Umgestaltung eines mobilen Arbeitssystems

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel			
<u>Neu- und Umgestaltung des Arbeitssystems Mobile Presse</u>			
Branche (ggf. Tätigkeiten)	Betriebsgröße	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ...	
<input checked="" type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	<input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> unbekannt	<input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile) <input type="checkbox"/> sonstiges	
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung			
Die Beschäftigten waren beim Handhaben von Lasten erheblich überbelastet, was zu einigen Beinaheunfällen und Krankheitstagen durch Rückenbeschwerden führte.			
Arbeitssystemelement			
Teilsystem	<input checked="" type="checkbox"/> Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> Kunde
<input type="checkbox"/> Eingabe:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe:		
<input checked="" type="checkbox"/> Mensch:	Stärken und Anerkennen der persönlichen Ressourcen der MA		
<input type="checkbox"/> Arbeitsmittel:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsablauf:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung:		
<input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit		
<input type="checkbox"/> täglich			
<input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/> <30km	<input type="checkbox"/> 200-500km	
<input type="checkbox"/> wöchentlich	<input type="checkbox"/> 31-50km	<input type="checkbox"/> >500km	
<input type="checkbox"/> monatlich	<input type="checkbox"/> 51-200km		
<input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	<input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen		

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die Mitarbeiter der Firma Pnehagen waren beim Wechsel von Reifen, was zum Service der Firma vor Ort beim Kunden gehörte, durch das Handhaben von Lasten überbelastet. Die bis zu 145 kg schweren Reifen wurden manuell gehoben, um sie mit einer mobilen Presse neu einzupressen. Dies führte wiederholte Male beinahe zu Unfällen und es gab eine erhöhte Zahl an Fehltagen durch Rückenbeschwerden. Zudem beschwerten sich die Mitarbeiter über Schmerzen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Nach einer Analyse der Belastungen wurde als technische Lösung eine elektrische Hubanlage für die Reifen an die Presse angepasst.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Belastung der Mitarbeiter ist nun deutlich geringer und im unbedenklichen Bereich. Dadurch ist der Gesundheitsschutz gewährleistet und die Mitarbeiter sind zufriedener.

Erfolgsfaktoren:

Es ist sinnvoll eine Analyse der ergonomischen Belastungen durchzuführen, um die Maßnahmen optimal anpassen zu können.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Projekt wurde 2016 als Beispiel guter Praxis mit dem Präventionspreis der BGHW ausgezeichnet.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Zunächst wurde die ergonomische Belastungssituation der Mitarbeiter bei der Handhabung von Lasten durch die Leitmerkmalmethode festgestellt und bewertet. Die Belastung durch das Heben der Reifen war im roten Bereich und es war ein dringender Handlungsbedarf aufgezeigt worden.

Es wurde als technisches Hilfsmittel eine Hubanlage mit Elektrokettenzug entwickelt, die die Reifen auf die Presse hebt.

Die Belastungen, die bei Nutzung des neuen Hubsystems noch auf die Beschäftigten wirken sind nach der Leitmerkmalmethode im grünen Bereich bewertet worden, also unbedenklich für die Gesundheit.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Belastung durch die Handhabung der Lasten beim Wechsel von Reifen ist nun in einem ergonomisch positiven Bereich und der Gesundheitsschutz der Mitarbeiter konnte so gesichert werden. Außerdem sind die Mitarbeiter sehr zufrieden mit dem neuen System.

Begünstigende Umstände:

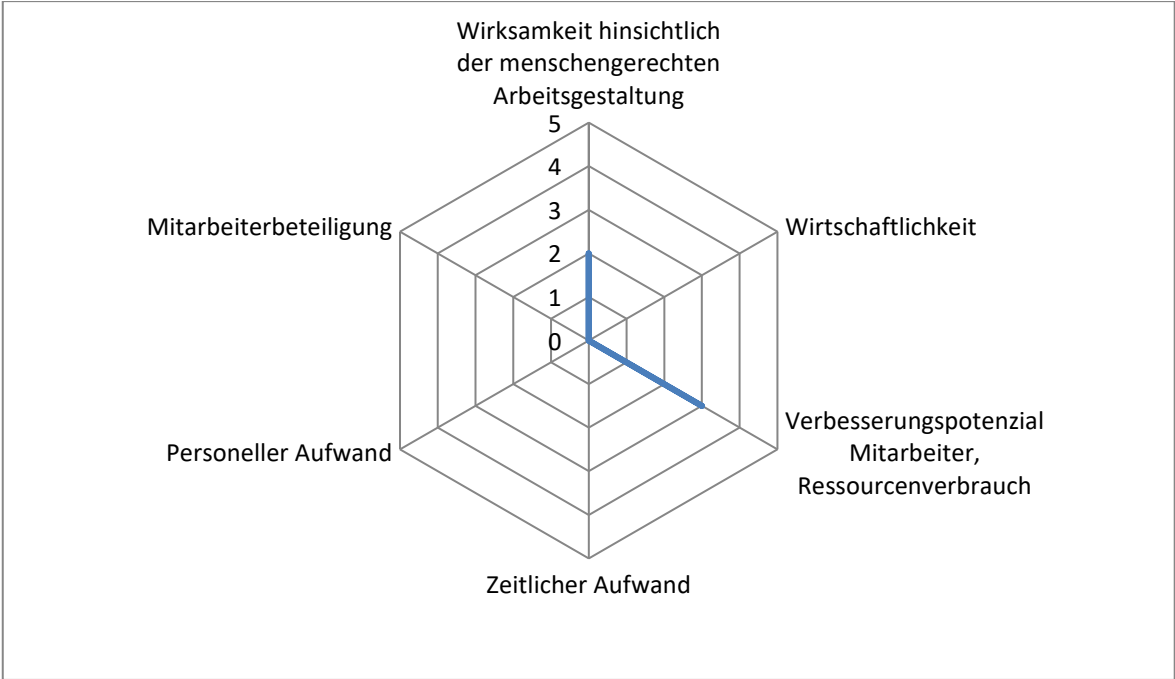
Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt)/ Kontaktdaten

Pneuhage Reifendienste GmbH & Co. KG, Nossen



2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Bei der Arbeit in der elektronischen Gebäudeausrüstung sind die Beschäftigten vielseitigen Gefahren und Unfallrisiken im Arbeitsalltag ausgesetzt.

Vor allem junge Mitarbeiter sollten zum Thema der Arbeitssicherheit sensibilisiert werden.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein Workshop angeboten, bei dem Auszubildende Filme zu Gefahrensituationen und Arbeitssicherheit erstellten. Diese Filme wurden allen Beschäftigten des Betriebs gezeigt.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Unfallzahlen und Krankheitstage sind nach der Aktion erheblich zurückgegangen.

Erfolgsfaktoren:

Die direkte Einbindung der Auszubildenden auf eine spielerische Weise sensibilisiert nachhaltig zu Themen der Arbeitssicherheit und auch andere Beschäftigte werden gut erreicht, da die Workshopteilnehmenden als Multiplikatoren fungieren.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Projekt wurde 2014 mit dem Präventionspreis der BG ETEM ausgezeichnet.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Für die Auszubildenden des zweiten Lehrjahrs wurde ein viertägiger Workshop angeboten, bei dem Filme zum Thema Arbeitssicherheit entwickelt wurden. Die Teilnehmenden stellten Gefahrensituationen aus ihrem Arbeitsalltag dar und wiesen so in präventiver Weise auf Risikofaktoren hin. Der Film wurde in der Betriebsversammlung allen Beschäftigten gezeigt.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Nach dem Projekt verringerte sich die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle um zwei Drittel und die Anzahl der krankheitsbedingten Fehltag ging um 52% zurück.

Zudem waren die Auszubildenden, die an dem Projekt teilnahmen motiviert sich mit Themen der Arbeitssicherheit auseinanderzusetzen und dies auch weiterzugeben.

Einige der teilnehmenden sprachen auch von verbessertem Zusammenhalt unter den Auszubildenden durch das Projekt und gaben an viel Neues gelernt zu haben.

Begünstigende Umstände:

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt)/ Kontaktdaten

Zausinger GmbH & Co. KG

Brienner Str. 52

80333 München

Telefon:

+49 89 523090

Telefon: +49 89 52309-0

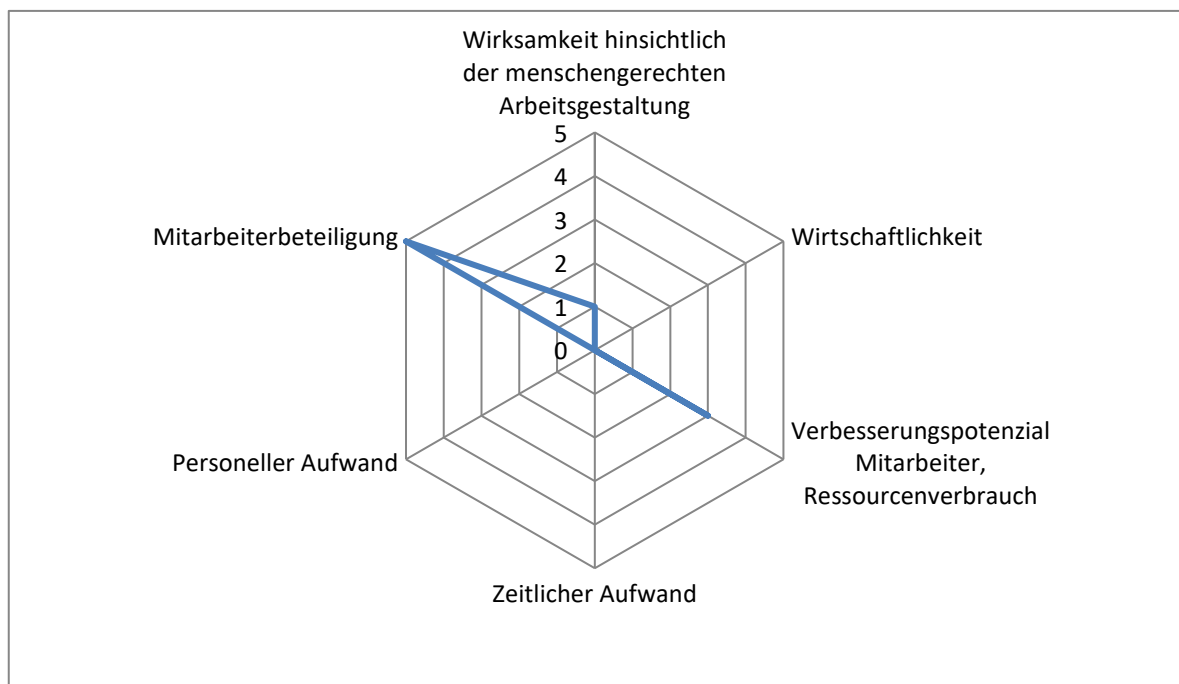
Telefax: +49 89 52309-300

E-Mail: henry.szuecs@zausinger.de

Ansprechpartner: David M. Meuer, Fachkraft für Arbeitssicherheit

80333 München

180 Mitarbeiter



Best Practice Beispiel Firmensport- und Gesundheitsförderung

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>Aktiv-Programm: Firmensport- und Gesundheitsförderung</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input checked="" type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Ziel war es die Gesundheit und das Wohlbefinden der Beschäftigten zu stärken und auch die soziale Interaktion im Kollegium zu verbessern.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input checked="" type="checkbox"/> Betrieb <input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Gesundheit und verbessertes soziales Wohlbefinden <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Gesundheit und Wohlbefinden sind wichtig für die Leistungsfähigkeit der Beschäftigten. Gute Beziehungen zwischen den Kollegen sind oft, besonders in unterschiedlichen Abteilungen oder für neue Mitarbeiter, schwierig aufzubauen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein umfassendes Firmensport- und Gesundheitsprogramm eingeführt. Dazu gehören Gesundheitstage, ein Sommerfest, Ernährungsberatung, Seminare und Aktionen, wie eine Kampagne zum Schritte zählen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Beschäftigten werden zu Fitness- und Gesundheitsthemen sensibilisiert. Außerdem wird es für Kollegen erleichtert sich kennen zu lernen und die Integration neuer Kollegen ist verbessert.

Erfolgsfaktoren:

Die Führungskräfte unterstützen das Programm indem sie es kommunizieren und selbst aktiv an den Aktionen teilnehmen.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Projekt startete 2008.

Die Schrittzähler-Aktion wurde 2009 durchgeführt.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Zuerst wurde eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Danach wurde ein Gesundheitsprogramm erarbeitet, was auf die Bedürfnisse der Beschäftigten zugeschnitten ist.

Das Gesundheitsprogramm verfolgt einen präventiven Ansatz und soll zu größerem Wohlbefinden der Beschäftigten führen.

Es werden Präventionsaktionen für Rücken und Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Seminare zu Themen wie Entspannung, Stressmanagement und Raucherentwöhnung angeboten.

Ergänzt wird dies durch Teamsportangebote und Gruppenbildungsmaßnahmen.

Ein Beispiel hierfür ist die Teilnahme an der Kampagne „Wir sind AKTIVER! Jeden Tag 3000 Schritte extra“ des Bundesministeriums. Es ging darum die Beschäftigten zur Integration von mehr Bewegung in ihren Arbeitsalltag zu animieren. Alle Teilnehmenden wurden mit Schrittzählern ausgestattet und die verschiedenen Teams sammelten Schritte. Das Unternehmen richtete auch einen internen Wettbewerb aus und die Gewinnerteams erhielten Gutscheine für Gruppenaktivitäten.

Insgesamt nahmen 308 Mitarbeiter an der Aktion teil.

Ergänzt wird das Programm auch durch Tipps zur Ernährung und einem neuen Ampelsystem in der Kantine, was die Beschäftigten über die Gesundheitsaspekte der Gerichte informiert.

Das Programm wird durch ein Team aus Mitarbeitern und einer externen Sportwissenschaftlerin entwickelt. Zusätzlich wird das Team durch externe Experten, wie Betriebsärzte, die Krankenkasse, Therapeuten und die Berufsgenossenschaft unterstützt.

Viermal jährlich wird das Programm überprüft und neue Schwerpunkte werden gesetzt.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Durch das umfassende Programm werden die Mitarbeiter für Themen der Gesundheitsförderung sensibilisiert und zu mehr Bewegung motiviert. Die Teamsport-Events fördern außerdem den Austausch zwischen Kollegen und verbessern so das Betriebsklima.

Begünstigende Umstände:

Die regelmäßigen Evaluationen der Maßnahmen ermöglichen, dass das Programm immer aktuell auf den spezifischen Handlungsbedarf der Arbeitsorganisation angepasst wird.

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Kooperation mit dem externen Dienstleister Fa. Integion GmbH.
Unterstützt wird das Projekt auch durch Krankenkassen und die Berufsgenossenschaft.

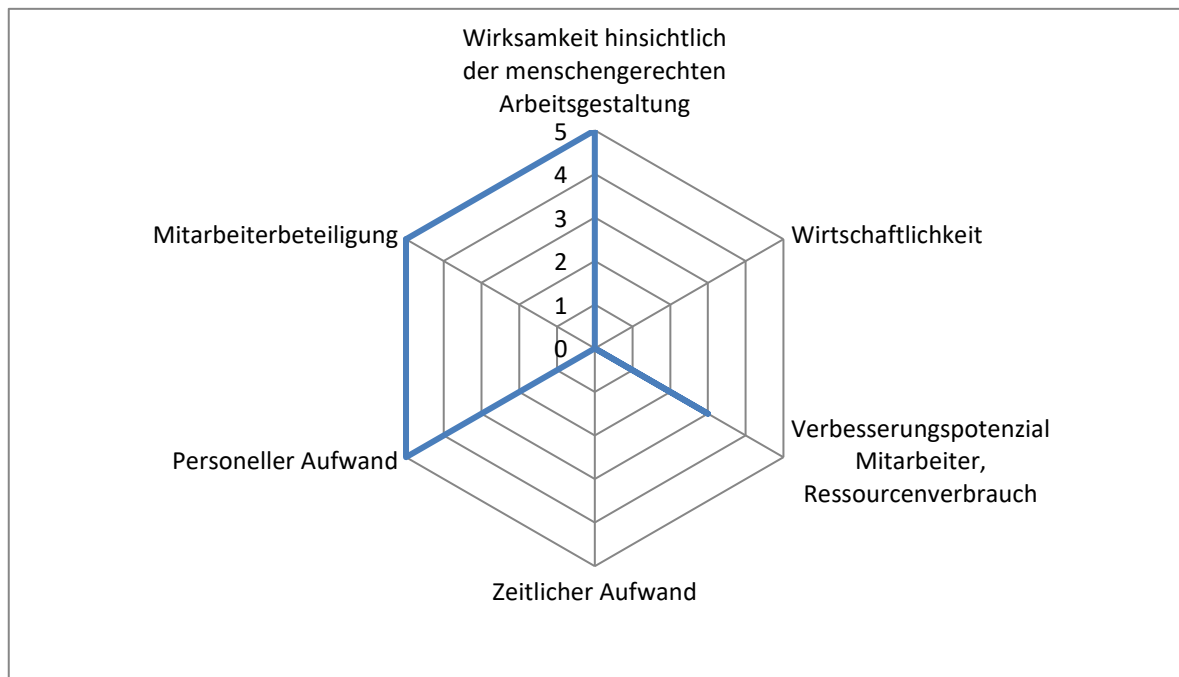
Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Telefónica O2 Germany GmbH & Co. OHG
(ca. 350 Beschäftigte im Betrieb Verl / Paderborn)

Hülshorstweg 30
33415 Verl

An der Talle 89
33102 Paderborn

www.telefonica.de



2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die Arbeit im Vertrieb und vor allem für technisches Servicepersonal ist psychisch und körperlich sehr anspruchsvoll.

Bei Reparaturen, Wartungen oder individuellen Anpassungen vor Ort beim Kunden, wird qualitativ hochwertige und schnelle Arbeit erwartet. Hierbei sind besonders die eventuell erschwerten Bedingungen und eine effiziente Kommunikations- und Entscheidungsstruktur eine Herausforderung.

Diese Faktoren können zu Stresssituationen für die Beschäftigten führen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen um die Kommunikation zu erleichtern und Stressfaktoren zu reduzieren.

Dazu gehören die Einführung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements, die technische Verbesserung von Kommunikationsmöglichkeiten und das Einbeziehen aller Mitarbeiter zum Thema Stressmanagement.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Organisation der Arbeitsabläufe konnte verbessert werden und die psychischen und physischen Belastungen der Mitarbeiter wurden reduziert.

Erfolgsfaktoren:

Ein gut organisiertes Vorgehen und die volle Unterstützung der Führungskräfte sind Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen zum Gesundheitsmanagement.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Es liegen keine näheren Informationen zum Einführungszeitpunkt vor.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Durch eine Analyse der gesundheits- und arbeitsorganisatorischen Situation des Unternehmens wurde gemeinsam mit Mitarbeitern in einer Arbeitsgruppe ein Maßnahmenplan erstellt.

Der Handlungsbedarf an psychosozialen Belastungen wurde hierbei an erste Stelle gesetzt. Danach sollten Maßnahmen zur Reduktion der physischen Belastungen erarbeitet werden.

Die hauptsächlichen Stressfaktoren in den unterschiedlichen Abteilungen wurden mit der Methode „Beurteilung von Belastungen aus Arbeitsprozessen“ (BBAP) festgestellt und Mitarbeiter konnten Lösungsvorschläge einreichen.

Daraufhin wurden Veränderungen in der Arbeitsorganisation vorgenommen, indem in bestimmten Bereichen eine Jobrotation eingeführt wurde und den besseren Umgang mit psychosozialen Belastungen konnten die Mitarbeiter in Stressmanagementseminaren lernen.

Das Kommunikationssystem wurde verbessert, indem eine Telefonzentrale, Gesprächsrunden auf verschiedenen Leitungsebenen mit vereinfachten Sitzungsprotokollen und verschiedene technische Hilfsmittel eingeführt wurden. Dazu gehörte die Beschaffung von neuer Kommunikations-Software und Hardware, wie Freisprechanlagen für die Fahrzeuge, Tablet-PCs und Laptops mit UMTS-Karte.

Zudem wurde für die Nachhaltigkeit der Verbesserungen das Gesundheitsmanagement neu systematisiert, was konkret bedeutet, dass Gefährdungsbeurteilungen regelmäßig aktualisiert werden und in festen zeitabständen Gesundheitskurse für die Beschäftigten angeboten werden.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Begünstigende Umstände:

Durch das direkte Einbinden der Mitarbeitenden und das Umsetzen der eingereichten Lösungsvorschläge sind die Verbesserungen praxisnah orientiert und die beschäftigten erfahren eine Wertschätzung, was zusätzlich zu einer Minderung der Stressfaktoren führt.

Aufgetretene Probleme:

Es sind keine Probleme bekannt.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Projektpartner bei Appenfelder waren das Berufsforschungs- und Beratungsinstitut für interdisziplinäre Technikgestaltung (BIT Bochum) und die Krankenkasse IKK Classic.

Dieses Projekt wurde im Rahmen der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) durchgeführt und vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) gefördert.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Linda Hirschfeld

Qualitätsmanagement, Gesundheitsmanagement

Appenfelder GmbH
Zum Scherbusch 8
51674 Wiehl-Marienhagen

Telefon: 02261 – 5010 – 440, l.hirschfeld@appenfelder.de, <http://www.appenfelder.de/>

Björn Stark

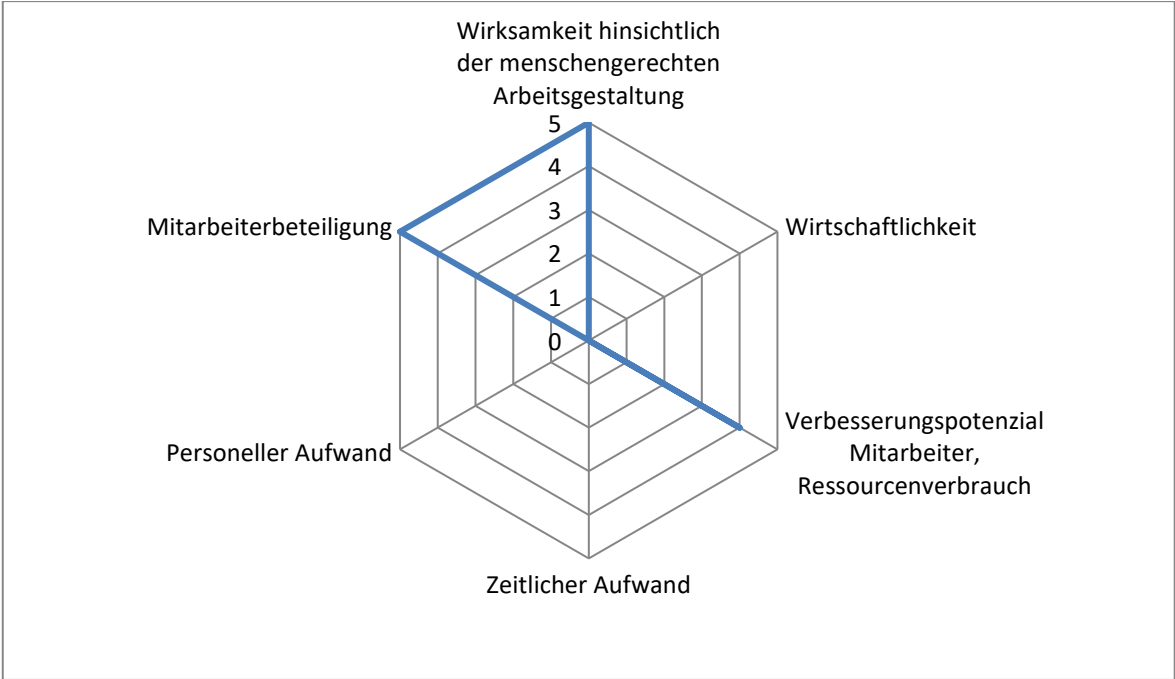
Gesundheitsmanager

IKK classic

Telefon: 02204 – 912 – 492, Bjoern.stark@ikk-classic.de, <http://www.ikk-classic.de/>

Unter www.handwerk-fit.de finden Betriebe, die sich in ähnlichen Situationen befinden, umfassende Informationen.

<http://www.inqa.de/DE/Angebote/Top-100-Impulse-aus-der-Praxis/Gesundheit/Appenfelder-Stressfaktoren-im-Betrieb-reduzieren.html>



Best Practice Beispiel Gesundheitsmanagement

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>Gesundheitsmanagement: Von der Kampagne zur Kultur</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: für alle Branchen	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Der demografische Wandel und der Wunsch nach Verbesserung des Wohlbefindens aller Beschäftigten waren der Handlungsanlass. Außerdem sollte der Krankenstand dauerhaft niedrig gehalten werden.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input checked="" type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Umfassende Sensibilisierung zu Gesundheits- und Sicherheitsthemen <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die E.ON Energie AG ist ein sehr großes Unternehmen.

Um mit den Auswirkungen des höheren Durchschnittsalters der Beschäftigten durch den demografischen Wandel umzugehen und um den Krankenstand niedrig zu halten war die Einführung eines umfassenden Gesundheitsmanagements notwendig.

Ziel war auch das Wohlbefinden aller Mitarbeiter nachhaltig zu fördern.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurden Betriebsvereinbarungen zum Gesundheitsmanagement getroffen. Diese beinhalten das Durchführen regelmäßiger Kampagnen, welche durch bereichsspezifische Projekte erweitert werden und sollen so zunehmend Maßnahmen der Gesundheitsförderung standardisieren.

Zu den Aktionen gehören Informationsveranstaltungen, Gesundheitstrainings und Vorsorgeuntersuchungen, sowie Kurse und Coachings.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Durch die deutliche Präsenz von Kampagnen des Gesundheitsmanagements werden alle Beschäftigten zu Gesundheitsthemen sensibilisiert und verändern so das betriebliche Gesundheitsklima.

Erfolgsfaktoren:

Wichtig ist die Entwicklung eines überprüfbaren Gesundheitsmanagementsystems, um die Steuerung und Koordination des Gesundheitsmanagements auch in den Tochterunternehmen zu gewährleisten. Dies wird über eine vorgegebene Dokumentation und regelmäßige Selbstevaluationen erreicht.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Der Aufbau des Gesundheitsmanagements begann 2005.
Seit 2008 wird ein System zum Gesundheitsmanagement durch betriebliche Vereinbarungen verbindlich vorgeschrieben.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Das Unternehmen entwickelte 2008 Vorgaben, die das Gesundheitsmanagement überprüfbar und besser koordinierbar machen sollten. Dazu gehörte eine regelmäßige Selbstkontrolle der Tochterfirmen und eine einheitliche Dokumentationsstruktur.

Zudem wurden Leitgedanken formuliert. Ein Leitsatz lautet: „Von der Kampagne zur Kultur“. Das bedeutet, dass sich das Unternehmen zum Ziel gemacht hat aus der Durchführung unterschiedlicher Kampagnen, ergänzt durch Aktionen, welche auf spezifische Zielgruppen zugeschnitten sind, Maßnahmen für die fortlaufende betriebliche Gesundheitskultur abzuleiten. Die Kampagnen beinhalteten Vorsorgeuntersuchungen wie Diabetes Früherkennung, Darmkrebsvorsorge und Untersuchungen zu Haut-, Rücken- und Stresserkrankungen.

Außerdem gibt es Informationsveranstaltungen, Kurse und Aktionen wie beispielsweise Vielfahrtipps, Raucherentwöhnungskurse, Stresspräventionsseminare, Schrittzähleraktionen und individuelle Beratung zu Themen wie Bewegung und Ernährung.

Unterstützt werden diese Aktionen durch die Energie-BKK und deren jährliche Gesundheitsberichte und Dokumentationen der Maßnahmen durch beispielsweise Befragungen der Versicherten.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Ergebnisse sind eine stetige zuverlässige Entwicklung des Gesundheitsmanagements im gesamten Unternehmen. Diese wird durch die Einführung von Maßnahmen nach der Durchführung von Kampagnen an die jeweiligen Bedürfnisse angepasst und ist durch ein standardisiertes Managementverfahren nachvollziehbar und prüfbar.

Alle Beschäftigten werden durch die ständige Präsenz der Gesundheitsthemen nachhaltig zu diesen sensibilisiert und tragen so die Gesundheitskultur des Unternehmens mit.

Begünstigende Umstände:

Die enge Zusammenarbeit mit der Energie-BKK erleichtert die optimale Ausweitung des Gesundheitsmanagementkonzepts mit allen Maßnahmen auf den gesamten Konzern.

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

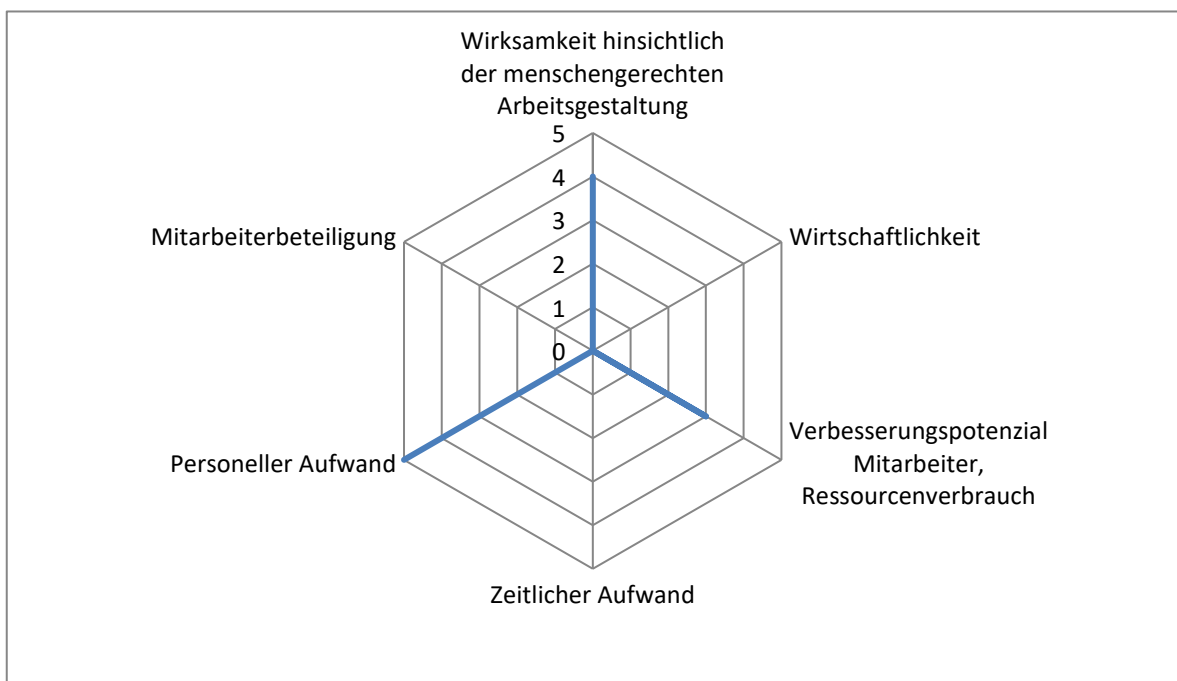
Die energie-BKK unterstützt das Projekt mit weiteren Aktionen.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

E.ON Energie AG
(30.000 Beschäftigte)
Briennerstraße 40
80333 München

<http://www.eon-energie.com>

<http://www.deutscher-unternehmenspreis-gesundheit.de/zertifiziertes-unternehmen/unternehmen/profil/eon-energie-ag/>



Best Practice Beispiel Mitarbeiterereinbindung

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel			
<u>Mitarbeiterereinbindung: „Keine Entscheidungen am grünen Tisch“</u>			
Branche (ggf. Tätigkeiten)	Betriebsgröße	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ...	
<input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input checked="" type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: Logistik	<input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	<input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)	
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung			
Ein erhöhtes Krankheitsaufkommen, der demografische Wandel und sich ändernde Marktbedingungen fordern Umstrukturierungsmaßnahmen des Unternehmens und der Arbeitsorganisation.			
Arbeitssystemelement			
Teilsystem	<input checked="" type="checkbox"/> Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr	<input type="checkbox"/> Kunde
<input type="checkbox"/> Eingabe:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe:		
<input checked="" type="checkbox"/> Mensch:	Beschäftigte gestalten die Arbeitsorganisation aktiv mit		
<input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsmittel:	Dienstfahrzeuge sind auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter angepasst		
<input type="checkbox"/> Arbeitsablauf:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung:		
<input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit		
<input checked="" type="checkbox"/> täglich			
<input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/> <30km	<input type="checkbox"/> 200-500km	
<input type="checkbox"/> wöchentlich	<input type="checkbox"/> 31-50km	<input type="checkbox"/> >500km	
<input type="checkbox"/> monatlich	<input type="checkbox"/> 51-200km		
<input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	<input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen		

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die Marktbedingungen der Carlsberg Deutschland Logistik GmbH verändern sich ständig, da der Bierkonsum seit Jahren rückläufig ist.

Zudem verändern sich die Altersstrukturen der Beschäftigten durch den demografischen Wandel zu einem höheren Durchschnittsalter, dies hat einen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter.

In Kombination mit einer erhöhten Krankheitszahl, sind Umstrukturierungsmaßnahmen des Gesundheitsmanagements notwendig, um den veränderten Herausforderungen gewachsen zu sein.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde eine Umstrukturierung der Arbeitsorganisation und des Gesundheitsmanagements durchgeführt. Besonders wichtig war dabei die Einbindung aller Beschäftigten durch regelmäßige Gesprächsrunden und direkte Einwirkung auf Entscheidungsprozesse.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Veränderungen sind besser auf die Beschäftigten angepasst und die Mitarbeiter fühlen sich ernstgenommen und unterstützt in ihren Anliegen.

Erfolgsfaktoren:

Der Veränderungsprozess muss gut und sensibel begleitet werden, damit niemand übergangen wird und die Umstrukturierung als Chance zur Verbesserung wahrgenommen wird.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Seit 2011 werden die Umstrukturierungsmaßnahmen so umgesetzt.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Mit einer Studie wurden die notwendigen Handlungsfelder im Gesundheitsmanagement des Unternehmens festgestellt. Dabei ergab sich ein Handlungsbedarf zur stärkeren Partizipation der Mitarbeitenden an der Arbeitsorganisation.

Um Mitarbeiter bei den Umstrukturierungsmaßnahmen in Entscheidungsprozesse einzubinden gibt es wöchentliche Gruppengespräche. Hier werden Informationen ausgetauscht und Wünsche und Anforderungen an Arbeitsbereiche können geäußert werden.

So sind die Mitarbeiter beispielsweise bei der Wahl neuer Dienstfahrzeuge direkt einbezogen und können Wünsche bezüglich der Ausstattung umsetzen. Die Fahrzeuge sind so je nach Bedarf mit Standklimaanlage, Külschrank oder vereinfachten Bedienhilfen für LKW-Trailer ausgestattet worden.

Ergänzend werden zur Förderung der allgemeinen Gesundheit regelmäßig Gesundheitstage im Unternehmen angeboten.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Durch die stärkere Partizipation der Mitarbeiter an Entscheidungsprozessen der Arbeitsorganisation, kann direkter auf die praktischen Bedürfnisse eingegangen werden. Dies führt einerseits dazu, dass die Arbeitsmittel besser auf die konkreten Arbeitsanforderungen angepasst sind und der Arbeitsablauf besser funktioniert. Und auf der anderen Seite sind die Mitarbeiter zufriedener, da auf ihre Bedürfnisse eingegangen wird und sie die Möglichkeit haben ihr Arbeitsumfeld aktiv zu gestalten. Die Zufriedenheit der Mitarbeiter fördert Leistungsfähigkeit und minimiert Stressfaktoren, die zu Unfall- und Krankheitsrisiken einen großen Beitrag leisten.

Außerdem können die vorhandenen Ressourcen an Wissen der Mitarbeiter durch die Gesprächsrunden weitergegeben und optimal genutzt werden.

Begünstigende Umstände:

Das zunehmende Durchschnittsalter der Beschäftigten durch den demografischen Wandel hat auch den positiven Aspekt, dass die Beschäftigten höheren Alters oft auch einen größeren Erfahrungsschatz mitbringen und so wichtige Hinweise bei der Entscheidungsfindung geben können.

Aufgetretene Probleme:

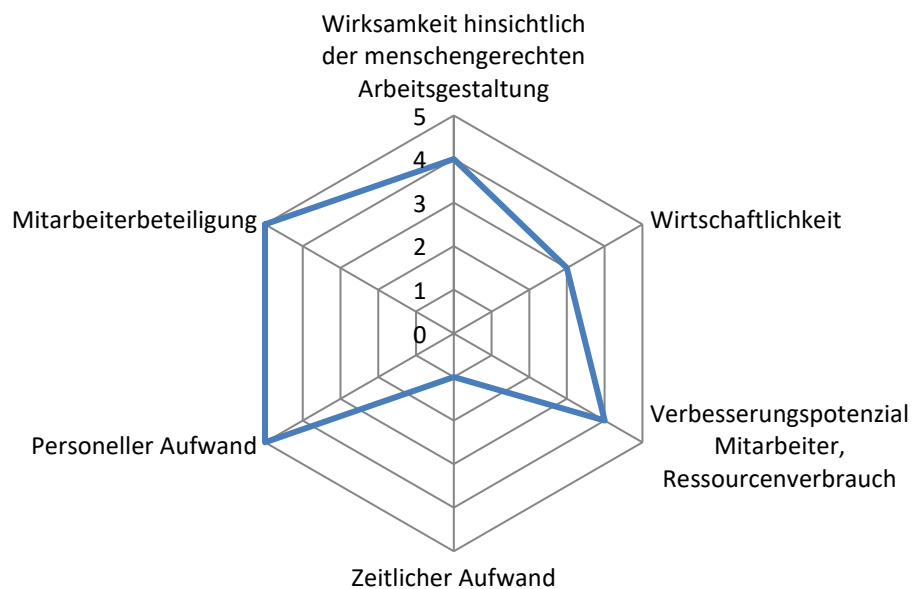
Für einige Mitarbeiter bedeuten Neuerungen eine Unsicherheit.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt)/ Kontaktdaten:

Carlsberg Deutschland Logistik GmbH, Hamburg
Klaus Falinski,
kaufmännischer Leiter Logistik

a. <http://psyga.info/ihre-schritte/best-practice/interview-carlsberg-logistik/>



2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Beim Be- und Entladen war das Unfallrisiko besonders hoch. Das lag an den Auf- und Abstiegshilfen, die von der Ladefläche aus schlecht sichtbar waren und den Mitarbeitern nur wenig Halt gaben.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Die Zweigniederlassung Mitte der REWE Markt GmbH entwickelte gemeinsam mit dem Fahrzeughersteller eine sicherere Variante der Auf- und Abstiegshilfen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Zahl der Arbeitsunfälle ist stark gesunken und die Mitarbeiter sind zufrieden.

Erfolgsfaktoren:

Da der Fahrzeughersteller bei dem Projekt mit dem Unternehmen zusammen arbeitete, ist die Tritthilfe praxisnah auf die Anforderungen im Arbeitsalltag ausgerichtet.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Set 2014 wird die entwickelte Konstruktion an allen Neufahrzeugen des Unternehmens verwendet.

Die Aktion wurde 2015 zum Deutschen Arbeitsschutzpreis nominiert.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Das Unternehmen entwickelte gemeinsam mit dem Fahrzeughersteller Nutzfahrzeuge Rohr GmbH eine sicherere Tritthilfe.

Das Hilfsmittel ist nun treppenförmig aufgebaut und um 180 Grad schwenkbar.

Zudem ist eine Anlasssperrung in die LKWs eingebaut worden, sodass das Fahrzeug erst gestartet werden kann, wenn die Tritthilfe eingeklappt und befestigt ist.

Seit 2014 sind alle Neufahrzeuge des Unternehmens mit der entwickelten Tritthilfe ausgestattet.

Weitere Verbesserungen sind in Entwicklungs- und Testphasen: eine Absturzsicherung für die Ladebordwand, eine Rundumsichtkamera und zusätzliche Blinker und Bremsleuchten.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Zahl der Arbeitsunfälle ist stark gesunken und die Mitarbeiter sind zufrieden mit der Konstruktion.

Die Be- und Endladung der LKWs kann so reibungsloser abgewickelt werden.

Begünstigende Umstände:

Der direkte Praxisbezug wird durch die problemorientierte Entwicklung des Hilfsmittels hergestellt.

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Angaben zu aufgetretenen Problemen vor.

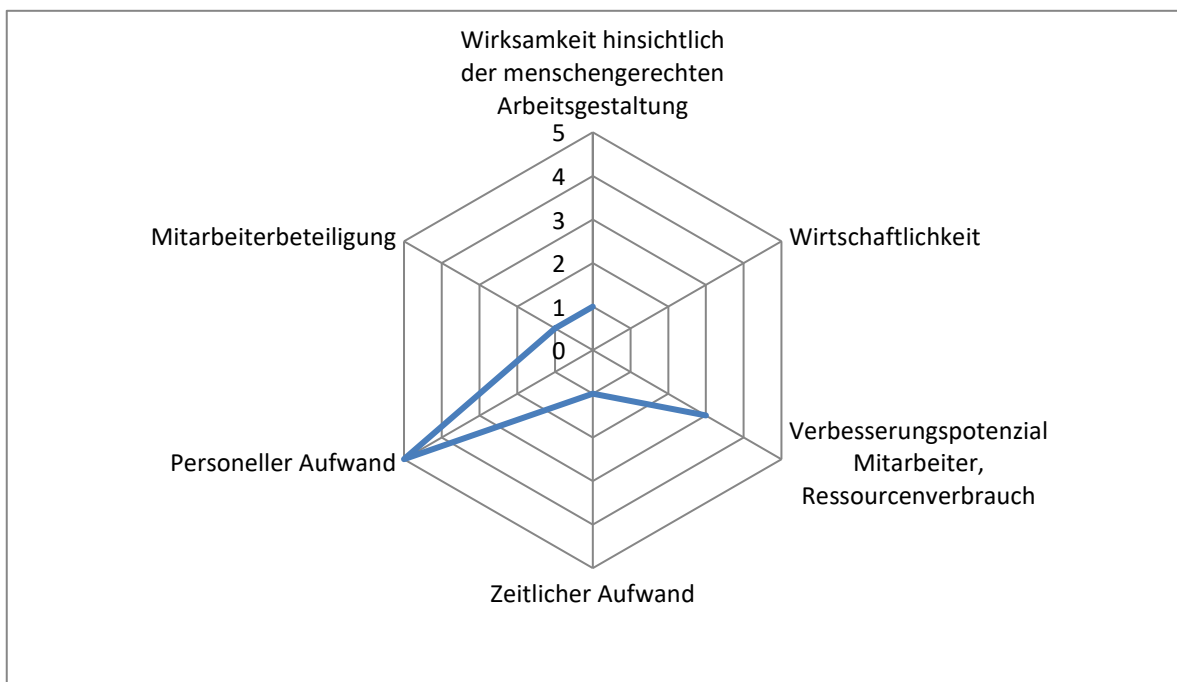
Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Das Projekt wurde gemeinsam mit dem Fahrzeughersteller Nutzfahrzeuge Rohr durchgeführt.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt)/ Kontaktdaten

Rewe Markt GmbH Zweigniederlassung Mitte
330000 Mitarbeiter
Willi Auth, Arbeitssicherheit Logistik
willi.auth@rewe-group.com
www.rewe.de

Quelle: http://www.deutscher-arbeitsschutzpreis.de/wp-content/uploads/2015/10/Brosch%C3%BCre_Deutscher-Arbeitsschutzpreis-2015.pdf



Best Practice Beispiel Flexibles Gesundheitsprogramm

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel Flexibles Gesundheitsprogramm: Orientierung an den Bedürfnissen der Mitarbeiter		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input checked="" type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Der Handlungsanlass ergab sich aus allgemeinen gesundheitlichen Belastungen, Stress und der erschwerten einheitlichen Organisation des Gesundheitsmanagements, da das Unternehmen dezentral strukturiert ist.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input checked="" type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Stressmanagement und Familienunterstützung <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsablauf: Verbesserte Arbeitszeiten, teilweise Gleitzeit <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

In dem Unternehmen gibt es verschiedene Arbeitsprofile, welche unterschiedliche Belastungen mit sich bringen.

Mitarbeiter im Außendienst stehen beispielsweise häufig unter großem Zeitdruck und arbeiten sehr eigenverantwortlich, sie erfahren oft ein erhöhtes Stressrisiko und der soziale Austausch mit Kollegen fehlt.

Andere psychische Belastungen kann Schichtarbeit auslösen.

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind ein weiterer Faktor, der einen Einfluss auf das Stresslevel der Beschäftigten haben kann.

Es ist ein gutes Gesundheitsmanagement notwendig, um der Herausforderung durch die dezentrale Standortstruktur des Unternehmens zu begegnen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurden verschiedene familienunterstützende Maßnahmen und Aktionen zum Stressmanagement eingeführt.

Außerdem wurde eine Art mobiles Gesundheitsprogramm für Mitarbeiter des Außendienstes etabliert.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Beschäftigten werden in der Vereinbarkeit von Familie und Beruf unterstützt, dies und Maßnahmen zur Stressbewältigung machen die Arbeit sozialverträglicher.

Erfolgsfaktoren:

Wichtig, ist dass die Führungskräfte hinter den Maßnahmen stehen und auch selbst an Aktionen teilnehmen.

Wenn direkt auf die Mitarbeiter eingegangen wird, muss das Konzept nicht sehr aufwändig sein um zu funktionieren.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

2011 wurde eine allgemeine weltweite Mitarbeiterbefragung im Unternehmen durchgeführt.

Seit 2014 gibt es ein mobiles Gesundheitsprogramm.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Nachdem eine allgemeine Mitarbeiterbefragung durchgeführt wurde, wurden unterschiedliche Maßnahmen für verschiedene Zielgruppen eingeführt:

Vielen Beschäftigten konnte ein Gleitzeitmodell angeboten werden. Die Beschäftigten der Schichtarbeit, wechseln regelmäßig ihre Schichten und können aus gesundheitlichen Gründen auch nur Tagschichten übernehmen.

Für die Beschäftigten des Außendienstes wurde an der jährlichen Messe eine Art mobiles Gesundheitsprogramm mit Massagen und dem freien Eintritt in Thermen in der Nähe des Messestandorts eingeführt.

Für alle Mitarbeiter wurden unterstützende Maßnahmen zur Kinderbetreuung entwickelt. Dazu gehört ein Ferienprogramm, sowie Kooperationen mit Kitas.

Zusätzlich gibt es Veranstaltungen zu psychischer Gesundheit und zum Thema Sucht für Führungskräfte.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Arbeit wird durch die Änderungen der Arbeitszeitregelung und der Familienfreundlichkeit, sozialverträglicher. Das wirkt sich positiv auf das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter aus.

Begünstigende Umstände:

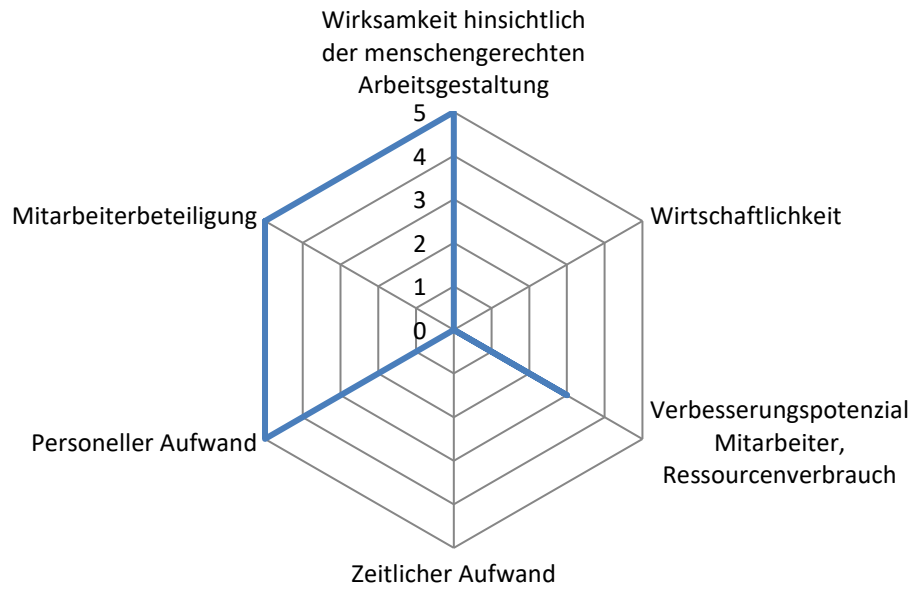
Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Petra Schreiner, Leiterin Care Management, Human Resources, Hager Group, Blieskastel



2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Bei der Paketzustellung ist die Ladungssicherung besonders wichtig. Hierfür gab es aber kein praktikables System, was eine einfache gute Anwendung für die Beschäftigten ermöglichte. Deshalb sollte ein System entwickelt werden.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein einfaches Ladungssicherungssystem praxisnah durch einen Experten entwickelt und nach einer Testphase in viele der Zustellfahrzeuge integriert.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Mitarbeiter und das Unternehmen sind sehr zufrieden mit dem neuen Konzept. Die Arbeitsabläufe können so reibungsloser und angenehmer gestaltet werden.

Erfolgsfaktoren:

Es ist von großer Wichtigkeit solche konstruktiven Maßnahmen praxisnah zu gestalten und genau auf die spezifischen Anforderungen des Arbeitsalltags anzupassen.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Projekt wurde 2011 als Beispiel Guter Praxis ausgezeichnet.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Ein betriebseigener Experte zur Ladungssicherung entwickelte ein neues Ladungssicherungssystem, was speziell auf die Anforderungen, die der Arbeitsalltag der Paketzusteller angepasst ist. Dieses System besteht aus zwei Maßnahmen. Zum einen wurde ein Netz eingeführt, das die gestapelten Pakete sichert. Es ist gut handhabbar, indem es je nach Beladungsmenge verschoben und angepasst werden kann. Da die Zusteller die Netze anwenden müssen, wurden auch verschiedene Netztypen zu Beginn auf verschiedenen Fahrzeugen getestet. Bis zur finalen Version wurden etwa 10 Netze auf Fahrzeugen im Tagesgeschäft getestet und das Feedback der Zusteller dabei eingeholt. Die Netze wurden dabei von den Lieferanten fast immer kostenlos zu Verfügung gestellt und diese Testphase dauerte ungefähr ein Jahr. Außerdem wurde eine rutschhemmende Matte im vorderen Bereich der Fahrzeuge angebracht. Auf dieser können die Pakete für den nächsten Kunden bereitgestellt werden und sind ausreichend gesichert. Nach einer erfolgreichen Testphase wurden 3000 Fahrzeuge mit dem neuen System ausgestattet.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Mitarbeiter und das Unternehmen sind sehr zufrieden mit dem neuen System. Es erleichtert den Arbeitsablauf bei der Paketzustellung und macht die Arbeit für die Beschäftigten so angenehmer und effektiver. Zudem gehen die Bußgelder deutlich zurück. Die Kontrollbehörden wissen, dass der DPD seiner Verantwortung als Verloader gerecht wird.

Begünstigende Umstände:

Aufgetretene Probleme:

Es gab keine Probleme bei der Durchführung.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt)/ Kontaktdaten

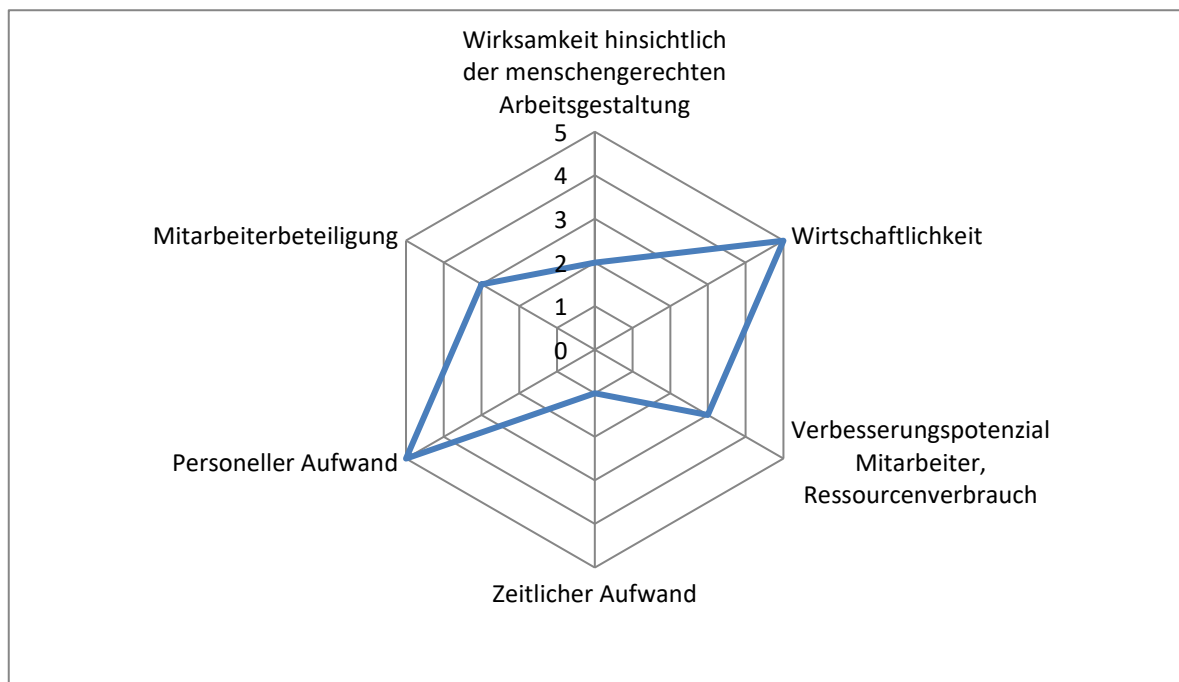
DPD GeoPost (Deutschland) GmbH
Am Röhrenwerk 9
47259 Duisburg

Michael Girbes, Experte für Ladungssicherung

Fon dienst: 0203/9988-1114

Fax dienst: 0203/9988-1119

michael.girbes@depot147.dpd.de



4. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Das Verschließen der Lkw-Planen war ein sehr aufwändiger und unhandlicher Vorgang, bei dem sich die Beschäftigten wiederholt verletzten, weil ungeeignete Werkzeuge wie Schraubenzieher verwendet wurden, um die Ösen der Plane über die Krampen zu ziehen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde eine technische Lösung gefunden, die den Verschlussvorgang erleichtern soll. Ein spezielles Werkzeug wurde entwickelt.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Zahl der Unfälle beim Verschluss der Planen ist deutlich zurückgegangen und der Vorgang ist schneller und unkomplizierter.

Erfolgsfaktoren:

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Projekt wurde 2011 als Beispiel Guter Praxis mit dem Präventionspreis der BGHW ausgezeichnet.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein spezielles Werkzeug entwickelt, was beim Verschließen der Lkws als Hilfsmittel dient. Es handelt sich dabei um ein Rohr, an dem ein Winkel befestigt ist.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Zahl der Unfälle beim Verschluss der Planen ist deutlich zurückgegangen und der Vorgang ist schneller und unkomplizierter. Die Mitarbeiter sind zufrieden mit der Lösung.

Begünstigende Umstände:

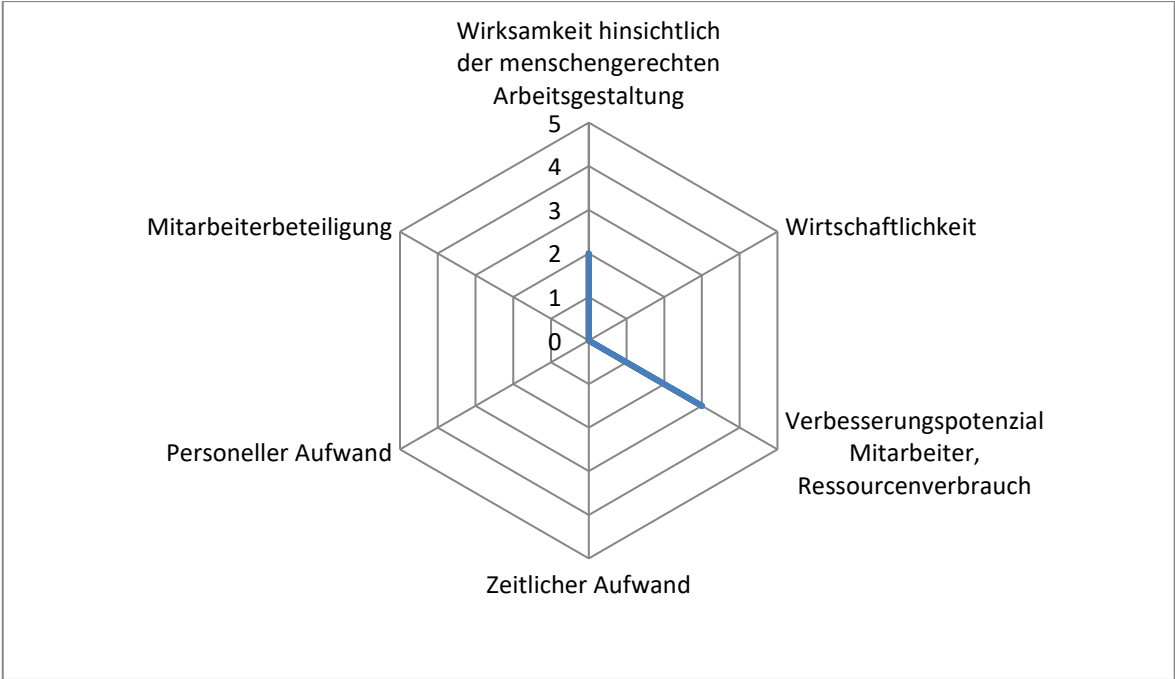
Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Gebrüder Heinemann, Hamburg



2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die Mitarbeiter sind innerhalb ihres Arbeitsalltags täglich mit Kraftfahrzeugen unterwegs.

Die Anschnallpflicht wird von den Fahrern und Beifahrern jedoch nicht konsequent eingehalten. Dies ergab sich aus Stichprobenuntersuchungen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR).

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

In Kooperation mit der Unfallkasse Berlin (UKB) wurden Aktionstage veranstaltet, die auf das Verhalten der Mitarbeitenden einwirken sollten. Insbesondere ging es um Verkehrssicherheit und darum ein Bewusstsein für die eigene Sicherheit zu entwickeln.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Es wurde Höheres Bewusstsein der Kraftfahrer und Beifahrer für die eigene Sicherheit im Verkehr und die Bedeutsamkeit der Anschnallpflicht erzielt

Erfolgsfaktoren:

Durch sehr anschauliche Beispiele werden die Beschäftigten besser erreicht.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Der Zeitpunkt der Aktionstage war im Mai 2011.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Die Aktionstage wurden im Voraus über das betriebliche Intranet, die Mitarbeiterzeitschrift und durch auf das Unternehmen zugeschnittene Plakate beworben.

Die Aktionstage fanden in den Betriebshöfen statt.

Um auf die Relevanz der Gurtpflicht hinzuweisen, wurde anhand eines Gurtschlittens (ausgeliehen von der BG Verkehr), und eines Videos aufgezeigt, welche Folgen Auffahrunfälle schon bei geringen Geschwindigkeiten haben können.

Zusätzlich waren Experten der Unfallkasse Berlin vor Ort und es wurde ein Quiz zum Thema Fahrsicherheit und ein Sehtest angeboten.

Durchgeführt und geplant wurde die Aktion von Mitarbeitern der Berliner Stadtreinigungsbetriebe in Zusammenarbeit mit Beschäftigten der Unfallkasse Berlin.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Ergebnisse wurden in Gesprächsrunden ermittelt und es stellte sich heraus, dass die Mitarbeitenden, durch die anschaulichen Erläuterungen zur Fahrsicherheit, ein erhöhtes Bewusstsein für die Wichtigkeit der Anschnallpflicht entwickelten.

Begünstigende Umstände:

Als begünstigende Umstände waren die Unterstützung der Führungskräfte des Unternehmens, die niederschwellige Teilnahme durch das Ausrichten der Aktionstage in den Betriebshöfen des Unternehmens und der Einbezug der Beschäftigten bei der Durchführung der Aktion.

Zudem hat die betriebsinterne Werbung vermutlich zu einer größeren Teilnahmezahl geführt.

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu aufgetretenen Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Die Aktionstage fanden in Kooperation mit der Unfallkasse Berlin (UKB) und mit Unterstützung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) statt.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Berliner Stadtbereinigungsbetriebe (BSR)

Beschäftigte: mehr als 5000

Kontaktdaten:

Anstalt des öffentlichen Rechts

Ringbahnstr. 96

12103 Berlin

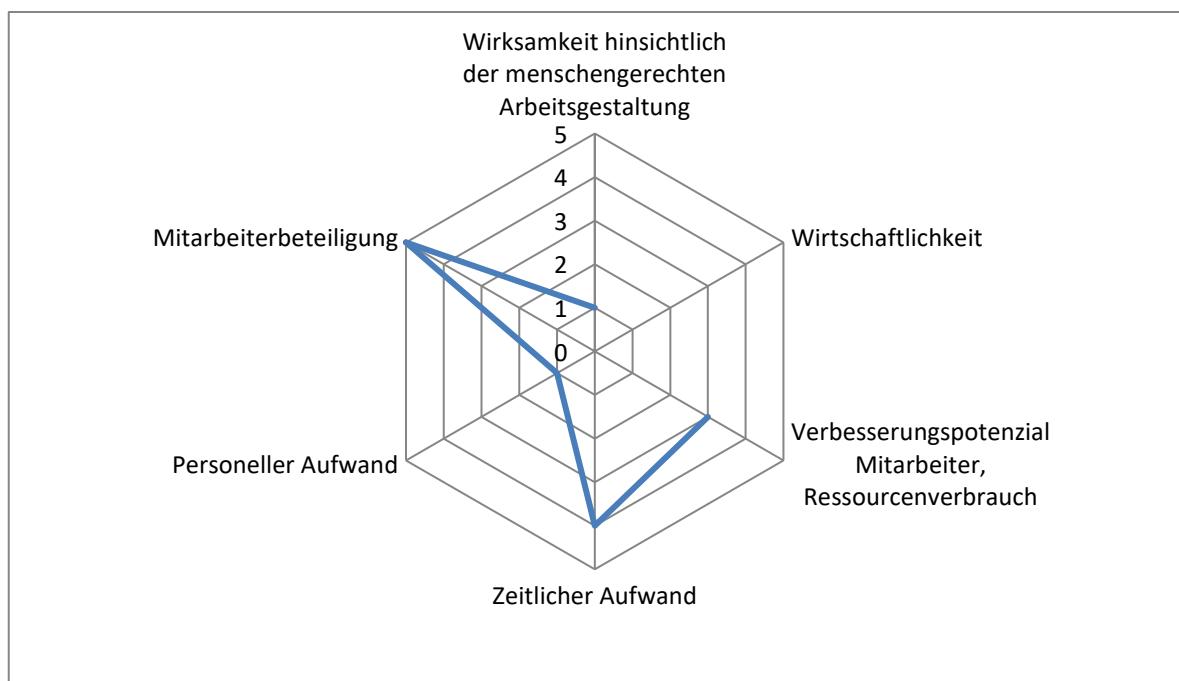
Tel.: 030 7592-4900

Fax: 030 7592-2262

E-Mail: service@BSR.de

a. http://gerhards-design.de/newsletter/ukberlin/1-2012/Aktionstage_gegen_Gurtmuffel.pdf

b. Risiko Raus s.48



Best Practice Beispiel Workshop Sichere Einsatzfahrt

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel			
<u>Workshop: „Sichere Einsatzfahrt“</u>			
Branche (ggf. Tätigkeiten)	Betriebsgröße	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ...	
<input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input checked="" type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: Notfallmanagement	<input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	<input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)	
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung			
Die Notfallmanager der Deutschen Bahn Netz AG sind ähnlichen Belastungen wie Rettungsdienste ausgesetzt, verfügen jedoch nicht über die gleichen Sonderrechte. Das führt zu erhöhtem Unfallrisiko und starken Belastungssituationen.			
Arbeitssystemelement			
Teilsystem	<input type="checkbox"/> Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr	<input type="checkbox"/> Kunde
<input type="checkbox"/> Eingabe:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe:		
<input checked="" type="checkbox"/> Mensch:	Fahrer des Notfallmanagements		
<input type="checkbox"/> Arbeitsmittel:		
<input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsablauf:	Sicheres Verhalten in Extremsituation im Verkehr		
<input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung:		
<input checked="" type="checkbox"/> Ausgabe:	Erfahrungserweiterung und Handlungskompetenz im Verkehr		
Häufigkeit der Mobilität	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit		
<input checked="" type="checkbox"/> täglich			
<input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/> <30km	<input type="checkbox"/> 200-500km	
<input type="checkbox"/> wöchentlich	<input type="checkbox"/> 31-50km	<input type="checkbox"/> >500km	
<input type="checkbox"/> monatlich	<input type="checkbox"/> 51-200km		
<input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	<input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen		

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Konflikt: Schnelles und sicheres Fahren.

Die Fahrer des Notfallmanagements sind vielfältigen Belastungen ausgesetzt. Der zeitliche Druck bei Einsatzfahrten führt in Kombination mit dem Verwenden einer Sondersignalanlage und dem jeweiligen Verkehrsaufkommen zu Stress-situationen.

Die Notfallmanager der DB Netz AG haben keine spezifischen Sonderrechte, die Rettungsdiensten zufallen. Das kann weitere Problematiken aufwerfen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurden Workshops zum Thema der sicheren Einsatzfahrt angeboten. Die Teilnehmenden übten die besonderen Verkehrssituationen mit einem Fahrsimulator. Andere Beschäftigte konnten die Übung beobachten und dann gemeinsam auswerten und diskutieren. Außerdem wurden theoretische Grundlagen besprochen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Teilnehmenden erlernen Fahrstrategien zur Prävention von Verkehrsunfällen und können Gefahrensituationen früher erkennen und vermeiden.

Erfolgsfaktoren:

Durch das eigene Erfahren in der Simulation und das gemeinsame Beobachten und Reflektieren aller Teilnehmenden bei der Übungsmitschau werden gute Lerneffekte erzeugt, da die Diversität der erfahrenen Situationen vergrößert wird.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Juli 2011

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Der Workshop wurde für die Notfallmanager der Deutschen Bahn Netz AG von der ehemaligen Eisenbahn Unfallkasse (EUK) angeboten. Hierbei wurde ein Konzept des Instituts für Arbeit und Gesundheit (IAG) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) für Rettungsdienste weiterentwickelt und angepasst.

Inhaltlich gab es zwei Hauptbestandteile, Praktische Übungen am Fahrsimulator und theoretische Grundlagenvermittlung durch Experten. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf sichere Handlungsstrategien bei der Nutzung von „Sonderspuren“, bei Überholvorgängen, Überlandfahrten und Verhalten an Straßenkreuzungen, sowie Ablenkung durch kombinierte Belastungen, wie Gefahr durch andere Verkehrsteilnehmer, Zeitdruck oder Telefonieren während der Fahrt gelegt.

Insbesondere wurde auch der Einsatz der Sondersignalanlage (Martinshorn und Blaulicht) thematisiert und auf situationsabhängige Notwendigkeit überprüft.

Für die Fahrsimulationen wurde ein Simulator des Instituts für Arbeit und Gesundheit genutzt.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Teilnehmenden nahmen die Workshops sehr positiv auf.

Der Workshop setzt an dem Handlungsvermögen und der Risikoeinschätzung der Notfallmanager an. Die Beschäftigten können Gefahrensituationen früher erkennen und vermeiden. Es geht im Gegensatz zum Fahrsicherheitstraining um Prävention von Unfallrisiken und weniger um die Bewältigung von Risikosituationen durch Fahrzeugkenntnis.

Begünstigende Umstände:

Der hohe kommunikative Anteil erhöht die Bereitschaft der Teilnehmenden zur Einsicht.

Zudem werden Verhaltensänderungen durch das simulierte Erleben der Risikosituationen hervorgerufen.

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu aufgetretenen Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Der Workshop wurde von der ehemaligen Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) mit Unterstützung des Instituts für Arbeit und Gesundheit (IAG) angeboten. Durch letzteres wurden Räumlichkeiten und der Fahrsimulator zur Verfügung gestellt.

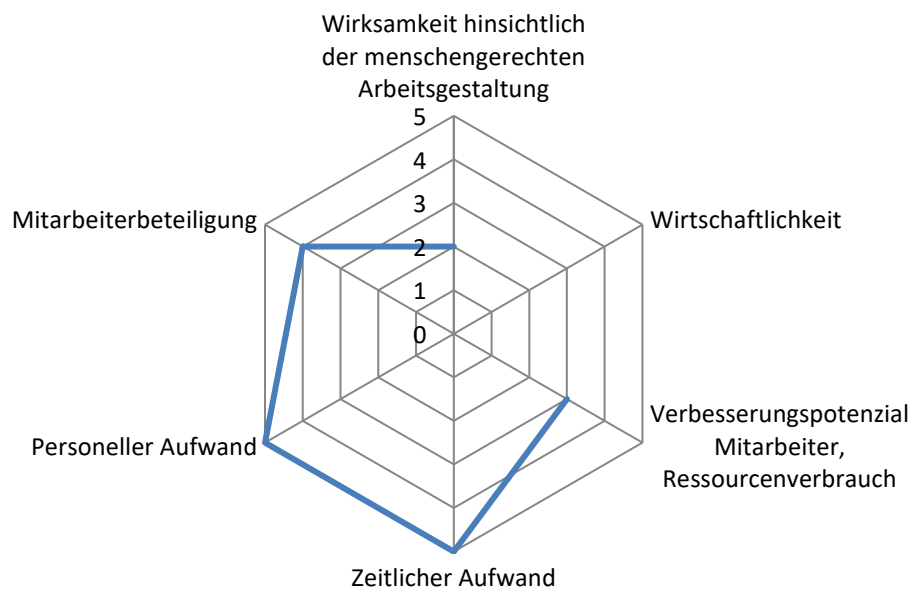
Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt

Die Eisenbahn-Unfallkasse und die Unfallkasse des Bundes fusionierten am 1. Januar 2015 zur neuen Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB).

Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB)
Salvador-Allende-Straße 9
60487 Frankfurt am Main
Telefon: 069 47863-0
Fax: 069 47863-2901

info@uv-bund-bahn.de
www.uv-bund-bahn.de



2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Oft werden geltende Sicherheitsvorschriften von Mitarbeitern nicht ordnungsgemäß eingehalten.

In diesem Beispiel Guter Praxis ging es darum, dass die Beschäftigten ihre Schutzausrüstung bei der Abwasserreinigung und der Trink- und Prozesswasseraufbereitung nicht trugen. Dies birgt Gesundheitsrisiken in sich.

Der Ansatz lässt sich aber auch auf alle anderen Bereiche mit einzuhaltenden Sicherheitsvorschriften im Arbeitsalltag anwenden.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein Plakat mit Fotos von Mitarbeiter-Kindern entwickelt. Darauf sind die Kinder in Schutzausrüstung zu sehen und ermahnen zu vorschriftsgerechtem Verhalten.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Beschäftigten werden auf eine emotionale, persönliche Weise zum Thema Arbeitssicherheit sensibilisiert.

Erfolgsfaktoren:

Die persönliche Anbindung erhöht das Potential, dass die Beschäftigten einsichtig sind und sich an Vorschriften halten.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Die Aktion wurde 2014 durchgeführt.
Der zeitliche Aufwand des Projekts ist gering.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Arne Lehmeier, die Sicherheitsfachkraft des Betriebs, wurde zu Hause von seinen Kindern aufgefordert bei Arbeiten eine Schutzbrille zu tragen. Dies inspirierte zu der Aktion.

Für das Poster wurden Fotos von Mitarbeiter-Kindern gemacht. Die meisten Bilder wurden privat zur Verfügung gestellt. Teilweise wurden auch Fotos von einem Fotografen gemacht.

Die Kinder tragen auf den Bildern die vorgeschriebene Schutzausrüstung. Zusätzlich sind direkte Aufforderungen zum Einhalten der Schutzvorkehrungen abgedruckt.

Das Layout wurde von Auszubildenden und der Marketingabteilung gestaltet.

Die Poster wurden zusätzlich zu Verbots- und Warnschildern an sicherheitsrelevanten Orten aufgehängt. Sie sind in verschiedenen Bereichen der Fertigung und in Büros angebracht worden.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Mitarbeitenden werden so besser für Angelegenheiten der Arbeitssicherheit sensibilisiert, da sie persönlicher und emotional angesprochen werden. Für Eltern ist die eigene Sicherheit besonders wichtig, da sie Verantwortung für ihre Kinder tragen.

Verbots- und Warnschilder sind häufig nicht sehr ansprechend und durch die Aktion wurde die Wichtigkeit dieser wieder in Erinnerung gerufen.

Die Aktion gewann den BG Sicherheitspreis. Und wurde in Paris beim „Venolia-Award“ vor den Führungskräften der weltweiten Venolia-Gruppe vorgestellt und mit dem 1. Platz ausgezeichnet. Firmen in den USA, in Polen und in Schweden übernahmen das Projekt bereits.

Begünstigende Umstände:

Die direkte Einbindung der Mitarbeiter über ihre Kinder kann für Motivation zu Sicherheit sorgen. Außerdem präsentiert sich das Unternehmen so familienfreundlich, was für eine höhere Mitarbeiterzufriedenheit sorgt.

Zudem ist das Projekt sehr kostengünstig, der finanzielle Aufwand betrug 350€.

Aufgetretene Probleme:

Es gab keine Probleme bei der Umsetzung. Die Aktion verlief unkompliziert und wurde von den Beschäftigten sehr gut angenommen.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

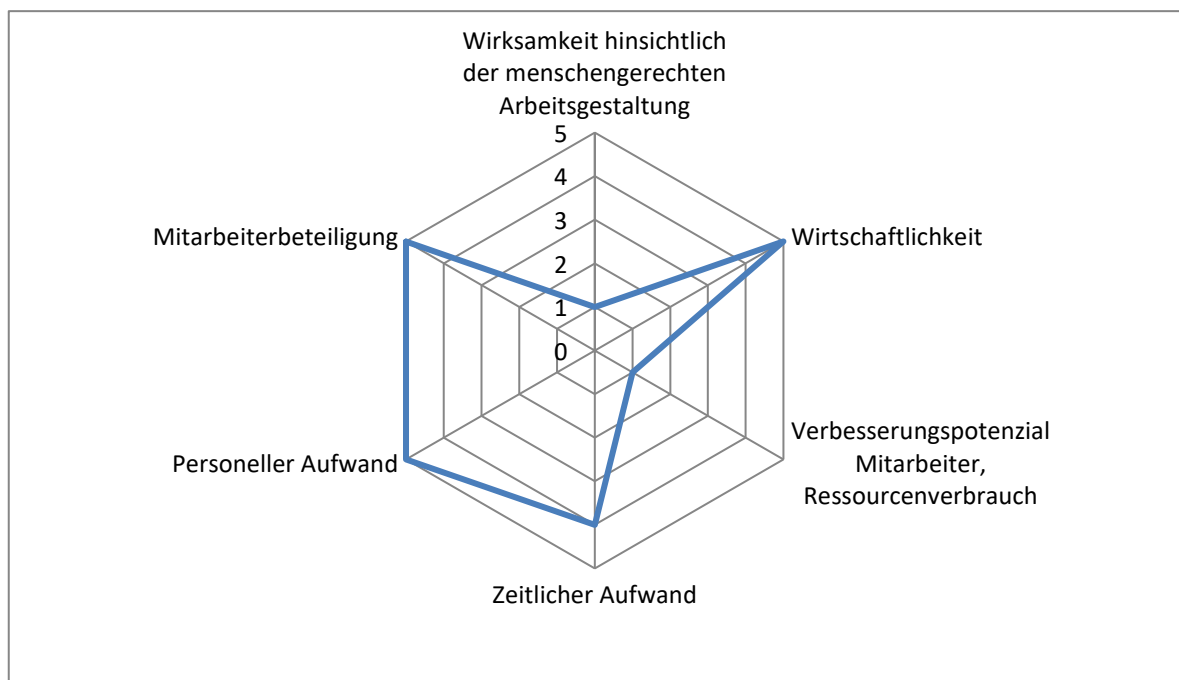
Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

VWS Deutschland GmbH,
29227 Celle
gegründet 1892, heute mit 375 Beschäftigten

www.veoliawaterst.com

Arne Lehmeier, Sicherheitsfachkraft
Tel.: 05141 803 239,
E-Mail: Arne.lehmeier@veoliawater.com

GDA KMU Best Practice, S. 29



Best Practice Beispiel Fahrrad-Kampagne Go By Bike

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel Fahrrad-Kampagne: „Go by Bike“		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: Wirtschaftliche Dienstleistungen	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Mitarbeiter in der Brief- und Paketzustellung unterliegen anspruchsvollen körperlichen Belastungen. Sie müssen sportlich und körperlich gesund sein. Außerdem wird durch den Kraftfahrzeugverkehr viel Kohlenstoffdioxid ausgestoßen, was schlecht für die Umwelt ist.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Motivation der Mitarbeiter öfter mit dem Fahrrad zu fahren <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input checked="" type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input checked="" type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Die Mitarbeitenden der Deutschen Post DHL müssen körperlich fit sein, da sie im Arbeitsalltag hohen Belastungen durch körperliche Arbeit und witterungsbedingte Verhältnisse ausgesetzt sind.

Der hohe Kohlenstoffdioxid-Ausstoß, der beim Gebrauch von Kraftfahrzeugen entsteht, ist kritisch für die Umwelt.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Die Deutsche Post DHL rief die internationale Radfahr-Kampagne „Go by Bike“ ins Leben. Ziel dieser ist es die Mitarbeiter zu motivieren öfter mit dem Fahrrad zu fahren, insbesondere auf dem Arbeitsweg.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Anzahl der Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren wuchs und somit wurde die Mitarbeitergesundheit gefördert und die Kohlenstoffdioxid-Emission reduziert.

Erfolgsfaktoren:

Die Einbettung der Kampagne in alle Unternehmensprozesse und die unterstützenden Unternehmens- und Führungsleitlinien ermöglichten die sehr erfolgreiche Umsetzung.

In einer Richtlinie zur Gesundheitspolitik werden Standards für den gesamten Konzern festgelegt. Dies ist wichtig um eine Umsetzung an allen Stellen des großen, internationalen Konzerns zu fördern.

Die konkreten Maßnahmen der Fahrrad-Kampagne wirken sich direkt sichtbar auf die praktischen Arbeitsalltagsaktivitäten der Beschäftigten aus.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Die Kampagne wurde 2009 gestartet und wird seitdem fortgeführt.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Die Mitarbeiter werden dazu motiviert öfter das Fahrrad zu nutzen und es dem Kraftfahrzeug vorzuziehen. Um dies zu gewährleisten wurde für die nötige radfreundliche Infrastruktur und spezielle Angebote und Services für Radfahrer gesorgt. Der Konzern stellt Dienstfahrräder zur Verfügung und Beschäftigte erhalten Firmenrabatte und Sonderangebote bei Fahrradhändlern.

Im Sinne einer Vorbildfunktion fahren auch die Führungskräfte häufig mit dem Fahrrad.

Die Kampagne ist eingebettet in das umfangreiche Gesundheitsmanagement der Deutschen Post DHL, welche sich in die drei Hauptbestandteile Analyse und Reporting, Gesundheitsförderung und Arbeits- und Gesundheitsschutz gliedert.

Im Rahmen dieses Programms werden intensive Beratungs- und Unterstützungsmaßnahmen angeboten. Dazu gehören Themen wie Ergonomie, Ernährung und Stressmanagement.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Ergebnisse zeigen sich in der steigenden Zahl der Beschäftigten die überwiegend das Fahrrad für Arbeitswege nutzen. Das sind bis zu 12% der Mitarbeiter. Mit dem gesamten Programm werden die Mitarbeiter auch ganzheitlich zum Thema Gesundheitsförderung sensibilisiert und unterstützt. Dadurch wird eine Steigerung der Gesundheitskompetenz erzielt.

Dies führt zu einem höheren Engagement aller Beschäftigten.

Außerdem wird der Kohlenstoffdioxid-Ausstoß durch die Vermeidung der Nutzung von Kraftfahrzeugen gesenkt.

Begünstigende Umstände:

Die Einbindung der Kampagne in das gesamte Gesundheitsmanagement des Konzerns erleichtert die Umsetzung.

Begünstigend war auch, dass die Kampagne vor Beginn schon durch Teilnahme an der Initiative „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK und des ADFC getestet werden konnte.

Aufgetretene Probleme:

Es sind keine Probleme bei der Umsetzung bekannt.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Der Konzern arbeitet in der Gesundheitsförderung eng mit der Deutschen Betriebskrankenkasse (BKK) zusammen.

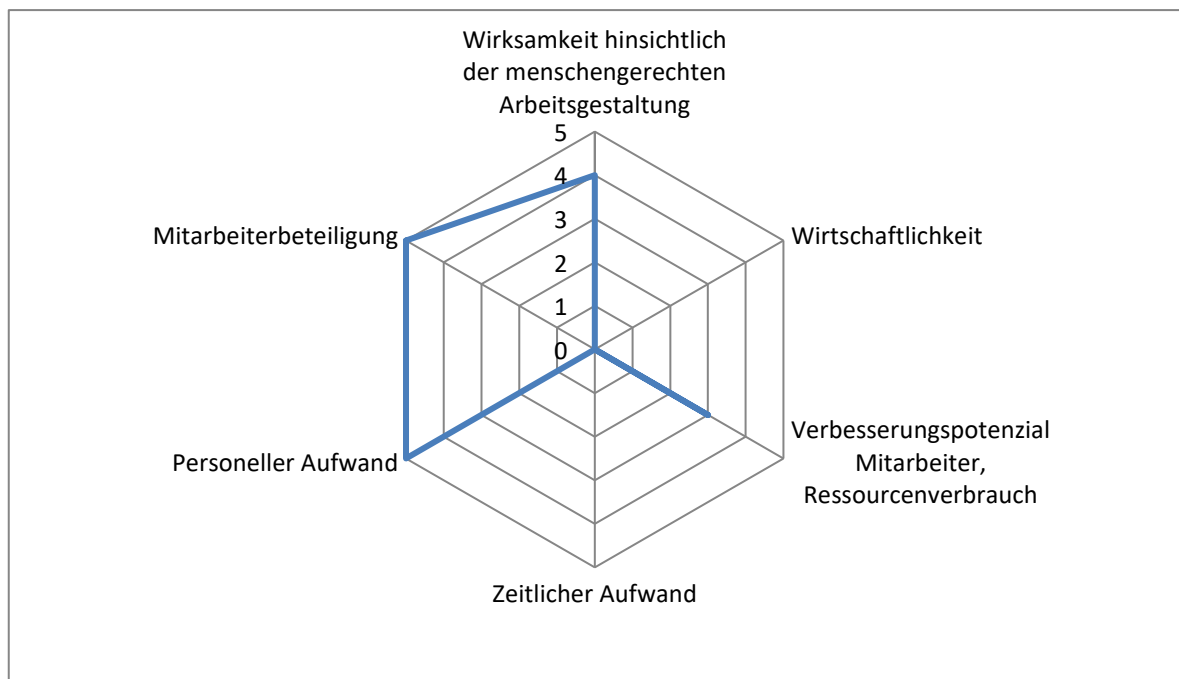
Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt)/ Kontaktdaten

Deutsche Post AG

Dr. Andreas Tautz
Chief Medical Officer, Corporate Health Management Germany
53250 Bonn
Telefon: 0228 182-0

Quelle:

<http://www.inqa.de/DE/Angebote/Top-100-Impulse-aus-der-Praxis/Personal-fuehrung/Caritas-Zeitgewinn-kompakter-Pflegenachweis.html>



Best Practice Beispiel Initiative mit dem Rad zur Arbeit

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>Initiative: „Mit dem Rad zur Arbeit“</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: alle Branchen	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> unbekannt für alle Betriebsgrößen geeignet	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile) <input checked="" type="checkbox"/> sonstiges: Arbeitsweg
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Bewegungsmangel ist ein häufiger Grund zur Erkrankung von Mitarbeitern. Viele Unternehmen haben Schwierigkeiten ein Umfassendes Gesundheitsmanagement in praktischen Aktionen umzusetzen.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Sensibilisierung der Beschäftigten zu Vorteilen des Radverkehrs <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input checked="" type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input checked="" type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Unternehmen, insbesondere kleine Betriebe, haben oft Schwierigkeiten ein Gesundheitsmanagement in praktischen Aktionen umzusetzen und die Beschäftigten zur Teilnahme zu motivieren.

Sportliche Betätigung der Mitarbeiter ist sehr wichtig, um die Gesundheitskompetenz dieser zu fördern.

Die große Kohlenstoffdioxid-Emission beim Kraftfahrzeug-Verkehr stellt ein Problem für die Umwelt und insbesondere das Klima dar.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Die Initiative „Mit dem Rad zur Arbeit“ des ADFC und der AOK lädt Unternehmen zur Teilnahme an einem Wettbewerb ein. Die Aktion fordert die Teilnehmenden auf in einem Zeitraum von vier Monaten an mindestens 20 Tagen das Fahrrad für den Arbeitsweg oder Teilstrecken zu nutzen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Beschäftigten werden zu regelmäßigerer Fahrradnutzung ermutigt und im Wettbewerb wird der Teamgeist und die Motivation der Mitarbeiter gestärkt.

Erfolgsfaktoren:

Wichtig, ist dass die Aktion vom betriebseigenen Gesundheitsmanagement und den Führungskräften unterstützt wird.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Die Initiative findet seit 2001 jährlich statt.
2017 ist der Aktionszeitraum vom 1. Mai bis zum 31. August.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Unternehmen können sich an der Aktion anmelden und so mit allen Beschäftigten an dem Gewinnspiel teilnehmen.
Alle Teilnehmenden sollen innerhalb des Aktionszeitraums, der vier Monate umfasst, an mindestens 20 Tagen das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen. Dabei ist es für Langstreckenpendler auch möglich eine Kombination mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen.
Zusätzliche betriebsinterne Wettbewerbe können für eine höhere Motivation der Beteiligten sorgen.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Durch die Teilnahme an der Aktion werden die Beschäftigten für eine gesunde und umweltfreundliche Mobilität sensibilisiert und erfahren Möglichkeiten ihre eigenen Arbeitswege umzugestalten.
Durch die Anregung zur Integration des regelmäßigen Radfahrens in den Arbeitsalltag können Krankheitsrisiken vermindert werden und die Mitarbeiter sind insgesamt zufriedener und leistungsfähiger.

Begünstigende Umstände:

Um die Aktion zu unterstützen sollte betriebsintern auf verschiedenen Kanälen Werbung gemacht werden, beispielsweise durch Auslegen der Aktionsmedien im Gebäude oder über das Intranet.
Wichtig ist auch, dass die Aktion durch Führungskräfte unterstützt wird. Diese können dabei eine Vorbildfunktion einnehmen.

Aufgetretene Probleme:

Es gibt keine Angaben zu möglichen Problemen der Aktion.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Die Aktion wird jährlich von der AOK und dem ADFC angeboten und durch bundesweite Sponsoren unterstützt.
Die Teilnahme ist kostenlos.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt)/ Kontaktdaten

Mit dem Rad zur Arbeit 2017 (MdRzA)

Ansprechpartner:

Annette Schmidt,

Tel.: 030 34646-2239, E-Mail: annette.schmidt@bv.aok.de

Weitere Informationen:

www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

MdRzA und die documenta sind 2017 ideale Partner

Quelle:

a. <http://www.inqa.de/DE/Angebote/Top-100-Impulse-aus-der-Praxis/Gesundheit/Deutsche-Post-Mit-Muskelkraft-ins-Buero.html>

b. https://www.dvr.de/download2/p1121/1121_3.pdf



2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Wenn es bei Bus- oder Berufskraftfahrern zu plötzlich auftretenden gesundheitlichen Beschwerden kommt, können oft aus logistischen Gründen keine Arztpraxen aufgesucht werden.

Gesundheitliche Probleme wie Zahnschmerzen, Kopfschmerzen, Magen-Darm-Probleme oder Rückenbeschwerden haben eine große Relevanz bei verkehrssicherheitstechnischen Aspekten. Auch Eigenmedikation stellt einen Risikofaktor dar.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Von der ehrenamtlichen Initiative DocStop für Europäer e.V. wurden im ganzen Bundesgebiet DocStop Stationen errichtet.

Betroffene, welche beruflich mobil sind, können sich im Notfall an eine Hotline wenden und werden so zur nächstgelegenen Station geleitet und versorgt.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Eine Umfrage ergab, dass jährlich rund 4000 Berufskraftfahrer den Service nutzen.

Erfolgsfaktoren:

Die Beschäftigten müssen das Angebot kennen, um es zu nutzen.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Die Initiative wurde 2007 gegründet.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Die Initiative DocStop für Europäer e.V. hat ein Service-Verfahren für plötzlich erkrankte Berufskraftfahrer im Einsatz entwickelt.

Die Beschäftigten können eine zentrale Hotline anrufen, diese ist an 365 Tagen 24 Stunden täglich zu erreichen. Das mehrsprachig geschulte Servicepersonal leitet die Kraftfahrer dann zur nächstgelegenen DocStop Station weiter. Hier wird gemeinsam mit Servicemitarbeitern ein Arzt oder Krankenhaus gesucht, was an der Initiative teilnimmt und möglichst in der Nähe gelegen ist. Außerdem wird auf Stellplätze für LKWs hingewiesen.

Ca. 700 Krankenhäuser und Ärzte sind Teil der Aktion und es besteht der Anspruch auf schnelle Behandlung.

Der Service ist in verschiedenen europäischen Staaten nutzbar und wird weiter ausgeweitet.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Laut einer Umfrage unter den teilnehmenden Ärzten und Krankenhäusern wird die Initiative von ungefähr 4000 Berufskraftfahrern pro Jahr genutzt.

Begünstigende Umstände:

Unternehmen können den DocStop-Service direkt nutzen.

Es gibt eine App, die das Beanspruchen des Service vereinfacht.

Aufgetretene Probleme:

Es sind noch nicht genügend Berufskraftfahrer und Unternehmen über den Service informiert, deshalb wird er noch nicht ausreichen genutzt.

Bei der Erweiterung auf andere Staaten im europäischen Raum ergeben sich Probleme durch die unterschiedlichen europäischen Gesundheitssysteme und weitere rechtliche Bestimmungen.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Die Initiative wird vom ADAC-Truck Service gefördert.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

DocStop für Europäer e. V., 49549 Ladbergen

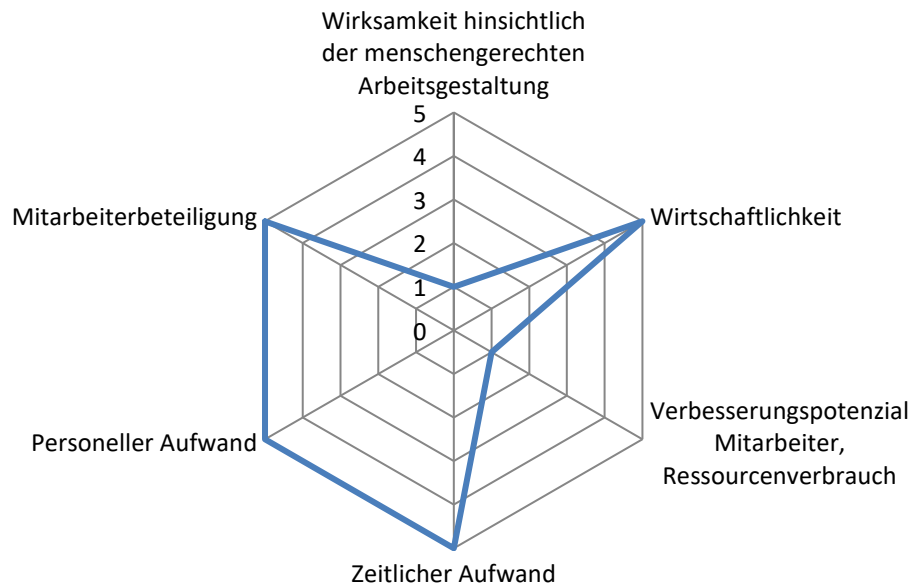
Rainer Bernickel, Stellvertretender Vorsitzender

Tel.: 02598 918 2345, E-Mail: rbernickel @t-online.de, www.face-
book.com/docstop.eu

www.docstop-online.eu

Quelle:

DGUV KMU Best Practice, S.33



2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Eine hohe Zahl an Arbeitsunfällen bedeutet viele Krankheitstage und Unregelmäßigkeiten im Betrieb eines Unternehmens.

Diese sollten nachhaltig verhindert werden.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Um Unfälle zu vermeiden wurde ein ganzheitliches Modell zur Arbeitssicherheit eingeführt und damit ein verhaltensorientierter Präventionsansatz verfolgt.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Unfallzahlen konnten so nachhaltig gesenkt werden.

Erfolgsfaktoren:

Die Unternehmensleitung muss das Vorgehen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit mittragen und in das Management integrieren.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Projekt war 2015 Gewinner des Wettbewerbs „Unterwegs – Aber sicher!“.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Das Unternehmen setzte sich den Leitsatz „Null Unfälle und keine Unfälle“ zum Ziel.

Um dies zu erreichen, wurde ein ganzheitliches Arbeitssicherheitskonzept eingeführt. Das Konzept beruht auf acht Grundregeln zur Arbeitssicherheit, dem Eskalationsstufenmodell und dem Hausherrenprinzip.

Damit wurde ein verhaltensorientierter Präventionsansatz verfolgt. Konkrete Beispiele der Maßnahmen sind die Einführung eines Verkehrs-Tickets, um die Nutzung des ÖPNV durch die Beschäftigten zu fördern, die konstruktive Maßnahme blaues LED-Warnlicht an Gabelstapler anzubringen oder die Pflicht bei der Nutzung von Betriebsfahrrädern einen Helm zu tragen.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Unfallzahlen konnten so gesenkt werden und die Beschäftigten sind für Themen der Arbeits- und Verkehrssicherheit sensibilisiert.

Begünstigende Umstände:

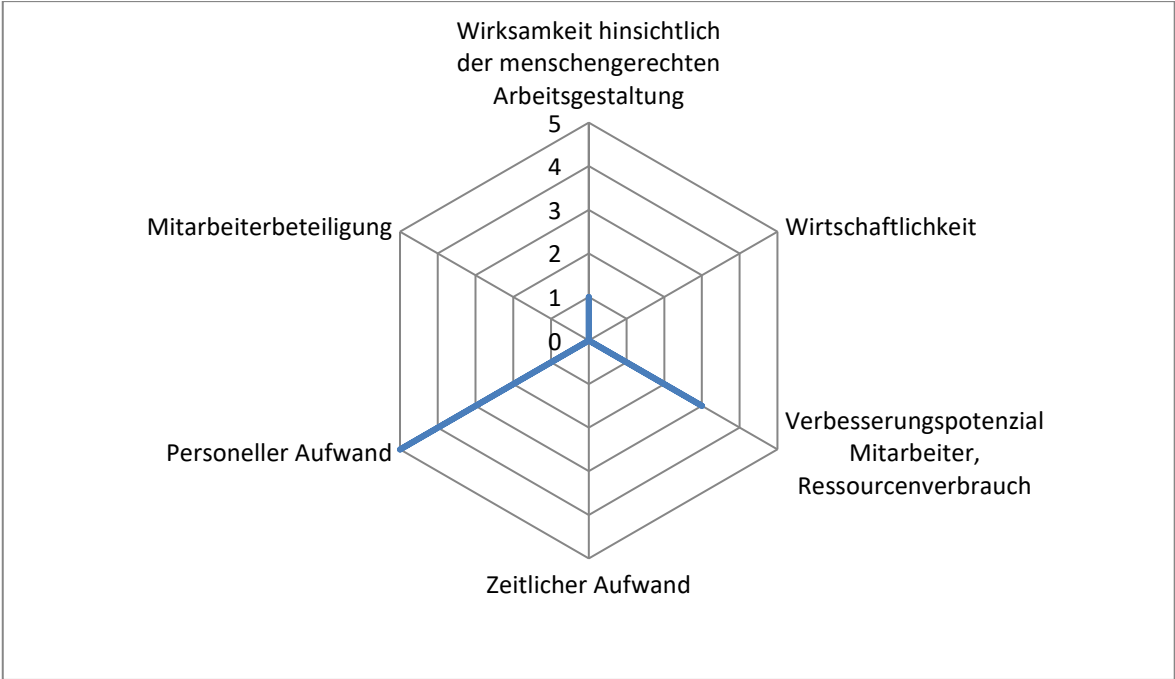
Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Gestamp Umformtechnik GmbH



2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

In vielen Branchen muss Ladung mit Fahrzeugen transportiert werden. Oft wird diese nicht vorschriftsgemäß befestigt und behandelt. Das kann zu folgeschweren Unfällen führen.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Die Unfallkasse Nord bot Seminare zum Thema Ladungssicherung an. Beschäftigte verschiedener Branchen konnten daran teilnehmen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Teilnehmenden haben ihre Kenntnisse zum Thema Ladungssicherung vertieft und aufgefrischt.

Erfolgsfaktoren:

Unterstützung der Führungskräfte für die Teilnahme am Seminar kann wichtig für den Erfolg sein.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

An dem Seminar nahmen insgesamt 250 Beschäftigte teil. Das Seminar war in theoretische und praktische Bestandteile gegliedert. Es wurde Hintergrundwissen über Kraft, Masse, Gewicht, Gewichtskraft und Reibung vermittelt. Darüber hinaus wurde über Methoden zur richtigen Ladungsverteilung, Verhalten beim Bremsen und bei Kurvenfahrten und Berechnungsmethoden informiert.

Auch verschiedene Hilfsmittel wurden vorgestellt und Richtlinien und Sanktionen besprochen.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Teilnehmenden waren zufrieden, da sie ihr Wissen zum Thema der Ladungssicherung vertiefen und erweitern konnten.

Teilweise wurden auf einen Vorschlag der Teilnehmenden hin, entsprechende Hilfsmittel wie Rutschmatten für die eigenen Betriebe angeschafft.

Begünstigende Umstände:

Das Seminar ist ein Angebot der UK Nord und kann von Betrieben direkt durch Teilnahme genutzt werden.

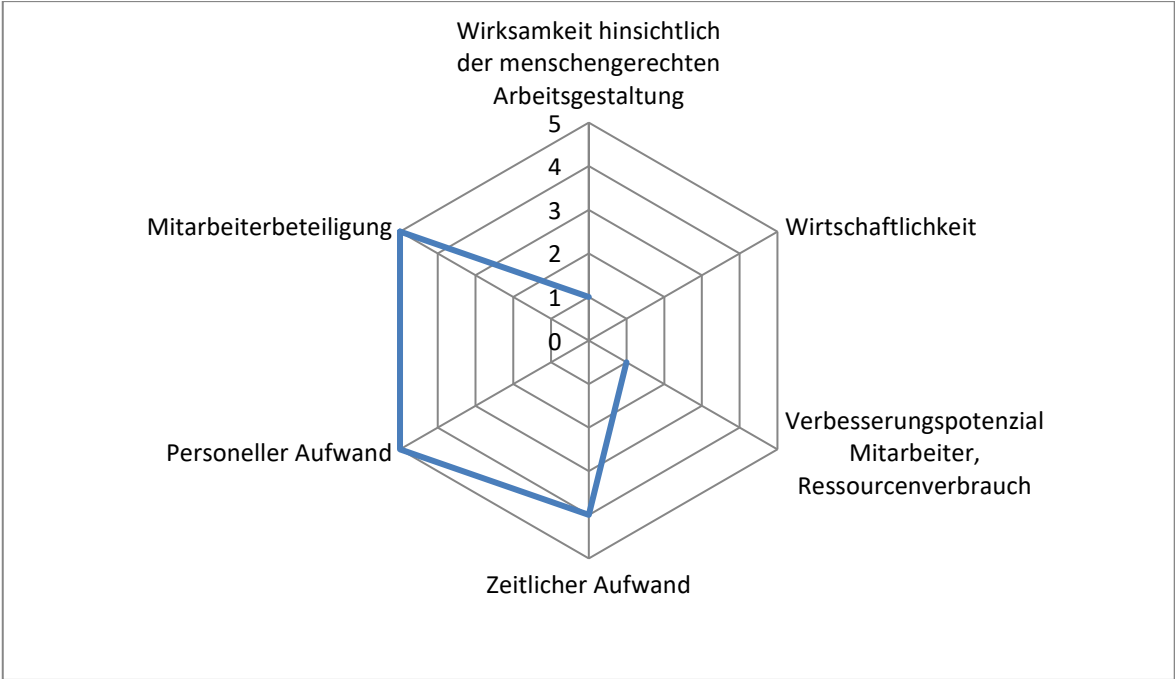
Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Unfallkasse Nord (UK Nord)



Best Practice Beispiel Aktionsjahr Rückengesundheit

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>Aktionsjahr: Rückengesundheit</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: Metallverarbeitung	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Ein großer Teil der Arbeitsunfalltage lässt sich auf Muskel-Skelett-Erkrankungen zurückführen.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Sensibilisierung und gutes Verhalten für Rückengesundheit <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Muskel-Skelet-Erkrankungen sind eine sehr häufige Ursache für krankheitsbedingte Fehltage.

Dies ist in der metallverarbeitenden Branche ein großes Problem und wurde auch für das Unternehmen im Speziellen als ein großer Anteil der Berufskrankheiten festgestellt.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein Aktionsjahr zum Thema der Rückengesundheit durchgeführt.

Dies beinhaltete verschiedene Aktionen. Praktische und theoretische Informationsveranstaltungen, Beratungen und eine Art Wettbewerb zur körperlichen Fitness wurden angeboten.

Die Angebote waren teilweise in den Arbeitsalltag der Beschäftigten integriert und wurden beispielsweise in Pausen durchgeführt.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Teilnehmenden der Aktion waren zufrieden und bewerteten das Gelernte, als gut auf den Arbeitsalltag übertragbar.

Erfolgsfaktoren:

Eine vorangegangene „Werbeaktion“ in den betrieblichen Kantinen, die direkte Motivation durch die Vorgesetzten und das Anpassen des Angebotes auf alle Schichtzeiten, ermöglichten, dass alle Mitarbeiter erreicht werden konnten.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Das Kampagnenjahr fand 2016 statt.

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Die Kampagne wurde in unterschiedliche Teile gegliedert.

Der erste Teil sollte dazu dienen, dass die Mitarbeiter zum Thema Rückengesundheit sensibilisiert werden.

Hierzu wurden zunächst Veranstaltungen in den Kantinen des Standort Friedrichshafen durchgeführt, bei denen alle Beschäftigten an einem Multimediaquiz der Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ der Berufsgenossenschaft teilnehmen konnten. Zusätzlich wurden die Beschäftigten von ihren Vorgesetzten angesprochen und motiviert, um alle zu erreichen. Die genauen Informationen über die Kampagne konnten auch im Internet aufgerufen werden.

Theoretischer Input wurde nun bei, sogenannten „Lern & Lunches“ vermittelt. Das waren Vorträge zu verschiedenen Themen der Rückengesundheit, die während des Essens in der Mittagspause stattfanden.

Der praktische Teil wurde in aktiven 20-Minütigen Pausen, durch Übungen zu Dehnung, Mobilisation und Kräftigung bearbeitet.

Um das Programm auch für die Mitarbeiter der Schichtdienste zugänglich zu machen, gibt es Angebote, die auf die Schichtzeiten angepasst sind.

Im zweiten Kampagnenteil stand die Bewegungsaktion „Punkten für Ihre Gesundheit“ der Betriebskrankenkasse ZF und Partner im Mittelpunkt. Alle Beschäftigten sollten sich mindestens 2,5 Stunden in der Woche bewegen, jede Art der Bewegung konnte Punkte geben, die gesammelt wurden.

Hierzu gab es Angebote der betriebseigenen Sportgruppen und des Gesundheitszentrums.

Zusätzlich wurde eine Ergonomie-Beratung für Verhalten an den spezifischen Arbeitsplätzen durch Physiotherapeuten angeboten.

Die verschiedenen Aktionszeiträume wurden mit Abendvorträgen abgeschlossen, welche gemeinsam mit Angehörigen besucht werden konnten.

Die Vorträge der BKK vermittelten Grundwissen, über Einwirkungen von Rückenleiden auf den Alltag und Zusammenhänge zwischen Rückenleiden und der Psyche.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Ergebnisse wurden durch Evaluationen durch die Teilnehmenden nach jedem Aktionszeitraum ermittelt.

Die Resonanz fiel sehr positiv aus und die Mitarbeiter waren überzeugt davon, das Gelernte auch gut auf den Arbeitsplatz übertragen zu können.

Weitere Ergebnisse sollen noch ermittelt werden.

Begünstigende Umstände:

Aufgetretene Probleme:

Es liegen keine Informationen zu aufgetretenen Problemen vor.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Kooperationspartner waren die Berufskrankenkasse Bkk ZF & Partner. Es wurde teilweise die Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ der Berufsgenossenschaft BG verwendet.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

BKK ZF & Partner

Anschrift:

Am Wöllershof 12, 56068 Koblenz

Ansprechpartner:

Lisa Croll

Website:

www.bkk-zf-partner.de

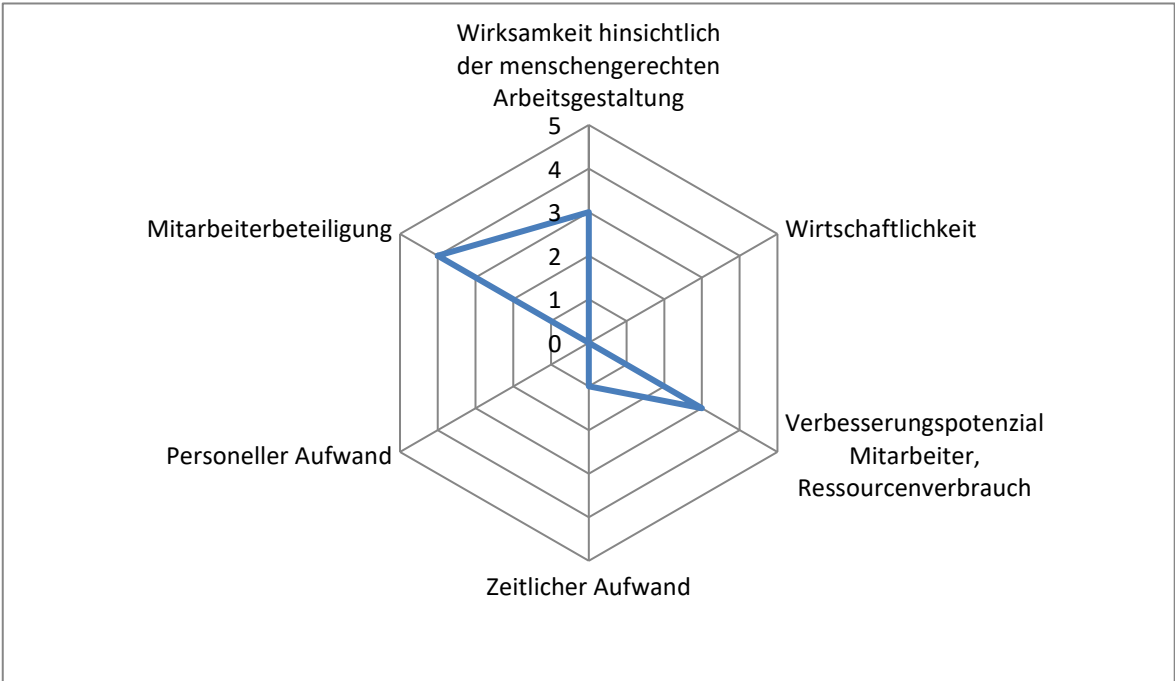
ZF Friedrichshafen AG am Standort Friedrichshafen

Anschrift:

Ehlerstrasse 50, 88045 Friedrichshafen

Website:

www.zf.com



Best Practice Beispiel Konfliktmanagement

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel <u>Konfliktmanagement: „Haus des Selbstvertrauens“</u>		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige: Behörden	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung Es gibt ein hohes Konfliktpotential bei vielen Situationen im Arbeitsalltag der Behördenvertreter mit Bürgern. Es gab kein Gesamtkonzept, was die bereits vorhandenen Maßnahmen aufeinander abstimmte.		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Besserer Umgang mit Stresssituationen <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Im Arbeitsalltag von Behördenmitarbeitern kommt es immer wieder zu Situationen mit hohem Konfliktpotential mit Bürgern.

Die Mitarbeiter sollen Konflikten so begegnen können, dass sie nicht in psychischer oder physischer Gewalt eskalieren. Außerdem sollen die Beschäftigten mit den psychischen Folgen eines eventuell eskalierten Konflikts umgehen können.

Der Kreis Soest bot bereits einige Maßnahmen zum Umgang mit Konflikten an, diese waren allerdings nicht gut aufeinander abgestimmt, passten inhaltlich nicht zusammen und ließen sich teilweise schwer in die Praxis des Arbeitsalltags integrieren.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Es wurde ein umfassendes Gesamtkonzept, mit aufeinander abgestimmten Maßnahmen, zum Konfliktmanagement entwickelt.

Dazu gehören eine schriftliche Arbeitshilfe, Informationsveranstaltungen, Trainings und Beratungen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Die Mitarbeiter bestätigten, dass sie sich in Konfliktsituationen sicherer fühlen.

Erfolgsfaktoren:

Es ist wichtig, die Beschäftigten früh mit in den Umstrukturierungsprozess einzubinden. Dies fördert die Teilnahmemotivation und kann wichtige inhaltliche Hinweise liefern.

Ein Gesamtkonzept, um alle Maßnahmen aufeinander abzustimmen ist notwendig für die erfolgreiche Umsetzung. Außerdem sollten Maßnahmen sich auf die Bedürfnisse der verschiedenen Arbeitsfelder im Betrieb beziehen.

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Das Konfliktmanagement-Konzept welches eingeführt wurde, fasst alle Maßnahmen zusammen und stimmt sie sinnvoll aufeinander ab. Es wurde „Haus des Selbstvertrauens“ genannt und die Inhalte werden in einem metaphorischen Dach und vier Säulen zusammengefasst.

Das Dach stellen die gemeinsamen Werte für ein Miteinander da.

Die Säulen halten dieses gemeinsame Verständnis.

Die erste Säule ist eine schriftliche Arbeitshilfe, die sich in theoretischer Form mit den Erwartungen an Bürger, Mitarbeiter und auch an die Behörde und Unterstützungsmöglichkeiten befasst.

Mit der zweiten Säule wurden Veranstaltungen angeboten, die über das Konzept und die Maßnahmen selbst informieren und über eine rechtliche Grundlage aufklären.

Säule drei beinhaltet Übungen, bei denen in Rollenspielen Situationen geprobt und ausprobiert werden können und damit konkrete Problemstellungen behandelt werden. Die Rollenspiele wurden von ausgebildeten Rollenspielern der Polizei angeleitet.

In Säule vier werden die Beschäftigten direkt vor Ort zu sicherem Verhalten in ihrem jeweiligen Arbeitsumfeld beraten.

Das Fundament des Hauses wird durch Organisatorische Maßnahmen, wie Umgestaltungen der Arbeitspläne, damit in kritischen Einsätzen keine Beschäftigten alleine eingeteilt sind, oder das Einführen von Hilfsmitteln wie Pfefferspray, Notrufknöpfen oder Sicherheitswesten.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Die Mitarbeiter sind so besser auf Konfliktsituationen vorbereitet und diese Stellen keine so große Belastung mehr da.

Die Beschäftigten waren zufrieden und bestätigten, dass sie sich sicherer fühlen.

Genauere Ergebnisse sollen bei einer umfassenden Evaluation in Kooperation mit einer Hochschule erhoben werden.

Begünstigende Umstände:

Aufgetretene Probleme:

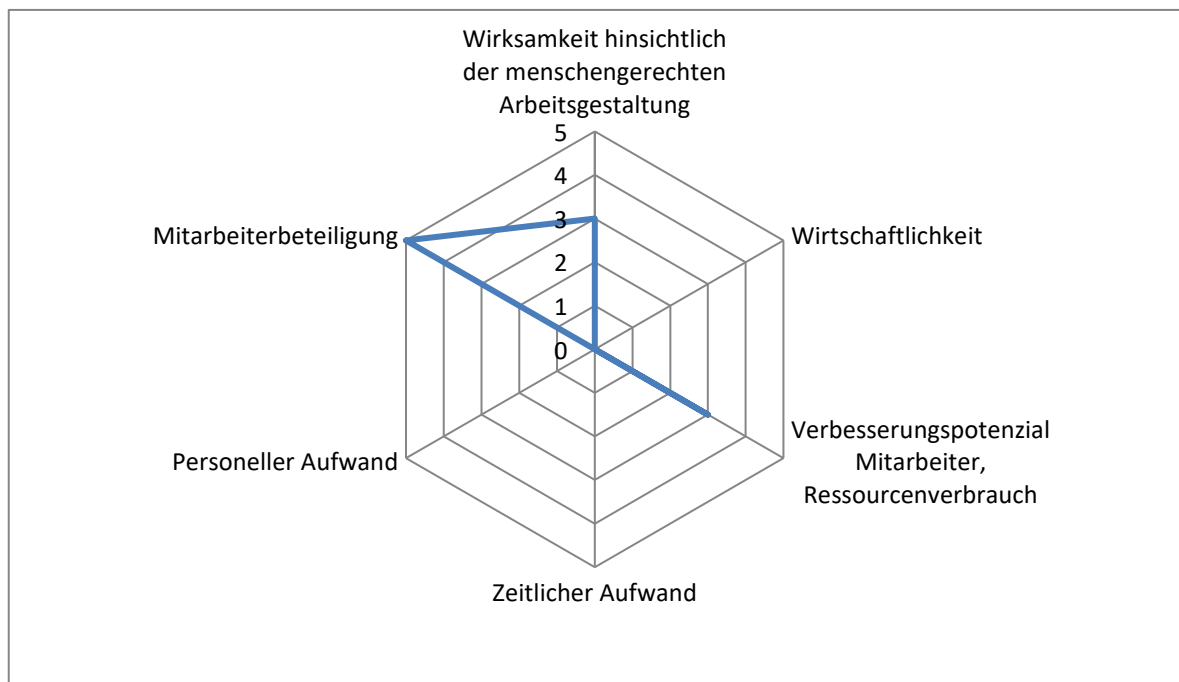
Die Beschäftigten haben ohnehin schon ein hohes Arbeitsaufkommen, die zusätzlichen Veranstaltungen können als Belastung aufgefasst werden. Es wurde versucht dem durch die Reduktion auf wenige Termine entgegen zu wirken. Außerdem waren die Zeiten der Veranstaltungen flexibel wählbar, um für die Beschäftigten mit unterschiedlichen Arbeitszeiten zugänglich zu sein.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

Rollenspieltrainer der Polizei,
Evaluation in Kooperation mit einer Hochschule.

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Elmar Diemel, Abteilung Personal, Aus- und Fortbildung beim Kreis Soest



Best Practice Beispiel Verkehrssicherheitszirkel

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel			
Integrativ-partizipative Verkehrssicherheitszirkel (mehrere Projekte in verschiedenen Unternehmen)			
Branche (ggf. Tätigkeiten)	Betriebsgröße	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ...	
<input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige:	<input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> unbekannt	<input checked="" type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input checked="" type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)	
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung			
Arbeitsstress, schlechtes Betriebsklima, ungünstige Arbeitszeitregelung, hohe Anzahl an Arbeitsstunden, Zeitdruck			
Arbeitssystemelement			
Teilsystem	<input type="checkbox"/> Betrieb	<input type="checkbox"/> Verkehr	<input type="checkbox"/> Kunde
<input type="checkbox"/> Eingabe:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe:		
<input checked="" type="checkbox"/> Mensch:	Teilnehmer an Verkehrssicherheitszirkeln		
<input type="checkbox"/> Arbeitsmittel:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsablauf:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung:		
<input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit		
<input type="checkbox"/> täglich			
<input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/> <30km	<input type="checkbox"/> 200-500km	
<input type="checkbox"/> wöchentlich	<input type="checkbox"/> 31-50km	<input type="checkbox"/> >500km	
<input type="checkbox"/> monatlich	<input type="checkbox"/> 51-200km		
<input checked="" type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	<input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen		

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Betriebliche Einflussfaktoren wirken sich auf Arbeits- und Verkehrswegen aus. Dazu gehören beispielweise der Arbeitsstress, ein schlechtes Betriebsklima, ungünstige Arbeitszeitregelungen, aber auch eine hohe Anzahl an Arbeitsstunden und Zeitdruck.

Bei betrieblich mobilen Tätigkeiten besteht noch weniger Kontrollmöglichkeit als in der Arbeitssicherheit im Betrieb.

Es besteht daher lediglich die Möglichkeit, die Kontrolle der Beteiligten selbst zu erhöhen. Durch die Beteiligung der Betroffenen soll die Aufmerksamkeit und das Engagement für die betriebliche Verkehrssicherheit erhöht werden. Das Wissen der Experten des eigenen Arbeitsplatzes soll genutzt werden.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Integrativ-partizipative Verkehrssicherheitszirkel werden in vier Phasen durchgeführt:

- Einführungsphase
- Workshopphase
- Umsetzungsphase
- Fortsetzungsphase

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Bei einem Projekt wurden bei etwa 4000 Fahrern der schwedischen Telekom (pro Gruppe 1000 Mitarbeiter) durch die Einrichtung von Verkehrssicherheitszirkeln eine Unfallreduzierung von 56% erreicht.

Erfolgsfaktoren:

Etablierung: Freiwilligkeit der Teilnehmer, Bereitschaft, neue Wege zu gehen; Zirkel als dauerhaft Institution zur kontinuierlichen Verbesserung einrichten

Durchführung: Sicherstellen einer professionellen Moderation, Bereitstellen effektiver Informationsstrukturen, Vertrauen in Kompetenz der Teilnehmer

Umsetzung: hohes Maß an Konkretisierung, deutliche Signale der Entscheider, Multiplikation ermöglichen, Verankerung der Relevanz des Themas im betrieblichen Alltag

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:
seit 1996 bis heute

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Verkehrssicherheitszirkel werden in vier Phasen realisiert:

1. Einführungsphase
 - Information der Leitung und Mitarbeiter
 - Problemsammlung
2. Workshopphase
 - 4-6 monatlich stattfindende moderierte Zirkeltermine
 - Erarbeitung von Lösungsvorschlägen und Bestimmung von Paten
3. Umsetzungsphase
 - Vorlage der Vorschläge eines Entscheiderkreises, dort ggf. weitere Alternativsuche und Entscheidung
 - Umsetzung unter Kontrolle der Paten
 - Umsetzungskontrolle
4. Fortsetzungsphase
 - Übertragung der Ergebnisse
 - Ausbildung von Moderatoren

Verkehrssicherheitszirkel bestehen aus einem Mitarbeiterzirkel und einem Führungskräftezirkel, bzw. einem vertikalen Zirkel, der beide verbindet.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

In den verschiedenen Projekten wurden in den Verkehrssicherheitszirkeln unterschiedliche Maßnahmen erarbeitet. Um einen Einblick in die Themen zu vermitteln, werden im Folgenden Beispiele aus den Projekten genannt:

- Arbeitssicherheit: Umstrukturierung bei einer Lagerung von Ware im Beladebereich
- Verkehrssicherheit: Montage eines größeren linken und auf der rechten Seite eines zusätzlichen Außenspiegels
- Personalmanagement: Entwicklung eines gerechteren Prämiensystems

Es konnten in den Projekten Verhaltensänderungen hin zu sicherem Verhalten nachgewiesen werden. Eine Änderung der Einstellung immer dann, wenn entsprechende Aspekte in den Zirkeln thematisiert wurden.

Begünstigende Umstände:

- Positive Einstellung der Führungskräfte ist Voraussetzung für erfolgreiche Einführung

- Bereitstellung von Rahmenbedingungen, Modellwirkung, Forcierung der Umsetzung
- Mitarbeiterbeteiligung erhöht die Motivation

Aufgetretene Probleme:

- Bürokratisch ausgerichtete Organisationsstrukturen
- Kosten durch Arbeitsausfall

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

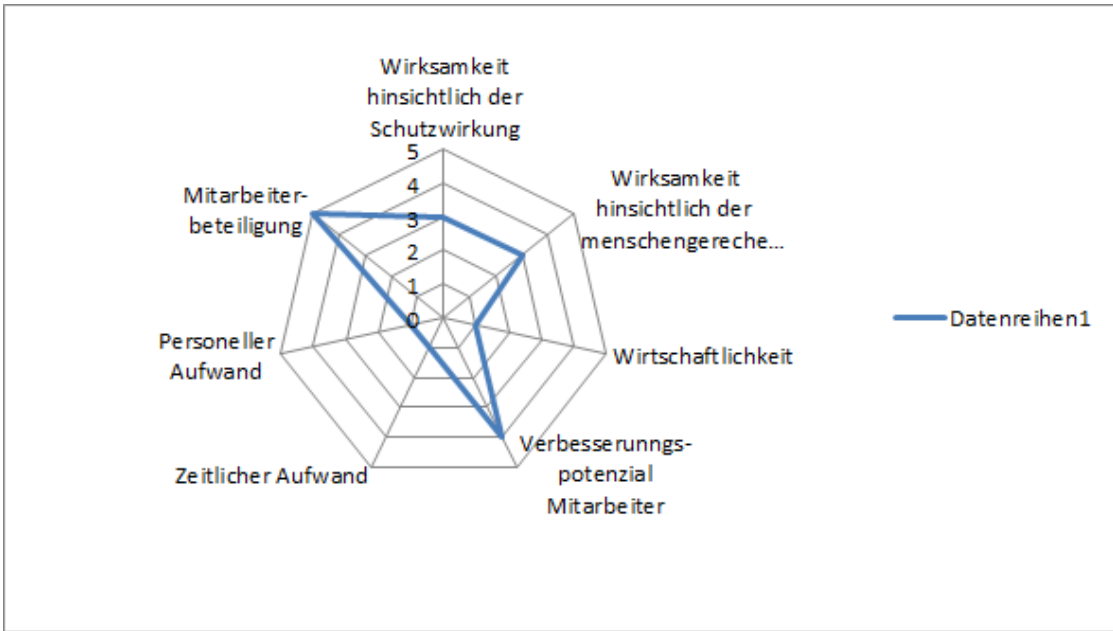
- Programm „Betriebsberatung, Verkehrssicherheit und Arbeitswelt“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)
- Verschiedene Forschungsvorhaben, z. B. Partizipative Verkehrssicherheitsarbeit: Durchführung und Wirkungsmessung in einem Unternehmen mit hohen Sicherheitsstandards - Das Projekt "Professional Driving" der FSU Jena

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Dipl.-Psych. G. Gericke, Friedrich-Schiller-Universität Jena Eigenverantwortung steigern – Betriebliche Verkehrssicherheit optimieren: Vortrag zum Forum protect der BGRCI 25.28.11.2007 in Bad Wildungen; <http://www.forum-protect.de/vortraege/2007.html>

Hans P Krüger, Niels Birbaumer, Dieter Frey, Julius Kuhl, Wolfgang Schneider, Ralf Schwarzer: Themenbereich D: Praxisgebiete / Verkehrspsychologie / Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie, Abschnitt 5.1 Partizipative Verkehrssicherheitszirkel, Hogrefe Verlag, 2008 - 874 Seiten

Prof. Rüdiger Trimpop, Friedrich-Schiller-Universität Jena , Motivation, Führung und Eigenverantwortung durch Partizipation - Vortrag zur Tagung Arbeitsschutz trifft Personalmanagement - Partizipation kontra Restriktion: Eine Veranstaltung der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) in Kooperation mit Input – Institut für Schulung und Medienentwicklung am 10.09.2007



Best Practice Beispiel Rückengesundheit

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel Rückengesundheit			
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige:		Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	
Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input checked="" type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)			
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung			
Arbeitssystemelement Teilsystem <input checked="" type="checkbox"/> Betrieb <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Stärkung der Rückenfitness der Kanalnetzarbeiter <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input type="checkbox"/> Arbeitsablauf: <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input type="checkbox"/> Ausgabe:			
Häufigkeit der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten		Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input checked="" type="checkbox"/> 51-200km <input type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

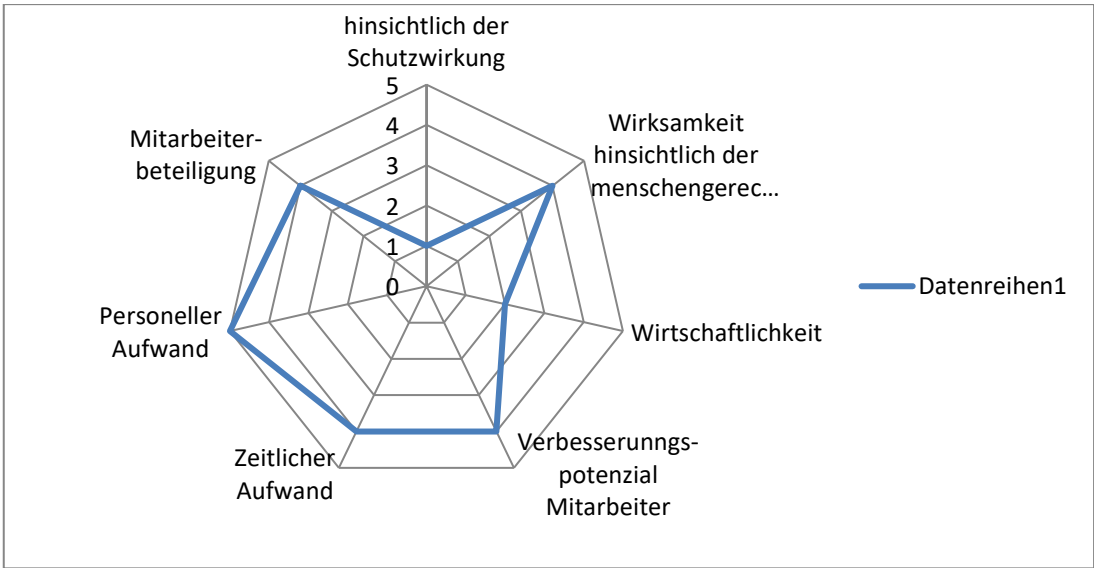
2. A) Kurzbeschreibung:

<p>Ausgangslage:</p> <p>Eine Mitarbeiterbefragung bildete die Ausgangsbasis dafür, dass sich das Unternehmen mit dem Thema Rückengesundheit auseinandergesetzt hat. Die Einführung eines Gesundheitsmanagementsystems war eine Maßnahme, die sich aus der Mitarbeiterbefragung ergab. Eines der Schwerpunkte hierbei war eine Rückenschule gegen die Rückenbelastungen im Kanalnetzbetrieb.</p>
<p>Kurzbeschreibung des Vorgehens:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bildung eines Arbeitskreises zum Gesundheitsschutzmanagement• Vorbereitung der Einführung eines Gesundheitsmanagementsystems• Einführung des Gesundheitsschutzmanagementsystems VITALIS im Unternehmen• Regelmäßige Generierung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutzmanagement
<p>Kurzbeschreibung der Ergebnisse:</p> <p>Im Rahmen der Einführung eines Gesundheitsschutzmanagements für Arbeitsplatzbezogene Gesundheitsschutzmaßnahmen entwickelt und umgesetzt.</p>
<p>Erfolgsfaktoren:</p> <ul style="list-style-type: none">• Mitarbeiterbeteiligung bei der Erarbeitung von Gesundheitsschutzmanagementmaßnahmen• Ausdrückliche Unterstützung durch die Geschäftsführung• Beauftragung einer professionellen Firma für die Umsetzung ausgewählter Maßnahmen• Finanzielle Unterstützung mit jährlich ca. 20.000 €

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

<p>Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt: Seit 2012</p>
<p>Ausführliche Beschreibung des Vorgehens: Auf der Basis der Ergebnisse einer Mitarbeiterbefragung wurde durch die Geschäftsleitung die Etablierung eines Gesundheitsschutzmanagementsystems beschlossen. Unter direkter Führung der Geschäftsleitung wurde in</p>

<p>den ersten 3 Jahren ein Arbeitskreis gebildet, bestehend aus Geschäftsführung, Mitarbeiter Personal, Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit, Betriebsrat und einen überbetrieblichen Partner für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement, der für die Generierung, Umsetzung und Überwachung von Maßnahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements zuständig ist. Auf der Basis von Gefährdungsbeurteilungen und in Absprache mit den jeweiligen Führungskräften und unter Einbeziehung der betroffenen Mitarbeiter wurden Maßnahmen eingeführt, die die Gesundheit der Mitarbeiter befördern sollen.</p> <p>Ein Schwerpunkt der Belastungen im Unternehmen ist im Kanalnetz zu finden - ungünstige Arbeitshaltungen, Fahrtätigkeiten, Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum und unter Zeitdruck.</p> <p>Zunächst wurde im Rahmen von Sicherheitszirkeln den Führungskräften durch die Beraterfirma die geplanten Aktivitäten zur Rückenfitness vorgestellt. In einem weiteren Gespräch wurden auch die Mitarbeiter informiert. Die Aktion „Fit im Kanal“ wurde getestet und dauerhaft eingeführt. Einmal wöchentlich finden entsprechende Kurse für die Mitarbeiter statt. Die Gruppengröße beträgt max. 15 Mitarbeiter.</p>
<p>Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:</p> <p>Es konnte erreicht werden, dass die Mehrheit der Mitarbeiter am Rückenfitnesstraining teilnimmt. Die Evaluation der BGM-Maßnahmen in den letzten drei Jahren hat gezeigt, dass eine Weiterführung ausdrücklich gewünscht wird.</p>
<p>Begünstigende Umstände:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kostenlose Teilnahme der Mitarbeiter (Finanzierung durch Unternehmen) • Unterstützung durch die Geschäftsführung • Schaffung entsprechender Organisationsstrukturen (Arbeitskreis, Mitarbeiter Personal)
<p>Aufgetretene Probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anfängliche Skepsis bei den Mitarbeitern • Zusätzliche „Überzeugungsarbeit“ durch Beraterfirma
<p>Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine, Finanzierung durch Unternehmen
<p>Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten</p> <p>Abwasserunternehmen – Informationen stammen von Gesprächen mit der Fachkraft für Arbeitssicherheit und der für das BGM zuständigen Mitarbeiterin Personal.</p>



2. A) Kurzbeschreibung:

<p>Ausgangslage:</p> <p>Mitarbeiterzufriedenheit hat bei dem Unternehmen eine große Priorität, da zufriedene Mitarbeiter besser, motivierter und konzentrierter arbeiten. Dies soll durch eine familienfreundliche Personalpolitik erzielt werden. Dabei werden nicht nur gute Fachkräfte gewonnen, sondern auch gehalten was zu einer Kostenersparnis (aufgrund geringer Fluktuation) führt. Diese positive Unternehmenspolitik soll zur Imageverbesserung beitragen um den Erfolg der Klinik im Wettbewerb entscheidend zu beeinflussen.</p>
<p>Kurzbeschreibung des Vorgehens:</p> <p>Zunächst wurden erste Orientierungsgespräche sowie Workshops abgehalten. Danach bildete sich ein Qualitätszirkel. Dieser besteht aus 12 Mitarbeitern aus verschiedenen Abteilungen. Auf Basis dieses Zirkels wurden zusammen mit dem Betriebsrat, dem Management und einer extern unterstützenden Firma Ziele erarbeitet und familienfreundliche Maßnahmen für das Unternehmen festgelegt. Diese befassten sich größten Teils mit organisatorischen Veränderungen. Die ständige Weiterentwicklung und Verbesserung ist ein fortlaufender Prozess.</p>
<p>Kurzbeschreibung der Ergebnisse:</p> <p>Durch Einführung des Konzeptes gibt es nun weniger zeitliche Konflikte, da die familiären und betrieblichen Verpflichtungen besser aufeinander abgestimmt sind. Weiterhin hat sich das Betriebsklima verbessert was sich positiv auf die Motivation der Mitarbeiter ausgewirkt hat. Insgesamt sind Gesamtbelastung sowie Stress geringer geworden.</p>
<p>Erfolgsfaktoren:</p> <ul style="list-style-type: none">• Klinikmanagement besteht zu über 50% aus Frauen• Klinikmanagement trägt und unterstützt die Initiative der Mitarbeiter

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

<p>Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt: Beginn: 01/2001</p>
<p>Ausführliche Beschreibung des Vorgehens und der Ergebnisse:</p> <p>Durch die Bildung des Qualitätszirkels sollte sich der organisatorische Bereich im Betrieb verbessern. Im Folgenden sind einige Umsetzungen aufgelistet, die zum einem die Arbeitszeiten flexibilisiert, Mehrarbeit abgeschafft,</p>

Eingliederungen erleichtert sowie neue Rahmenbedingungen auch für den privaten Sektor geschaffen haben. Mit der Aufnahme des betrieblichen Gesundheitsmanagements wurde das Konzept zu einem Prozess umgewandelt welches stets darauf abzielt Verbesserungen zu erlangen.

- 06/2001 Errichtung von Telearbeitsplätzen, Nutzung von Müttern in Elternzeit
- 06/2001 Ausweitung der Teilzeitarbeit
- 09/2001 jährliche Firmenfeier
- 10/2001 Mitarbeiter-Zeitung ins Leben gerufen, erscheint 1 x pro Monat
- 11/2001 ständige gesundheitsvorbeugende Maßnahmen (kostenlose Raucherentwöhnung, Rückenschulkurse, Autogenes Training, Aqua Jogging, Heilfasten usw.)
- 01/2002 Zahlung von Wohnzuschüssen bei Zweitwohnung
- 02/2002 Belegrechte in städtischer Kindereinrichtung
- 02/2002 Gewährung unbezahlter Freistellung bei familiärer Notwendigkeit
- 03/2002 Teilnahme am Projekt "Moderne Arbeitszeiten für Brandenburg" Pilotprojekt: Arbeitszeitanalyse im Bereich Krankenpflege danach folgten die Bereiche Küche, Rezeption und Ärzte
- 04/2002 Gewährung zinsloser Arbeitgeberdarlehen
- 04/2002 Erweiterung des Mitarbeiter-Parkplatzes
- 05/2002 Klinik-Austragungsort der 2. Veranstaltung "Moderne Arbeitszeiten für Brandenburg" mit 11 teilnehmenden Firmen
- 12/2002 Betriebsvereinbarung "Zusatzurlaub für langjährige Mitarbeiter"
- 12/2002 Betriebsvereinbarung "Betriebliche Altersvorsorge"
- 03/2003 Frauentagsveranstaltung, Kabarett "Schützt die schwachen Männer"
- 06/2003 Raucherworkshop, Betriebsvereinbarung "Regelung von Raucherpausen"
- 09/2003 Betriebsvereinbarung "Zahlung von Wechselschichtzulage und Zusatzurlaub"
- 01/2004 Kooperationsvertrag mit Realschule Lübbenau "Ehm Welk" zur Berufsorientierung von Schülern
- 03/2004 Einführung "Betriebliches Gesundheitsmanagement" Bildung Arbeitskreis Gesundheit
- 04/2004 Gesundheitsworkshop der Bereiche: Krankenpflege, Physiotherapie und Ärzte, Festlegung gesundheitsfördernder Maßnahmen
- 04/2004 Betriebsvereinbarung "Zusatzurlaub für ältere Mitarbeiter"

Begünstigende Umstände:

Zum Großteil werden Vorschläge für eine familienorientierte Unternehmenspolitik im Klinikmanagement erarbeitet. Sensibilität bei der Umsetzung dieses Themas ist Voraussetzung für eine qualitätsgerechte und vor allem einfühlsame Betreuung der Patienten.

Aufgetretene Probleme:

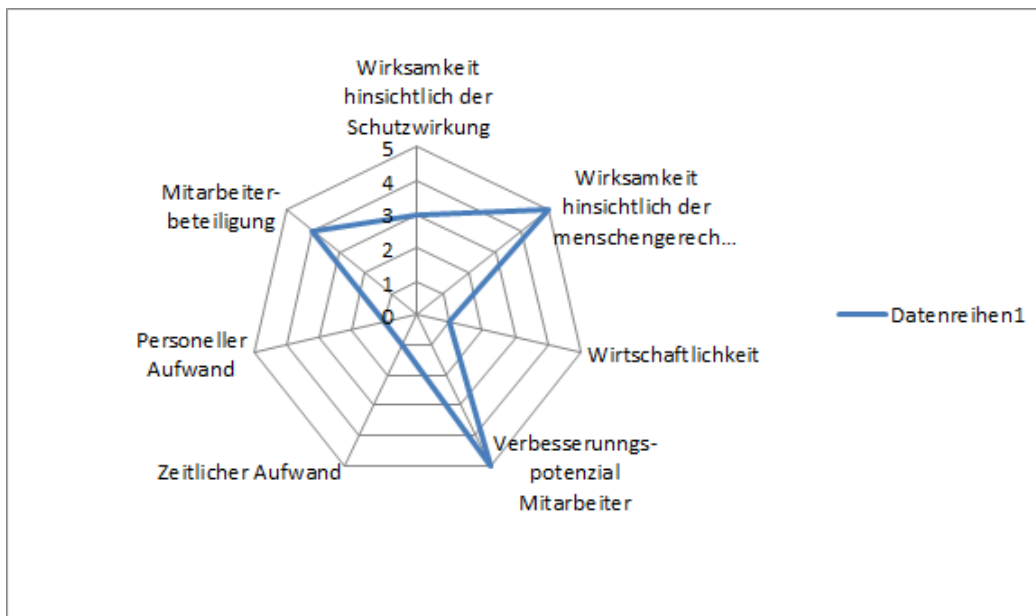
Zeitweilig gab es einen Motivationsrückgang der Mitarbeiter, dem allerdings entgegen gewirkt werden konnte. Dies wurde dadurch bewirkt, dass gezielt Mitglieder für bestimmte Themen herangezogen wurden. Dadurch wurde die Arbeit im Qualitätszirkel effektiver.

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

keine

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Ausarbeitung durch Frau Jutta Köhler, Verwaltungsleiterin Rehasentrum Lübben im Rahmen der Auditierung Beruf und Familie



Best Practice Beispiel Elektrorad

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel			
Pflegedienst macht mobil- Mit Elektrorad zum Patienten			
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input checked="" type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input type="checkbox"/> sonstige:	Betriebsgröße <input type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)	
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung			
Stress, Zeitdruck und physische Gefährdungen im Straßenverkehr			
Arbeitsystemelement			
Teilsystem	<input type="checkbox"/> Betrieb	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr	<input type="checkbox"/> Kunde
<input type="checkbox"/> Eingabe:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe:		
<input type="checkbox"/> Mensch:		
<input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsmittel:	Teilweiser Ersatz von Autos durch Elektrofahrräder		
<input type="checkbox"/> Arbeitsablauf:		
<input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung:		
<input type="checkbox"/> Ausgabe:		
Häufigkeit der Mobilität	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit		
<input checked="" type="checkbox"/> täglich			
<input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich	<input type="checkbox"/> <30km	<input type="checkbox"/> 200-500km	
<input type="checkbox"/> wöchentlich	<input checked="" type="checkbox"/> 31-50km	<input type="checkbox"/> >500km	
<input type="checkbox"/> monatlich	<input type="checkbox"/> 51-200km		
<input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	<input type="checkbox"/> für alle Entfernungen		

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Im Pflegedienstunternehmen sind täglich Dienstwagen in Gebrauch. Dabei legen die Mitarbeiter zumeist allein kurze Weg bei den Fahrten zu den Patienten zurück. Dabei stehen sie ständig unter Zeitdruck, Stress und weiteren Gefährdungen bedingt durch den Straßenverkehr.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Im Projekt wurden Elektrofahrräder in das Unternehmen eingeführt. Diese sollten die bisherigen Dienstwagen ersetzen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

- Pedelecs sind häufig schneller als Dienstwagen
- Fahren ist einfach und macht Spaß
- Schont die Umwelt
- preiswerter

Erfolgsfaktoren:

- Möglichkeit dem Mitarbeiter das Elektrische Fahrrad auch privat zur Verfügung zu stellen
- Zur Verfügung Stellung von Wetterschutz (regenfeste Kleidung
- Finanzielle Belohnung der Mitarbeiter
- Kostenlose Nutzung der ÖPNV bei schlechten Wetter
- Arbeitnehmerzufriedenheit wegen freiwilliger Leistung des Arbeitgebers

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

Mai 2010 – September 2011

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Pedelecs sind Fahrräder, die mit Hilfe elektrischer Trittkraftunterstützung das Fahrrad fahren um ein vielfaches erleichtert. Diese Räder wurden als Alternative zum Dienstwagen für Kurzstrecken bei der mobilen Krankenpflege eingesetzt. Dabei variierten die Strecken von 10 bis 50 km.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Es wurde festgestellt, dass mit den Fahrrädern oftmals in der gleichen oder sogar kürzeren Zeit die Strecke bewältigt werden konnte. Zusätzlich wurde Zeit gespart durch den Wegfall der Parkplatzsuche. Dreiviertel der Mitarbeiter gaben an, dass das Fahren mit den Pedelecs Spaß gemacht habe. Weiterhin gaben die Mitarbeiter an, dass neben Spaß auch gesundheitliche Aspekte eine wichtige Rolle bei der Wahl für die Fahrräder spielten.

Begünstigende Umstände:

- Motivation der Mitarbeiter zum Umstieg von Auto zum Pedelec
- Keine besonderen körperlichen Voraussetzungen notwendig
- Offenheit für Nutzung von Pedelecs durch Probefahrten gesteigert

Aufgetretene Probleme:

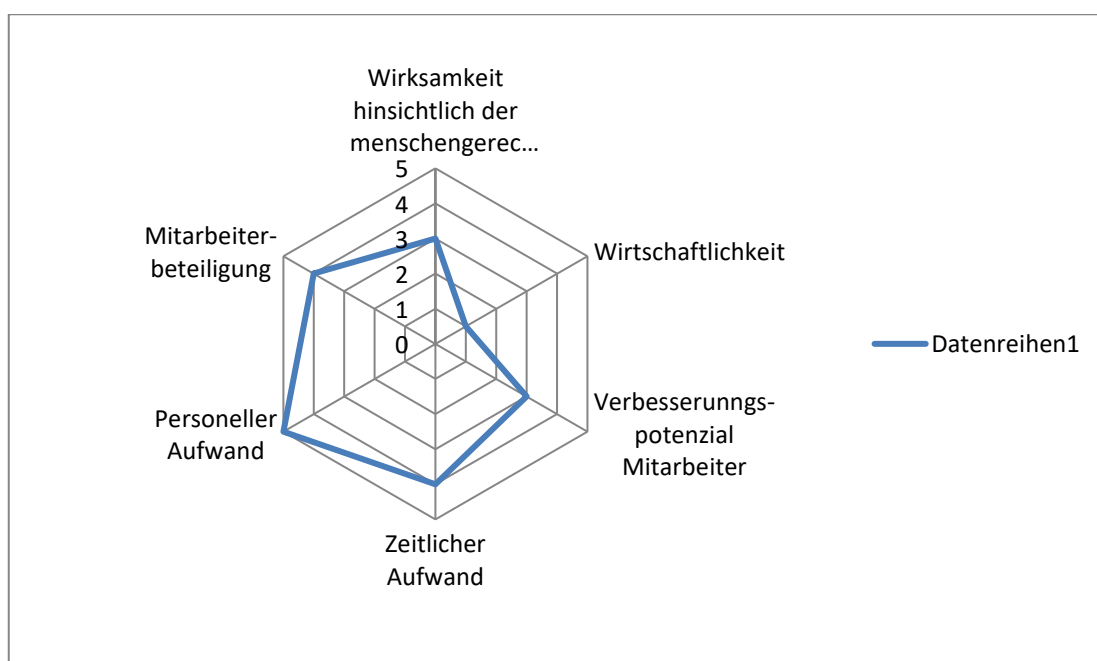
- stark Abhängig von Witterungsbedingungen
- Komfortdefizit
- Handhabung kompliziert – An und Abschließen
- Transport von Pflegeausrüstung

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege, bgwthe-
men „Gut ankommen – Betriebliche Mobilität sicher gestalten“, Stand
09/2015, BGW



Best Practice Beispiel Eco-Safety-Traning

1. Merkmale

Konzeptname / Titel Best Practice Beispiel Eco-Safety-Traning		
Branche (ggf. Tätigkeiten) <input type="checkbox"/> Technisches Servicepersonal <input type="checkbox"/> Ambulante Krankenpfleger <input type="checkbox"/> Rettungsdienste <input type="checkbox"/> Außendienstmitarbeiter im Vertrieb <input checked="" type="checkbox"/> sonstige:	Betriebsgröße <input checked="" type="checkbox"/> 1 - 10 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> 11 - 50 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> 51 – 250 Mitarbeiter <input checked="" type="checkbox"/> > 250 Mitarbeiter <input type="checkbox"/> unbekannt	Art der Mobilität – bei der Tätigkeit ist Fahren ... <input checked="" type="checkbox"/> ... der wesentliche Kern der Arbeitstätigkeit (mobility as work) <input checked="" type="checkbox"/> ... ein notwendiger Bestandteil zur Ausführbarkeit der Arbeitstätigkeit (mobility for work) <input checked="" type="checkbox"/> Unterwegszeit, in der gearbeitet wird (working while mobile)
Handlungsanlass - Vorhandene Gefährdung/ Belastung <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte psychische Belastung der Mitarbeiter bei Fahrtätigkeiten • ökologische Unternehmensphilosophie • Spareffekt erzeugen 		
Arbeitssystemelement Teilsystem <input type="checkbox"/> Betrieb <input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> Kunde <input type="checkbox"/> Eingabe: <input type="checkbox"/> Arbeitsaufgabe: <input checked="" type="checkbox"/> Mensch: Beruflich mobile Mitarbeiter <input type="checkbox"/> Arbeitsmittel: <input checked="" type="checkbox"/> Arbeitsablauf: Wirtschaftliche, sichere Fahrweise <input type="checkbox"/> Arbeitsumgebung: <input checked="" type="checkbox"/> Ausgabe: Geringerer Treibstoffverbrauch		
Häufigkeit der Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> monatlich <input type="checkbox"/> für alle Häufigkeiten	Durchschnittliche Entfernung der zurück gelegten mobilen Arbeit <input type="checkbox"/> <30km <input type="checkbox"/> 200-500km <input type="checkbox"/> 31-50km <input type="checkbox"/> >500km <input type="checkbox"/> 51-200km <input checked="" type="checkbox"/> für alle Entfernungen	

2. A) Kurzbeschreibung:

Ausgangslage:

Im Unternehmen ist der tägliche Gebrauch von Fahrzeugen durch die Mitarbeiter zur Verrichtung der Arbeit notwendig. Sie legen dabei viele kurze Strecken am Tag zurück. Also eine umweltbewusstes und auf das Wohlbefinden der Mitarbeiter bedachtes Unternehmen steht die Verbesserung der Arbeitsbedingung an erster Stelle im Betrieb.

Das Konzept zielt vor allem auf die Gruppe der Vielfahrer ab, welche täglich kurze Fahrten mit wechselnden Zielorten vor sich haben. Diese Zielgruppe steht häufig unter hoher Anspannung aufgrund von Stress und Zeitdruck welche eine Konflikt- und Konfrontationsbereitschaft mit sich bringt. Ebenfalls zielt das Konzept auf wirtschaftliches und somit um umweltschonendes Fahren ab.

Kurzbeschreibung des Vorgehens:

Das Unternehmen bekommt ein zertifizierter Fahrtrainer zur Verfügung gestellt der sowohl theoretische als auch praktische Übungen mit den Mitarbeitern macht. Insgesamt werden sieben Verhaltenstipps zum sicheren, wirtschaftlichen und umweltschonenden Fahren beigebracht.

Zu Beginn wird Theorie vermittelt und es werden Erfahrungen ausgetauscht. Danach kommt es zu Übungen im realen Straßenverkehr bevor zum Schluss noch einmal die gesamte Gruppe zum Abschluss ihre Erfahrungen zusammentragen.

Kurzbeschreibung der Ergebnisse:

Nach Mitarbeiterbefragung kurz nach dem Seminar, nach ein paar Wochen und nach sieben Monaten konnte festgestellt werden, dass die übermittelten Maßnahmen durchweg positiv aufgenommen wurden und einige bis alle im täglichen Arbeitsleben Anwendung finden.

Neben der Annahmen der Mitarbeiter konnte auch quantitativ festgestellt, dass es zu einer Spriteinsparung gekommen ist. Desweiteren wurde eine Reduzierung der Kasko- sowie Haftpflichtschäden festgestellt.

Erfolgsfaktoren:

- Freiwilligkeit bringt große Motivation mit sich
- Teilnahme während der Dienstzeit als Abwechslung

B) Vertiefende Konzeptbeschreibung:

Erarbeitungs- bzw. Einführungszeitraum/ -zeitpunkt:

unbekannt, aber Veröffentlichung von 2015 Kongress A und A

Ausführliche Beschreibung des Vorgehens:

Das Training ist in drei Teile aufgebaut. Im ersten Teil kommt es zu einem Informations- und Erfahrungsaustausch. Dieser Dauert je nach Gruppengröße entweder 75 oder 45 Minuten. Zwei der insgesamt sieben Themengebiete werden in theoretisch besprochen. Es handelt sich dabei um „richtiger Reifendruck“ und überflüssiger Ballast“.

Im zweiten Teile wird dann in einer Gruppe von drei Personen praktisch im Straßenverkehr geübt. Jede Person bekommt dazu 45 Minuten Zeit. Thematisiert werden dabei die fünf anderen Schwerpunkte. Es geht um „fahren und schalten bei niedriger Drehzahl“, „Schwung nutzen und aufgebaute Energie ausnutzen“, „Entscheidungsspielraum schaffen – eigene Handlungskompetenz bewahren“, „Motorabschalten, wo es sinnvoll ist“ und „Gelassen fahren“. Dabei wird mit und ohne Trainerbeteiligung gefahren.

Im dritten Teil des Kurses kommt das dann noch einmal zu einem gemeinsamen Erfahrungsaustausch, der ungefähr 60 oder 30 min beansprucht.

Ausführliche Beschreibung der Ergebnisse:

Bei der schriftlichen Befragung nach dem Training kam insgesamt heraus, dass trotz der zuvor vorhandenen Skepsis am Ende das Seminar durchweg positiv bewertet wurde. Rund 86% der Befragten sagten aus, dass es eine positive Erfahrung gewesen sei, bei der sie nun ein Gespür für Einsparmöglichkeiten haben. Weiteren Maßnahmen sollten genutzt werden.

Ca. 6 bis 10 Wochen nach dem Seminar kam es zu einer telefonischen Befragung. Dabei wurde festgestellt, das immer noch knapp 63% der Befragten überzeugt waren, aufgrund des Trainings beruflich wie auch privat mehr Sicherheit beim Fahren zu haben.

Nach sieben Monaten erfolgte eine erneute Befragung. Ca. ein Viertel der damals am Seminar beteiligten Mitarbeiter meldete sich zurück. Hier wurde übereinstimmend festgestellt, dass eine oder mehrere Methoden aus dem Training im Alltag genutzt werden.

Bei der quantitativen Auswertung kam es zu einer 3-, 5-, und 11-Monatsbetrachtung. Um unverfälschte Daten (z.B. ein höherer Spritverbrauch aufgrund von Witterungsveränderung) auswerten zu können steht die kurzfristige Wirkung von 3 Monaten der langfristigen Wirkung von 11 Monaten gegenüber. Hierbei wurde eine Kraftstoffeinsparung von 6,41%, bzw. von 6,17% festgestellt. Dies lässt darauf schließen, dass die Wirkung des Konzeptes nicht nur kurzfristig sondern auch langfristig Anwendung bei den Mitarbeitern findet. Weiterhin gingen die Kaskoschäden um 21,79% und die Vollkaskoschäden um 34,78% zurück. Auch hier lässt sich feststellen, dass das wirtschaftliche fahren umgesetzt wurde und somit Verkehrssicherheit mit sich brachte.

Begünstigende Umstände:

- Freiwillige Teilnahme
- Teilnahme während der Dienstzeit
- Training nicht als Vorwurf zum persönlichen Fahrkönnen, sondern den ökologischen Nutzen in Vordergrund gerückt

Aufgetretene Probleme:

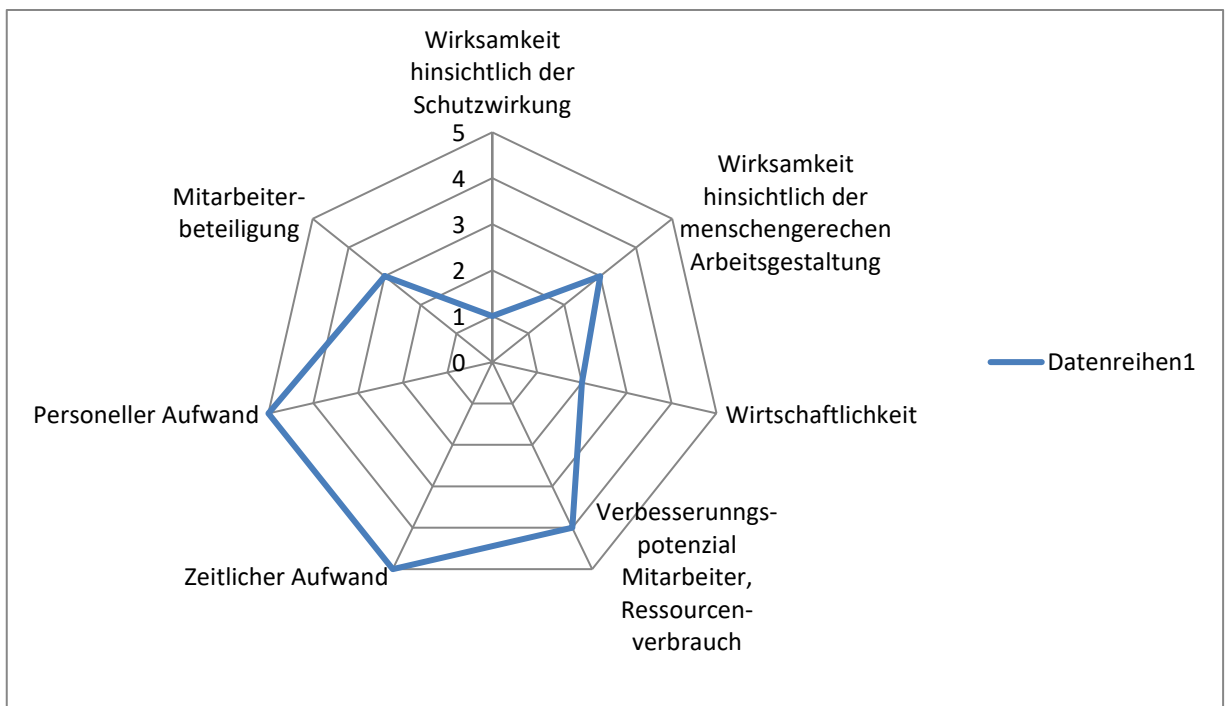
- Wenn Teilnahme als Pflichtveranstaltung ohne angemessene Vorinformationen
- Wenn Teilnehmer Urlaubstag nehmen müssen/ Veranstaltung am Wochenende stattfindet
- Wenn eine geringe persönliche Veränderungsbereitschaft vorhanden ist → führt zu Ablehnung des Konzeptes

Ggf. Angaben zu Fördermaßnahmen, Projektbeteiligten:

- Unfallkassen Berufsgenossenschaft (UK BG)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

Angaben zum Unternehmen (soweit bekannt) / Kontaktdaten
Verschiedene Unternehmen bieten Eco Safety Training an

<http://www.ecosafetytrainings.de/>



Anhang 31



Maßnahmensammlung für mobile Berufe im Rahmen von BestMobil

Technik und Verkehrsumfeld

Mehr Sicherheit für Fahrer von Einsatzfahrzeugen (DVR)

Inhalt:	<p>Der DVR bietet mit Unterstützung der DGUV ein simulatorgestütztes Schulungsprogramm zur Förderung der Verkehrssicherheit von Einsatzfahrten. Der Simulator ermöglicht, Verkehrsszenarien zu durchfahren, die weder im Realverkehr, geschweige denn auf dem Trainingsplatz trainiert werden können!</p> <p>Für typische Unfallschwerpunkte wurden spezifische Übungsszenarien entwickelt, die die typischen Belastungsarten enthalten. Der Fahrende muss die Situation durch Anwendung der erarbeiteten Handlungsstrategien bewältigen. Ziel des Seminarkonzeptes ist es, das Profil der Einsatzfahrerinnen und -fahrer zu schärfen – insbesondere in den Aspekten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmungskompetenz • Entscheidungskompetenz • Handlungskompetenz
----------------	--

Sicherheitsprogramm – Einsatzfahrzeuge (DVR)

Inhalt:	<p>Das Sicherheitsprogramm Einsatzfahrzeuge beinhaltet praktische Übungen und moderierte Gespräche. Die Teilnehmenden beschäftigen sich mit den Fahrsituationen, die beim Einsatz ihrer Fahrzeuge auftreten können. Sie überdenken ihre bisherigen Verhaltensweisen und gewinnen neue Einsichten. Bei den Fahrübungen stehen Brems- und Lenkmanöver auf verschiedenen Untergründen auf dem Programm, aber auch die richtige Sitzhaltung sowie die Sichtverhältnisse gehören dazu.</p> <p>In den Gesprächen wird dafür gesorgt, dass die Kenntnisse und Erfahrungen der Teilnehmenden einbezogen werden. So kommen unterschiedliche Sichtweisen und Perspektiven zur Sprache. Die eigenen Voraussetzungen als Fahrer oder Fahrerinnen werden in Beziehung gesetzt zu äußeren Bedingungen (Witterung, Fahrbahn) sowie zu den besonderen Faktoren, die bei einer Einsatzfahrt hinzukommen. Auch Fahrerinnen und Fahrer mit langjähriger Praxis können von dem Sicherheitsprogramm profitieren.</p>
----------------	---

DGUV Information 211-040: Einsatz mobiler Informations- und Kommunikationstechnologie an Arbeitsplätzen (DGUV)

Inhalt:	<p>In immer mehr Berufen ist die Arbeit in hohem Ausmaß durch den Einsatz mobiler Informations- und Kommunikationstechnologie geprägt. Deren Einsatz soll die Arbeitsplätze produktiver gestalten, eine Mobilität der Beschäftigten gewährleisten und die Kommunikation sowie Informationsübertragungen vereinfachen. Für die Anwender ergeben sich durch die neuen Technologien und die Gerätevielfalt aber auch neue Belastungen. Ein bedachter und sicherer Einsatz ergonomisch günstiger und gebrauchstauglicher Geräte kann die Belastungssituation bei der Arbeit verbessern.</p>
----------------	---

Diese Schrift liefert praktische Empfehlungen zur belastungsoptimierten Arbeitsgestaltung in Bezug auf die mobilen IT-Arbeitsmittel. Diese Empfehlungen wurden aus der erfolgreichen Anwendungspraxis entnommen und durch Studienergebnisse dort ergänzt, wo ein abermals praktischer Mehrwert zu erwarten ist.

Sicherheit für den Radverkehr (DVR)

Inhalt:	<p>Die Inhalte des Seminars:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bewusstmachen der Gründe für unfallträchtiges Verhalten• Erkennen und Vermeiden konkreter kritischer Verkehrssituationen• Partnerschaft im Straßenverkehr und Regelakzeptanz• Aktuelle Verkehrsregeln beim Radfahren• Fahrradtechnik- und Ausstattung nach StVZO• Schutzhelm (Bedeutung, Auswahl, individuelle Anpassung)• Ergonomie und physikalische Grundlagen beim Radfahren• Geschicklichkeitsparcours zur Verbesserung der Fahrzeugbeherrschung• Bremsübungen mit dem Fahrrad• Fahrradexkursion zu exemplarischen Gefahrenstellen auf dem Werksgelände und/oder dem alltäglichen Umfeld• Erarbeiten individueller Vermeidungs- und Verhaltensstrategien anhand des im Seminar Erlernen. <p>Diese Seminarinhalte sind je nach Wunsch und Gesamtdauer des Kurses variierbar und miteinander zu kombinieren.</p> <p>Passend zum Seminar wird ebenfalls eine Broschüre zur Verfügung gestellt (PDF-Link s.u.)</p>
----------------	--

Präventionstraining für Zeitungszusteller/innen (BG ETEM)

Inhalt:	<p>Dieses spezielle Präventionstraining behandelt Themenschwerpunkte und Maßnahmen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz durch Analyse von Arbeitsunfällen, zur Persönlichkeitsbildung sowie Verhaltensmuster im Rahmen des Selbstschutzes bzw. der Selbstverteidigung. Dabei wird das Training auch den persönlichen Verhältnissen der Teilnehmer bzgl. Alter, Gesundheit usw. angepasst.</p> <p>Inhalt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Analyse von Arbeitsunfällen und deren Vermeidungsmöglichkeiten• Gehtechniken bei Dunkelheit und Glätte• Ausrüstung und Erkennbarkeit bei Tag und Nacht• Spezialgymnastik mit Koordinationselementen – Fitness durch einfache <p>Übung</p> <ul style="list-style-type: none">• Anregungen für das tägliche Training• Einfache Falltechniken um Verletzungen bei Stürzen zu vermeiden• Verhaltensempfehlungen bei aggressiven Hunden• Angst und Dunkelheit - Freund und Feind• Verhalten und Technik zur wirksamen Selbstverteidigung• Körpersprache• Schutzhaltung• Stimme als Waffe
----------------	--

-
- Schlag- und Kicktechniken
 - Verteidigungshilfsmittel (Pfefferspray usw.)
 - Notwehrrecht
 - Rollentraining mit Videoanalyse: praktisches Verhaltenstraining in einer Tiefgarage oder ähnlichen Örtlichkeiten
 - Die Teilnehmer sollen
 - erkennen, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Grundkurs persönlich umgesetzt werden konnten
 - prüfen, wodurch erkannte Defizite entstanden sind und wie diese doch noch abgebaut werden können
 - weitere fortführende kleine Bausteine kennen lernen und in entsprechenden Übungen einsetzen und testen können
-

Handbuch für Beschäftigte in Paketdiensten (BGHW)

Inhalt:	<p>Das Handbuch richtet sich an Beschäftigte in Paketdiensten. Es macht Sie auf mögliche Gefahren am Arbeitsplatz aufmerksam und schlägt Ihnen und Ihrem Unternehmen Maßnahmen zum Umgang mit Belastungen und Gefährdungssituationen vor. Außerdem erhalten Sie Gesundheits- und Fitnesstipps.</p> <p>Themen sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none">• Belastung und Beanspruchung• Verantwortung und Pflichten• Das Kreuz mit dem Kreuz• Gelegenheit macht Stürze• Wartung und Störungsbeseitigung• Verkehrswege• Sicher auf dem Weg zur Arbeit• Kommt man von der Schicht• Wechselbrücken an- und abdocken• Wechselbrücken be- und entladen• Transportboxen• Was tun, wenn's brennt• Brandschutz: Türen, Tore und Wände• Konflikte lösen
----------------	--

Initiative Reifenqualität – „Ich fahr` auf Nummer sicher!“

Inhalt:	<p>Verbreitung sicherheitsrelevanter Informationen über die Bedeutung der Reifen bei der Unfallvermeidung; Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für die Nutzung qualitativ hochwertiger Reifen und die Bedeutung saisonalen Reifenwechsels.</p> <p>Botschaft: Eine angemessene Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit guten Reifen, deren regelmäßige Kontrolle durch Fahrer, Fahrerinnen oder durch Fachwerkstätten sowie die richtige Behandlung von Reifen tragen dazu bei, dass Unfälle vermieden werden oder die Unfallschwere reduziert wird.</p>
----------------	--

Lass dich sehen! Warnkleidung rettet Leben (IFA/DGUV)

Inhalt: Unter dem Motto „Lass dich sehen! Warnkleidung rettet Leben“ hat das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) im Rahmen der Präventionskampagne " Risiko raus" ein Veranstaltungsexponat entwickelt und ein Faltblatt mit Tipps für optimale Sichtbarkeit von Personen im Straßenverkehr entworfen.

Das Exponat ist ein Kofferranhänger (Pkw-Anhänger), der für die lebenswichtige Sichtbarkeit von Fußgängern und Radfahrern im Straßenverkehr sensibilisieren will. In dem begehbaren Anhänger sieht der Betrachter zwei bis drei lebensgroße Erwachsenen- oder Kinderpuppen, die unterschiedlich gekleidet sind: mit sogenannter normaler Straßenkleidung, auch in helleren Farben, und zum Vergleich mit retroreflektierender Warnkleidung. Über eine besondere Optik lassen sich Entfernungen von 3 und 30 Metern zwischen Betrachter und Personen-/Kindergruppe simulieren. Auch unterschiedliche Lichtverhältnisse können hergestellt werden: Tageslicht, Dämmerung, Dunkelheit.

Tragen von Sicherheitsschuhen – Arbeitshilfe für die betriebliche Unterweisung (BG ETEM)

Inhalt: Das Nichttragen von Sicherheitsschuhen bei gefährdenden Tätigkeiten erhöht das Verletzungsrisiko und die Schwere von Verletzungen. Moderne Sicherheitsschuhe vereinen Funktion und Form und bieten einen hohen Komfort. In Arbeitsbereichen, in denen mit Fußverletzungen zu rechnen ist, müssen die vom Betrieb zur Verfügung gestellten Sicherheitsschuhe von den Beschäftigten getragen werden.

DGUV Regel 105-003: Benutzung von persönlichen Schutzausrüstungen im Rettungsdienst

Inhalt: Sie findet Anwendung auf die Auswahl von persönlichen Schutzausrüstungen in Unternehmen, die Rettungsdienst, d.h. Notfallrettung und Krankentransport, ausführen. Sie gibt Auskunft über technische Einzelheiten und Einsatzbereiche verschiedener PSA.

Stolperparcours (BG RCI)

Inhalt: Der Stolperparcours besteht aus mehreren Modulen und zeigt verschiedene Situationen auf, die im betrieblichen Alltag zu Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen führen können. Unterschiedlich hohe Treppenstufen, defekte Geländer, liegengelassene Gegenstände und ungeeignete Bodenbeläge sind jeden Tag mögliche Ursachen für folgenschwere Unfälle. Der Parcours soll dabei helfen, den Blick für gefährliche Situationen im Alltag zu schärfen, um den Prozess der Bewusstseinsänderung bei den Mitarbeitern zu unterstützen. Mögliche Module: Kiesbett, schlecht verlegte Gehwegplatten, Verkehrswege, Leitern, SRS, Sicherheitsschuhe, Büroarbeitsplatz, Steuerstand, Treppe.

- kombinierbar mit dem BG RCI-Infostand -

Vorsicht Stufe (BGW)

Inhalt:	<p>BGW 09-14-000 / M657</p> <p>Etwas verschüttete Flüssigkeit oder ein herumliegendes Kabel - und schon ist es passiert: Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle machen in der Statistik der BGW mehr als ein Viertel aller Arbeitsunfälle aus.</p> <p>Die Broschüre beschreibt betriebliche Maßnahmen, mit denen Führungs- und Arbeitssicherheitskräfte ihr Team vor diesen unterschätzten Unfällen schützen. Und sie thematisiert, wie sich jeder Beschäftigte selbst davor bewahren kann.</p> <p>Handlungsoptionen, die Unfälle vermeiden helfen - wie etwa gute Beleuchtung im Treppenhaus oder Reparatur des Treppenbelags - findet man nicht nur auf betrieblicher Seite. Sondern auch jeder und jede Einzelne sollte Umsicht zur Routine machen. Denn meist sind die Ursachen für Stolpern, Rutschen oder Stürzen vielfältig und nicht nur ein individueller Fehler.</p> <p>"Vorsicht Stufe" gibt Tipps für mehr Sicherheit: ob für rutschfeste Böden, geeignete Arbeitsschuhe oder gefahrloses Arbeiten auf Leitern, Tritten und Gerüsten.</p>
----------------	---

Sicherheit auf Treppen (BGHW)

Inhalt:	<p>13-seitige Broschüre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Gestaltung von Treppen • Sicherheitsgerechtes Verhalten auf Treppen • Zusammenfassung • Rechtsquellen und Schriften • Servicecenter der Prävention
----------------	---

Stolpern, Rutschen und Stürzen – Arbeitshilfe für die betriebliche Unterweisung (BG ETEM)

Inhalt:	<p>6-seitige Broschüre</p> <p>Stolpern, Rutschen und Stürzen zählen zu den häufigsten Unfallursachen im Betrieb und auch im häuslichen Bereich. Verstauchungen, Knochenbrüche und Bänderrisse sind typische daraus resultierende Verletzungen. Durch einfache organisatorische Maßnahmen und Verhaltensänderungen kann ein Großteil dieser Unfälle vermieden werden.</p>
----------------	--

Sicher unterwegs: Instrumente für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit (VBG)

Inhalt:

Themen im Überblick

- Das Unfallgeschehen im Straßenverkehr: Was sagt die Statistik? Warum ereignen sich Unfälle? Welche Folgen haben sie für die Betroffenen, was kosten sie das Unternehmen?
- Austausch von Erlebnissen, Erfolgen und Problemen aus der eigenen Verkehrssicherheitsarbeit - Beispiele aus der Praxis
- Straßenverkehr als System? - Unfallursachenmodell
- Psychologie des Verhaltens im Straßenverkehr
- Wie motiviere ich die Mitarbeiter zu sicherheitsgerechterem Verhalten im Straßenverkehr?
- Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit: Ziele; Ansätze: System Straßenverkehr; Instrumentarien: Beratung, Trainings, Aktionen, Informationsmedien und Fahrsimulatoren
- Praxisphase: Übungsfahrt im Realverkehr

Ihr Nutzen

Indem Sie sich in diesem Seminar die Folgen von Dienst- und Wegeunfällen neu vor Augen führen, machen Sie sich die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit als Notwendigkeit und betriebliche Aufgabe bewusst. In einer umfangreichen Gruppenarbeit entwickeln Sie wirksame Möglichkeiten, das Denken und Handeln der Mitarbeiter im Straßenverkehr in positive Bahnen zu lenken. Mithilfe der mobilen Simulatoren setzen Sie sich mit typischen Gefahrensituationen auseinander und erleben mit fast allen Sinnen, wie Sie das Unfallgeschehen Ihrer Mitarbeitenden durch Ihr Verhalten beeinflussen können.

Das so Gelernte und Erfahrene wird Sie darin bestärken und dazu befähigen, Maßnahmen zur Verkehrssicherheit als betriebliche Aufgabe im Unternehmen umzusetzen - mit neuem Elan, überzeugenden Argumenten und Sinn für das Machbare.

Safety First – Sicherheit geht vor: Fußgänger und Fahrzeuge (BG RCI)

Inhalt:

Videogestützte Unterweisungshilfe für die Praxis

Das knappe und dabei sehr übersichtlich gehaltene Handbuch ermöglicht dem Vorgesetzten sich rasch auf die Unterweisung vorzubereiten. Es enthält zugleich eine gute Struktur zur Gesprächsführung mit konkreten Fragestellungen. In vier Schritten werden die Mitarbeiter zu einer konkreten Vereinbarung zu sicherheitsgerechtem Verhalten geführt:

- Schritt 1: Videoszene mit sicherheitswidrigem Verhalten
 - Schritt 2: Besprechung der Gefährdungen und der möglichen Folgen
 - Schritt 3: Videoszene mit sicherheitsgerechtem Verhalten
 - Schritt 4: Vereinbarung von klaren Regeln und Konsequenzen bei Nicht-Einhaltung
-

Safety First – Sicherheit geht vor: Stolpern, Rutschen, Stürzen (BG RCI)

Inhalt:	<p>Videogestützte Unterweisungshilfe für die Praxis</p> <p>Das knappe und dabei sehr übersichtlich gehaltene Handbuch ermöglicht dem Vorgesetzten sich rasch auf die Unterweisung vorzubereiten. Es enthält zugleich eine gute Struktur zur Gesprächsführung mit konkreten Fragestellungen. In vier Schritten werden die Mitarbeiter zu einer konkreten Vereinbarung zu sicherheitsgerechtem Verhalten geführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schritt 1: Videoszene mit sicherheitswidrigem Verhalten • Schritt 2: Besprechung der Gefährdungen und der möglichen Folgen • Schritt 3: Videoszene mit sicherheitsgerechtem Verhalten • Schritt 4: Vereinbarung von klaren Regeln und Konsequenzen bei Nicht-Einhaltung <p>Mit einem Formular werden Unterweisungsthema, Verhaltensregeln und Konsequenzen festgehalten und dokumentiert.</p>
----------------	--

Gesprächsleitfaden Ladungssicherung (GDA)

Inhalt:	<p>Der Einsatz von Leitfäden hat sich bewährt, um Verbesserungen im Arbeitsschutz in den Betrieben anzustoßen.</p> <p>Die Gesprächsleitfäden sind insbesondere auf die Belange von Klein- und Mittelunternehmen abgestellt. Sie eignen sich deshalb auch für eine eigenständige interne Überprüfung durch die Betriebe. Anwender können damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des gemeinsamen Ziels, der Verbesserung des Arbeitsschutzes beim innerbetrieblichen Transport, leisten. Im Fragenkatalog finden sich zu jeder Frage kurze Hinweise, die bei der Beantwortung eine erste Hilfestellung geben. Bei der Behandlung einzelner Fragen wird unter Umständen auf weitere Quellen wie Vorschriften oder Regeln zum Arbeitsschutz zurückgegriffen werden müssen.</p>
----------------	--

Laden, zurren, sichern, gesund fahren: Ladungssicherung in Kleintransportern und Kombis (VBG)

Inhalt:	<p>Themen im Überblick</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ladungssicherung und Transport: Wer trägt wofür Verantwortung? • Sicherungsmöglichkeiten: Zurrgurte, Sicherungsnetze, Klemmvorrichtungen, Gittertrennwände, Antirutschmatten und mehr • Das aktuelle Unfallgeschehen: Ein Blick in die Statistik • Rechtliche Grundlagen • Physikalische Grundlagen: Welche Kräfte wirken? • Praktische Übungen zur Ladungssicherung • Fahrerassistenzsysteme • Gesund fahren: Lenk- und Ruhezeiten, Ernährung und Bewegung <p>Ihr Nutzen</p> <p>Sie kennen die einschlägigen rechtlichen Vorgaben für eine sichere Verladung und wissen, wer - vom Fahrer über den Verloader bis hin zum Fahrzeughalter - wofür verantwortlich ist. Mit der Einarbeitung in die physikalischen Grundlagen machen Sie sich zugleich die Kräfte bewusst, die in verschiedenen Fahrsituationen auf die Ladung einwirken.</p>
----------------	--

Laden, zurren, sichern: Ladungssicherung und innerbetrieblicher Transport mit Lkw (VBG)

Inhalt:

Themen im Überblick

- Das aktuelle Unfallgeschehen: Ein Blick in die Statistik
- Rechtliche Grundlagen
- Ladungssicherung und innerbetrieblicher Verkehr: Wer trägt wofür Verantwortung?
- Praktische Übungen zur Ladungssicherung
- Physikalische Grundlagen: Welche Kräfte wirken?
- Sicherungsmöglichkeiten: Zurrgurte, Sicherungsnetze, Klemmvorrichtungen, Gittertrennwände, Antirutschmatten und mehr
- Sicheres Transportieren mit Flurförderzeug und Kran

Ihr Nutzen

Sie kennen die einschlägigen rechtlichen Vorgaben für eine sichere Verladung und wissen, wer - vom Fahrer über den Verloader bis hin zum Fahrzeughalter - wofür verantwortlich ist. Mit der Einarbeitung in die physikalischen Grundlagen machen Sie sich zugleich die Kräfte bewusst, die in verschiedenen Fahrsituationen auf die Ladung einwirken.

Anhand dieser Kenntnisse sowie vielfältiger Fallbeispiele und praktischer Übungen eignen Sie sich das Know-how an, um Gefährdungen beim Transport von Ladungen in Lkw und Transporter sowie beim Führen von Flurförderzeugen und Kranen zu beurteilen. Ausgehend davon können Sie das jeweils passende Fahrzeug für verschiedene Ladungen auswählen und geeignete Techniken und Hilfsmittel einsetzen, um Ladung fachgerecht zu sichern. Darüber hinaus geben wir Ihnen nützliche Tipps und Hilfen, wie Sie für eine sichere Lagerorganisation sorgen können.

Sicherer Transport im Betrieb (BG ETEM)

Inhalt:

Die Teilnehmer lernen die Grundsystematik der Gefährdungsbeurteilung anzuwenden. Dabei werden die Gefährdungen und Belastungen beim innerbetrieblichen Transport ermittelt und die daraus resultierenden technischen, organisatorischen und personenbezogenen Schutzmaßnahmen festgelegt. Diese Maßnahmen sollen einen störungs- und unfallfreien Arbeitsablauf gewährleisten und den Gesundheitsschutz garantieren.

Inhalt:

- Rechtsgrundlagen für den Transport
 - Versicherungsschutz
 - Verantwortung
 - Unfallgeschehen beim Transport
 - Gefährdungen und Belastungen beim Transport
 - Einführung in die Gefährdungsbeurteilung
 - Schutzmaßnahmen beim Transport
 - Lastenhandhabung
-

Ladungssicherung (BGN)

Inhalt:	<p>Der Teilnehmer wird befähigt, unter Einhaltung einschlägiger Vorschriften und unter Beachtung physikalischer Regeln, die mach- und nutzbaren Techniken der Ladungssicherung in der Praxis anzuwenden. Der Schwerpunkt des praxisorientierten Seminars – nach den Richtlinien des DVR und entsprechend VDI 2700 Blatt – liegt in den Bereichen der Nahrungsmittel- und Getränkeindustrie sowie bei den hier eingesetzten Fahrzeugen.</p> <p>Seminarinhalte: Aufgaben und Leistungen der Berufsgenossenschaft / Rechtliche Grundlagen und Verantwortlichkeiten an Hand von Fallbeispielen / Physikalische Grundlagen, Masse, Kraft, Versandbeanspruchungen, Reibung (Modellversuche, Fahrdemo) / Standsicherheit / Kippgefahr (Fahrdemo) / Methoden der Ladungssicherung / Ermitteln von Sicherungskräften, Belastbarkeit von Fahrzeugaufbauten, Zurrpunkten / Einrichtungen und Hilfsmittel zur Ladungssicherung, Besprechen des Marktangebotes / Lastverteilungsplan / Praktische Übungen</p>
----------------	--

Sichere Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Kraftfahrzeugen (BHW)

Inhalt:	<p>Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, die in ihrem Rollstuhl mit Verkehrsmitteln fahren, sind bei Unfällen besonders gefährdet. Deshalb sind bei ihrer Beförderung in Kraftfahrzeugen hohe Standards zu beachten. Doch wie erfüllen Fahrdienste und Fuhrparkleitungen ihre Verantwortung? Wie müssen Fahrzeuge ausgerüstet sein, um den technischen Anforderungen in dieser Hinsicht zu genügen?</p> <p>In diesem Seminar stellen wir Ihnen technische, organisatorische und verhaltensbezogene Maßnahmen vor, die zu einer sicheren Beförderung von Menschen mit Behinderungen beitragen, und erläutern relevante Rechtsgrundlagen. Ein Themenschwerpunkt ist die Beförderung von Menschen, die während der Fahrt im Rollstuhl sitzen müssen. Hierzu informieren wir über Rückhaltesysteme für Rollstuhl und Fahrgast. Die Inhalte des Seminars richten sich in Umfang und Intensität am Informationsbedarf der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus.</p> <p>Sie bekommen Anregungen, um die Beförderung von Menschen mit Behinderungen in Kraftfahrzeugen zu organisieren</p>
----------------	--

Ladungssicherung im PKW-Kombi und Kastenwagen (BG ETEM)

Inhalt:	<p>Die Teilnehmer werden, ausgehend von den rechtlichen Grundlagen, mit wichtigen und sicherheitsrelevanten Zusammenhängen beim Transport von Ladungen mittels PKW-Kombi bzw. Kleintransporter vertraut gemacht. Umfassend werden z.B. die verschiedenen Zurrmethoden trainiert. Sie lernen, mögliche Problemsituationen beim Transport von Ladungen im Straßenverkehr rechtzeitig zu erkennen und selbstständig geeignete Sicherheitsmaßnahmen einzuleiten. Die Teilnehmer werden zu sicherheitsbewusstem Verhalten motiviert.</p>
----------------	---

Inhalt:

-
- Arbeitsplatz Fahrzeug (Gefährdungen, Unfallursachen, Rechtsgrundlagen)
 - Belastungen und Beanspruchungen für den Fahrer
 - Fahrphysikalische Grundlagen
 - Verantwortung (Halter/Fahrer/Verlader)
 - Ermittlung der Zurrmittel / Berechnung der Zurrkräfte
 - Transport gefährlicher Arbeitsstoffe
 - Praktische Anwendung der Ladungssicherung
 - Technische Einrichtungen zur Ladungssicherung

Das Modul thematisiert die fünf Bereiche: Gefährdungsbeurteilung; Kräfte und Lastverteilung; Arten der Ladungssicherung; Einrichtungen zur Ladungssicherung und Hilfsmittel; Das Leben nach einem Unfall

Die Inhalte der Ausstellung richten sich an betriebliche Führungskräfte und Mitarbeiter aller Unternehmensgrößen.

Gesprächsleitfaden Rangieren und Abstellen (GDA)

Inhalt:

BROSCHÜRE

Der Einsatz von Leitfäden hat sich bewährt, um Verbesserungen im Arbeitsschutz in den Betrieben anzustoßen.

Die Gesprächsleitfäden sind insbesondere auf die Belange von Klein- und Mittelunternehmen abgestellt. Sie eignen sich deshalb auch für eine eigenständige interne Überprüfung durch die Betriebe. Anwender können damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des gemeinsamen Ziels, der Verbesserung des Arbeitsschutzes beim innerbetrieblichen Transport, leisten.

Im Fragenkatalog finden sich zu jeder Frage kurze Hinweise, die bei der Beantwortung eine erste Hilfestellung geben. Bei der Behandlung einzelner Fragen wird unter Umständen auf weitere Quellen wie Vorschriften oder Regeln zum Arbeitsschutz zurückgegriffen werden müssen.

Organisation

Gesund arbeiten – gut leben. Ohne lange Arbeitszeiten (ver.di)

Inhalt: Lange Arbeitszeiten und weitere Arbeitszeitverlängerungen verschärfen soziale Ungleichheit und gefährden die individuelle Gesundheit und das Wohlbefinden. Sie gefährden Arbeitsplätze, sind oftmals familien- und partnerschaftsfeindlich, verhindern ehrenamtliches Engagement und lebenslanges Lernen und führen nicht zuletzt zu Rückschritten in der Geschlechtergerechtigkeit.

Inhalt:

- Psychologische und physiologische Wirkung von Arbeitszeidlängen
- Aspekte der Arbeitszeit

Ansatzpunkte zur Gestaltung von Arbeitszeiten

Modellprojekt: Neue ArbeitsZeitPraxis (Iso-Institut)

Inhalt: Ziel des Modellprojektes ist es, eine „maßgeschneiderte“ Arbeitszeitberatung für die besonderen Gegebenheiten von kleinen und mittleren Unternehmen zu bieten. Diese neu entwickelte Form der Arbeitszeitberatung soll praxisgerecht sein, von hoher ganzheitlicher Qualität und für kleine und mittlere Betriebe bezahlbar.

Die Erfahrungen sind auf der Inqa-Plattform zusammengetragen

Das BGN-Arbeitszeitportal – Wissen Kompakt: Arbeitszeitgestaltung (BGN)

Inhalt: Onlineportal zu den Themen:

- Aktuelles: Das Neueste zu den Themen Arbeitszeit und Arbeitszeitgestaltung.
- Was ist Arbeitszeit?: Allgemeine Informationen zum Thema Arbeitszeit.
- Praxishilfen: Praxishilfen zur Arbeitszeitgestaltung.
- Begriffe von A bis Z: Begriffe von Arbeitszeit bis Zeitarbeit kurz erklärt.

Reichhaltige Informationen

Älter werden in der Pflege – Ansätze zur Organisationsentwicklung (BGW)

Inhalt:	<p>Alternde Belegschaften und Fachkräftemangel - das sind derzeit wesentliche Herausforderungen in der Arbeitswelt von ambulanten Diensten und stationären Einrichtungen der Altenpflege sowie anderen Unternehmen des Gesundheitswesens wie Krankenhäusern. Gesundheitsberufe sind von dieser Entwicklung besonders betroffen.</p> <p>In diesem Seminar führen wir mit Ihnen Altersstrukturanalysen und Demografie-Checks für ausgewählte Einrichtungen durch. Aus diesen Erkenntnissen über die voraussichtliche demografische Entwicklung leiten Sie den Handlungsbedarf für Ihre Einrichtung ab, entwickeln exemplarisch Maßnahmenpläne, bereiten erste Umsetzungsschritte vor und erfahren, wie die BGW Sie unterstützen kann. Sie werden dabei unterstützt, folgende Kompetenzen zu entwickeln und zu erweitern:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ihr Unternehmen und Ihre Beschäftigten für zukünftige Anforderungen demografiefit zu machen• die Arbeitsbewältigungsfähigkeit Ihrer Beschäftigten aufrechtzuerhalten• Analyseinstrumente auszuwählen und einzusetzen• Umsetzungsideen zu entwickeln und zu realisieren
----------------	--

Gesund und Fit bei der Schichtarbeit (BG RCI)

Inhalt:	<p>Themen und Seminarbeschreibung</p> <ul style="list-style-type: none">• Belastung und Beanspruchung bei der Schichtarbeit• Achtsam mit sich selbst umgehen• Den Alltag organisieren• Die zeitliche Balance finden• Ernährung bei der Schichtarbeit• Drogen und Medikamente• Mit Anti-Stress-Übungen Gelassenheit lernen• Energie für Körper und Geist gewinnen• Körperlichen Ausgleich schaffen
----------------	---

Führungskräfte-Workshopreihe zur Umsetzung gesundheitsfördernder Führung (BGW)

Inhalt:	<p>Gesunde Führung umsetzen – wie geht das? Durch diese Workshopreihe werden Sie befähigt, sich selbst und Ihr Team gesund zu führen. Wir begleiten Sie dabei mit Praxisübungen, Reflexionseinheiten und hilfreichen Fragen. Sie erarbeiten kleine Führungsvorhaben, die Sie im Alltag ausprobieren und im nächsten Workshop reflektieren. So erweitern Sie nach und nach Ihre Handlungssicherheit. Denn: Sie führen ohnehin täglich – und in Zukunft dann ein wenig gesünder. In den Workshops arbeiten wir mit Ihnen auf drei Ebenen.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Struktur: Sie blicken systemisch auf Ihr Unternehmen: Gestaltung gesunder Bedingungen – wie geht das konkret? Wie sind Rollen und Verantwortlichkeiten verteilt? Welche Handlungsfelder wollen Sie bearbeiten?2. Gesunde Selbstführung: Sie reflektieren, welchen Wert „Gesundheit“ für Sie hat und welche Gesundheitsvorhaben Sie planen: Wie sieht Ihr Fadenkreuz der Erwartungen aus? Was bedeutet Führen in Sandwichpositionen oder unter Stress? Wie nutzen Sie kollegiale Beratung als Ressource?3. Umgang mit belasteten und erschöpften Beschäftigten: Sie analysieren, was zur Fehlbelastung beiträgt, erkennen Zusammenhänge, loten Verantwortung
----------------	--

und Grenzen aus und üben, Gespräche mit erschöpften Beschäftigten zu führen.

Sie bekommen Anregungen, um:

- gesunde Arbeitsbedingungen zu gestalten und sich und andere gesund zu führen
 - mit Stressoren und Ressourcen kompetent umzugehen und unter Stress handlungsfähig zu bleiben
-

Arbeitsschutz für Führungskräfte – Sicherheit und Gesundheit kompetent organisieren (BGW)

Inhalt:

Gesunde Führung umsetzen – wie geht das? Durch diese Workshopreihe werden Sie befähigt, sich selbst und Ihr Team gesund zu führen. Wir begleiten Sie dabei mit Praxisübungen, Reflexionseinheiten und hilfreichen Fragen. Sie erarbeiten kleine Führungsvorhaben, die Sie im Alltag ausprobieren und im nächsten Workshop reflektieren. So erweitern Sie nach und nach Ihre Handlungssicherheit. Denn: Sie führen ohnehin täglich – und in Zukunft dann ein wenig gesünder.

In den Workshops arbeiten wir mit Ihnen auf drei Ebenen.

1. Struktur: Sie blicken systemisch auf Ihr Unternehmen: Gestaltung gesunder Bedingungen – wie geht das konkret? Wie sind Rollen und Verantwortlichkeiten verteilt? Welche Handlungsfelder wollen Sie bearbeiten?

2. Gesunde Selbstführung: Sie reflektieren, welchen Wert „Gesundheit“ für Sie hat und welche Gesundheitsvorhaben Sie planen: Wie sieht Ihr Fadenkreuz der Erwartungen aus? Was bedeutet Führen in Sandwichpositionen oder unter Stress? Wie nutzen Sie kollegiale Beratung als Ressource?

3. Umgang mit belasteten und erschöpften Beschäftigten: Sie analysieren, was zur Fehlbelastung beiträgt, erkennen Zusammenhänge, loten Verantwortung und Grenzen aus und üben, Gespräche mit erschöpften Beschäftigten zu führen.

Sie bekommen Anregungen, um:

- gesunde Arbeitsbedingungen zu gestalten und sich und andere gesund zu führen
 - mit Stressoren und Ressourcen kompetent umzugehen und unter Stress handlungsfähig zu bleiben
-

Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit – eine gewinnbringende Führungsaufgabe (BGW)

Inhalt:

Diese Qualifizierung unterstützt Sie beim Einstieg in die systematische Organisation des Arbeitsschutzes. Im ersten Präsenzteil lernen Sie mit anderen Führungskräften, wie Ihnen der Einstieg gelingen kann. In der Umsetzungsphase realisieren Sie die ersten Schritte in Ihrem Betrieb und wenden die erworbenen Kompetenzen an. Im zweiten Präsenzteil reflektieren Sie Ihre Erfahrungen und werten sie mit uns aus.

Sie erfahren, welche Anforderungen und Chancen bei der Gestaltung von Sicherheit und Gesundheit bestehen. Sie lernen das kostenlose Online-Analysetool "BGW Orga-Check" kennen, mit dem Sie schnell herausfinden, ob der Arbeitsschutz in Ihrem Betrieb rechtskonform aufgestellt ist. Außerdem erwerben Sie grundlegende Handlungskompetenzen und erarbeiten Sie einen Fahrplan für Ihre betrieblichen Problemstellungen.

Sie bekommen Anregungen, um:

- eine rechtskonforme Arbeitsschutzorganisation aufzubauen
 - die grundlegenden Kenntnisse zu Sicherheit und Gesundheit auf eigene Belange zu übertragen
 - die eigene Organisation und Maßnahmen mit Standortbestimmung, Durchführung sowie Interpretation des Orga-Checks zu reflektieren
 - Nutzen und Chancen, Risiken und Hindernisse bei der Umsetzung einer systematischen Organisation des Arbeitsschutzes zu identifizieren
 - interne und externe Unterstützungsmöglichkeiten zu kennen und zu nutzen
 - Akteurinnen und Akteure für die systematische Gestaltung von Sicherheit und Gesundheit zu motivieren und miteinander zu vernetzen
-

Die Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung kompetent meistern - Rolle und Aufgabe der Führungskraft (BGW)

Inhalt:

Unternehmen sind gesetzlich aufgefordert, bei der Gestaltung der Arbeitsbedingungen die psychische Belastung mitzuberücksichtigen. Für Sie als Führungskraft können sich hierdurch in der praktischen Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung Fragen ergeben. Worauf ist bei der Planung und Umsetzung zu achten? Was ist Ihre Aufgabe als Führungskraft hierbei? Und wie kann ein konstruktiver Umgang mit möglicherweise kritischen Ergebnissen aussehen?

Mit guten Arbeitsbedingungen leisten Unternehmen und Führungskräfte einen wichtigen Beitrag zur Gesunderhaltung und Leistungsbereitschaft ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Seminar erhalten Sie Informationen zu psychischer Belastung und den Besonderheiten der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung. Gemeinsam mit anderen Führungskräften erfahren und erarbeiten Sie, worauf Sie für eine erfolgreiche Umsetzung in Ihrem Betrieb achten können.

Erfolgsfaktoren und Strategien für einen konstruktiven Umgang mit Ergebnissen - auch kritischen - werden gemeinsam diskutiert und entwickelt.

Sie bekommen Anregungen, um:

-
- Klarheit über Ihre Rolle bei der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung zu gewinnen
 - Gestaltungsmöglichkeiten bezüglich der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung zu kennen und zu nutzen
 - mit persönlichen Herausforderungen bei der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung professionell umzugehen
 - Kriterien für eine erfolgreiche Durchführung der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung zu entwickeln die eigene Organisation und Maßnahmen mit Standortbestimmung, Durchführung sowie Interpretation des Orga-Checks zu reflektieren
-

Gesundheitsfördernde Führung – Möglichkeiten und Grenzen (BGW)

Inhalt:

Was hat die Gesundheit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Führung und Management zu tun? Führungskräfte und Vorgesetzte nehmen dabei eine Schlüsselrolle ein. Sie können durch ihr Führungsverhalten die Gesundheit, Zufriedenheit und Leistung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter positiv beeinflussen.

Im aktiven Austausch mit Kollegen und Kolleginnen erarbeiten Sie im Seminar konkrete Leitlinien und Handlungshilfen für die betriebliche Praxis. Außerdem wird verdeutlicht, wie wichtig es ist, mit gutem Beispiel voranzugehen. Denn: auch wenn es um die Gesundheit geht, hat eine Führungskraft Vorbildfunktion.

Sie werden dabei unterstützt, folgende Kompetenzen zu entwickeln und zu erweitern:

- zu erkennen, was Menschen gesund hält und welche Einflussfaktoren es auf Gesundheit gibt
 - das Modell der "Salutogenese" als eine Grundlage für die gesundheitsfördernde Führung einzusetzen
 - Ihre eigene Rolle als Führungskraft zu reflektieren
 - Möglichkeiten zu erkennen, die direkt und indirekt auf die Gesundheit, Arbeitszufriedenheit und Leistungsfähigkeit eines Teams einwirken
 - Grenzen zu erkennen und zu akzeptieren
-

Gesundheitszirkel: Qualifizierung für Beschäftigte

Inhalt:

Mit dem Gesundheitszirkel schaffen Sie eine wertvolle Grundlage, um Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit kontinuierlich zu verbessern. Gerade kleinere Einrichtungen eines Trägers oder in einem Verbund können Analyse, Vorschläge und Maßnahmen sowie die Überprüfung des Erfolgs betrieblicher Prävention über Gesundheitszirkel sehr effektiv steuern und umsetzen. Beschäftigte, Führungskräfte und oberste Leitung sind stets gut informiert und beteiligt.

Das Angebot unterstützt Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei, sich Methoden anzueignen, um Gesundheits- und Qualitätszirkel im eigenen Team oder der eigenen Abteilung aufzubauen, kompetent zu moderieren und zu leiten. Dies umfasst auch die eigenständige Durchführung von Arbeitssituationsanalysen. Die externe Beratung zeigt die Bedeutung des Gesundheitszirkels als zentrales Instrument betrieblicher

Gesundheitsförderung auf und begleitet die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei, es richtig einzusetzen und erfolgreich zu etablieren. Das Besondere an der Qualifizierung: Es handelt sich nicht um ein einmaliges Training, sondern die Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden auch in ihrem beruflichen Alltag durch gezielte Reflexion und kollegiale Beratung unterstützt. Sind die Kompetenzen aufgebaut, können in den Gesundheitszirkeln die betrieblichen Ziele für eine optimierte Gestaltung der Arbeit formuliert werden. Auf dieser Grundlage werden konkrete Maßnahmen entwickelt, in die Unternehmensabläufe integriert und als kontinuierlicher Verbesserungsprozess verstetigt.

Einführung in das Konfliktmanagement (BG RCI)

Inhalt: Sie lernen die spezifischen Ursachen, die fördernden Bedingungen, verschiedene Symptome und Formen von Konflikten kennen und können das betriebliche Konfliktgeschehen konstruktiv beeinflussen.

Themen und Seminarbeschreibung:

- Konfliktursachen, -formen und -bedingungen
 - Konfliktgeschehen im Betrieb
 - Wahrnehmung von Konfliktsymptomen
 - Einfluss von Einstellungen auf den Konfliktverlauf
 - Lösungsstrategien
-

Konfliktbewältigung im Arbeitsschutz (BG ETEM)

Inhalt: Die Teilnehmer sollen befähigt werden, Konflikte in der Arbeitssicherheit besser erkennen und lösen zu können.

Inhalt:

- Wirkung von Konflikten, Theorie und Praxis
 - Wahrnehmung von Konflikten
 - Bewertung von Konflikten
 - Konfliktstile
 - Rollenverhalten in Konflikten
 - Konflikte verhandeln nach HARVARD-Konzept
 - Konfliktlösungsstrategien
-

Gesprächsführung in konfliktbelasteten Arbeitssituationen (TS 42)

Inhalt: Die Teilnehmenden können nachvollziehen, wie Konflikte entstehen. Konfliktmuster können erkannt und kompetent beantwortet werden. Die Teilnehmenden beherrschen Methoden, schwierige, konfliktbelastete Gespräche vorzubereiten und durchzuführen.

Themen

- Grundlagen des Konfliktmanagements
 - Konfliktstile und ihre (Aus-) Wirkungen
 - Einsatz deeskalativer Gesprächstechniken
 - Vor- und Nachbereitung von Gesprächen
 - Training von Strategien zur Gesprächsführung in konfliktbelasteten Situationen
-

Psychische Faktoren in der Gefährdungsbeurteilung (BG HW)

Inhalt:	<p>Die Teilnehmenden können für ihr Unternehmen ein Konzept zur Bearbeitung der psychischen Faktoren innerhalb der Gefährdungsbeurteilung erstellen. Sie kennen Vor- und Nachteile unterschiedlicher Methoden und sind in der Lage ein für ihr Unternehmen passendes Instrument auszuwählen und anzuwenden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Belastungs-Beanspruchungsmodell • Analysemethoden • Bearbeitung der psychischen Faktoren in der Gefährdungsbeurteilung anhand der sieben Handlungsschritte
----------------	--

Grundlagen psychischer Gesundheit (BGN)

Inhalt:	<ul style="list-style-type: none"> • Begriffe Gesundheit und Stress • Die körperlichen und seelischen Reaktionen auf Stress • Belastung und Beanspruchung: individuelle Situationsanalyse • Ressourcen, die Belastungen abfedern können: Soziale Ressourcen, Persönliche Ressourcen, Ressourcen der Organisation • Stress-Symptome bei anderen erkennen und damit umgehen • Gesundheitsverhalten bei sich und im Team aufbauen • Hinweise zu Entspannungsverfahren
----------------	---

Stress am Arbeitsplatz (BG ETEM)

Inhalt:	<p>Das Arbeitsschutzgesetz fordert Maßnahmen zur menschengerechten, gesundheitsförderlichen Gestaltung der Arbeitsbedingungen. Im Seminar werden - ausgehend von stressbedingten Belastungen und Beschwerden - Möglichkeiten der Stressbewältigung behandelt.</p> <p>Das Seminar vermittelt den Teilnehmern Grundlagen und Methoden, Stress fördernde und Stress mindernde Faktoren in ihrem eigenen betrieblichen Umfeld zu erkennen und zu analysieren. Sie lernen Möglichkeiten kennen, Belastungen am Arbeitsplatz zu reduzieren sowie persönliche Kompetenzen im Umgang mit Stress zu fördern.</p> <p>Inhalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was ist Stress - Überforderung oder Herausforderung? • Persönliche Stressoren und Ressourcen • Körperliche und psychische Auswirkungen von Stress • Stressbewältigung • Entspannungsmethoden, Zeitmanagement, Arbeitsorganisation • Psychische Belastungen und Beanspruchungen erkennen
----------------	---

Wege aus dem Stress – Stressprävention am Arbeitsplatz erfolgreich umsetzen (GDS und GDSA)

Inhalt:	<p>Stress ist mittlerweile aus dem Arbeitsalltag nicht mehr wegzudenken. Wenn aber Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch ein dauerhaft belastetes Arbeitsumfeld leiden, dann sind langfristig auch körperliche Beschwerden und Fehlzeiten die Folgen.</p> <p>Das neue Angebot der BGW unterstützt Sie dabei, Strategien für die Bewältigung und Vermeidung von Stress beispielhaft an Ihrem Arbeitsplatz umzusetzen. Das Seminar kombiniert dafür Präsenz-, Praxis- und Online-Phasen. Mit den Erkenntnissen aus dem ersten Teil entwickeln Sie Strategien, um Stress auf betrieblicher Ebene zu bewältigen und zu vermeiden. Diese Strategien setzen Sie in der Praxisphase in Ihrem eigenen Betrieb um. In den anschließenden Online- und Präsenzphasen erhalten Sie weitere Unterstützung.</p> <p>Sie bekommen Anregungen, um:</p> <ul style="list-style-type: none">• professionell an das Thema Stress heranzugehen• sensibilisiert zu sein für stressfördernde Arbeitsumstände, Stresssymptome und Stressfolgen bei Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern• Strategien für die Bewältigung und Vermeidung von Stress im Betrieb zu entwickeln• passgenaue Lösungen im Betrieb umzusetzen und zu reflektieren
----------------	--

Bewältigung von Extremereignissen (BG Verkehr)

Inhalt:	<ul style="list-style-type: none">• Möglichkeiten zur Vermeidung von Extremereignissen• Grundlagen der Bewältigung von Extremereignissen• Phasen der psychosozialen Ersten Hilfe• Hilfen für betroffene Mitarbeiter• Grenzen der Unterstützung• Gesprächsführung im Umgang mit Betroffenen• Psychische Fehlverarbeitung von Extremereignissen – Möglichkeiten der frühen Hilfe durch die BG• Beispiele der Unterstützung durch die BG Verkehr• Beispiele für die Organisation von Notfallmanagement: Best Practice• Erfahrungsaustausch
----------------	--

Kein Stress mit dem Stress (INQA)

Inhalt:	<p>Die Broschüre "Kein Stress mit dem Stress" enthält Tipps für den Umgang mit Stress am Arbeitsplatz, besonders bei Beschäftigten bzw. besonders für Führungskräfte.</p>
----------------	---

Betriebsberatung Verkehrssicherheit und Arbeitswelt (DVR)

Inhalt:	<p>Das Konzept zielt auf eine ganzheitliche Lösung der betrieblichen Probleme. Die Mitarbeiter werden eingebunden, da sie die Schwachstellen in betrieblichen Abläufen häufig am besten kennen und zu einem sicheren und qualifizierten Arbeiten motiviert werden sollen. Nur so kann Verkehrssicherheitsarbeit wirkungsvoll in den betrieblichen Alltag integriert werden.</p> <p>Fordert ein Betrieb einen DVR-Berater an, bespricht dieser zunächst gemeinsam mit der Betriebsleitung die Probleme und Möglichkeiten, das Konzept umzusetzen. Danach wird der Berater dem Betrieb ein der Situation entsprechendes Kostenangebot unterbreiten.</p>
----------------	---

Moderieren von Lösungsworkshops in der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung (BG ETEM)

Inhalt:	<p>Die Teilnehmer sollen im Anschluss:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wissen wie man Lösungs-Workshops in den Prozess der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung einbauen kann, • die Vorteile von Workshops zur Maßnahmen-Entwicklung erkennen/erleben, • die Rolle des Moderators im Unterschied zur bisherigen Rolle/Funktion im Betrieb verstehen • effektive Moderationstechniken kennenlernen und ausprobieren • die Ergebnisse eines Workshops in ein Fotoprotokoll u. einen vorläufigen Maßnahmenplan überführen • Neugierde entwickeln, im Betrieb ausprobieren zu wollen <p>Inhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erwartungshaltung / Feedbackregeln • Grundlagen der Moderation: Rolle des Moderators, Ablauf • Einbettung in die Gefährdungsbeurteilung, Feedbackbögen • Arbeitssituationsanalyse • Kombination Prüfliste-Moderation • Umgang mit Teilnehmertypen / schwierigen Situationen • Planung eines kompletten Lösungsworkshops im eigenen Betrieb • Durchführung eines kompletten Workshops
----------------	--

DGUV Information 215-530: Klima im Fahrzeug - Antworten auf die häufigsten Fragen (DGUV)

Inhalt: Beim Führen eines Fahrzeuges ergeben sich ständig wechselnde Situationen, auf die der Fahrzeugführer reagieren muss, beispielsweise durch Steuer- oder Bremsmanöver. Ermüdung und Fehlbeurteilungen führen zu Fahrfehlern und unter Umständen zu Unfällen mit gravierenden Folgen. Für die Konzentrationsfähigkeit des Fahrzeugführers, sein Urteilsvermögen, seine Reaktionsgeschwindigkeit, psychische Ausgeglichenheit und Fahrkondition sind Umfeldeinflüsse von hoher Bedeutung. Zu den Umfeldeinflüssen gehören besonders die klimatischen Verhältnisse und die Luftqualität. Durch geeignete Maßnahmen können diese verbessert werden.

Diese BG-Information gibt praktische Hinweise, welche Voraussetzungen für ein angemessenes Klima und eine zuträgliche Luftqualität am Fahrer Arbeitsplatz von gewerblich genutzten Straßen- und Schienenfahrzeugen, z.B. PKW, Transporter, LKW, Linien- und Reisebusse, Eisenbahnfahrzeuge und Straßenbahnen, notwendig sind.

Sie gibt Hinweise zur Ausstattung der Fahrzeuge, zur Beheizung, Belüftung und Klimatisierung sowie zur Instandhaltung und Benutzung dieser Einrichtungen.

Sicherheitskultur in Gruppen und Systemen (BG ETEM)

Inhalt: Das Seminar wendet sich an alle diejenigen, die an der Gestaltung von Unternehmens- und Sicherheitskulturen in Betrieben aktiv beteiligt sind. Es werden Themen bearbeitet wie Kommunikation und Interaktion in und von Gruppen, Verhalten, Werte und Rollen von Mitarbeitern und Führungskräften. Die Teilnehmer erlernen Methoden und Techniken der Teambildung und -entwicklung. So werden sie befähigt, kulturelle Aspekte im laufenden Arbeitsprozess wie auch v.a. bei Veränderungsprozessen systemisch zu analysieren und zu gestalten. Die Teilnehmer lernen die Möglichkeiten der Beeinflussung der Sicherheits- und Unternehmenskultur kennen und werden durch Übungen in der Gruppe befähigt, diese anzuwenden.

Inhalt:

- Unternehmenskultur beeinflussen
- Sozialkapital erkennen und pflegen
- Wertesysteme erkennen und pflegen
- Veränderungsprozessen gestalten - Changemanagement
- Systemische Ansätze der Arbeit in und mit Gruppen

Arbeitsschutz in Unternehmen für Notfallrettung und Krankentransport (BG Verkehr)

Inhalt:

- Verantwortung für den Arbeitsschutz
- Gefährdungen und erforderliche Maßnahmen beim Patiententransport
- Anforderungen an Fahrzeuge und Geräte
- Hygiene

Unternehmenserfolg durch gesunde und motivierte Mitarbeiter (BG ETEM)

Inhalt: Der Stellenwert der „Betrieblichen Gesundheitsförderung“ hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Viele Unternehmen haben erkannt, dass es ökonomisch sinnvoller ist, in Gesundheit, Motivation und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten zu investieren, als hohe Kosten für Krankheit, Produktionsausfall, Ersatz und Wiedereingliederung zu tragen. Auch wissenschaftliche Studien haben ermittelt, dass der Return on Investment für betriebliche Gesundheitsförderung im Durchschnitt bei 1:2,4 liegt. Dieser Erfolg wird erbracht durch gesunde, motivierte Mitarbeiter, eine hohe Effizienz und geringere Ausfallzeiten. So steigern Betriebe mittel- bis langfristig ihren Gewinn.

Die gewinnsteigernden Effekte sind:

- Motivation der Beschäftigten
- Verbesserung des Gesundheitszustandes aller Beschäftigten
- Verbesserung der innerbetrieblichen Kommunikation
- bessere Produktqualität
- höhere Attraktivität des Unternehmens bzw. besseres Image
- Steigerung der Produktivität und Flexibilität
- langfristige Reduzierung der Fehlzeiten, der Fluktuationsraten und der damit verbundenen Kosten

In dem vorliegenden Seminar wird gezeigt, wie diese Ziele realisiert werden können.

Inhalt:

- Wie muss unser Unternehmen organisiert sein, um eine erfolgreiche Gesundheitsförderung und die Work-Life-Balance der Beschäftigten zu verwirklichen?
- Wie erreichen wir, dass die Mitarbeiter und Vorgesetzten sich wirklich immer richtig verhalten und das Thema Gesundheit verinnerlichen?
- Wie bekommen wir das Thema Gesundheit in die Köpfe der Beschäftigten?
- Was können wir noch machen, als immer wieder auf das richtige Verhalten hinzuweisen?
- Wie können gesunde Angewohnheiten entstehen?
- Wie können wir die Gesundheit der Mitarbeiter nachhaltig steuern?

Information und Kommunikation im Rahmen des Arbeitsschutzmanagements (VBG)

Inhalt: Durch ein effektives Kommunikations- und Informationsmanagement leisten Sie einen wichtigen Beitrag dazu, dass Ihr Arbeitsschutz- bzw. Gesundheitsmanagementsystem nicht nur "auf dem Papier steht", sondern von allen Beschäftigten im Unternehmen verstanden und getragen wird und damit handlungsleitend ist.

Themen im Überblick

- Kommunikationsprozesse und die Kommunikationskultur im Unternehmen für das AMS/GMS nutzen
 - Kommunikationsanlässe und Möglichkeiten entdecken
 - Wirkungsgrad und Reichweite einzelner Kommunikationswege richtig einschätzen
 - Kommunikationsprozesse "maßgeschneidert" mit den Unternehmensprozessen verknüpfen
 - Kommunikation zielgruppengerecht, wirksam und attraktiv gestalten
-

PET-Fortbildung: Kommunikation - Arbeitssicherheit professionell verkaufen (VBG)

Inhalt: Ob es darum geht, Informationen verständlich aufzubereiten oder andere für Ihr Anliegen zu gewinnen - in diesem Seminar eignen Sie sich das rhetorische Handwerkszeug dafür an. In praktischen Übungen und Rollenspielen erproben Sie Gesprächstechniken wie das Formulieren qualifizierter Gegenfragen oder aktives Zuhören. So können Sie Ihre Kunden, Ihre Führungskräfte und Ihre Mitarbeiter mit guten Argumenten und souveräner Haltung von Themen rund um den Arbeitsschutz überzeugen.

Themen im Überblick

- Faktoren einer optimierten Kommunikation
- Themen des Arbeitsschutzes schon von Anbeginn an ins Spiel bringen
- Professioneller Umgang mit den häufigsten Gegenargumenten bei Mitarbeitern, Führungskräften und Kunden
- Verständlich und nachhaltig unterweisen
- Schwachstellen an den Arbeitsplätzen wirkungsvoll ansprechen
- Praktische Übungen zur Gesprächsführung und Einwandbehandlung an branchenspezifischen Praxisbeispielen

Gut ankommen: Betriebliche Mobilität sicher gestalten

Inhalt: Betriebliche Mobilität ist ein facettenreiches Thema: Diese Broschüre verschafft Ihnen einen Überblick, wie betriebliche Mobilität in Unternehmen möglichst sicher gestaltet werden kann. Verdeutlicht wird dabei die Relevanz des Themas, gleichzeitig stellen wir Ihnen praktische Lösungsansätze vor. Dabei benötigen kleine Betriebe andere Lösungen als große Unternehmen, im ländlichen Umfeld muss Mobilität anders organisiert werden als innerhalb einer städtischen Infrastruktur. Auch branchenspezifische Anforderungen definieren die Rahmenbedingungen für eine praxisorientierte betriebliche Mobilität.

In der Broschüre finden Sie Anregungen, die Sie wahlweise und modular einsetzen können. Sie reichen von Einzelmaßnahmen, die – systematisch und passgenau in die eigenen betrieblichen Belange integriert – beachtlich zur Sicherheit Ihrer Beschäftigten beitragen, bis hin zur Einführung eines kompletten Mobilitätsmanagements.

Sicher unterwegs: Instrumente für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit (VBG)

Inhalt:

Themen im Überblick

- Das Unfallgeschehen im Straßenverkehr: Was sagt die Statistik? Warum ereignen sich Unfälle? Welche Folgen haben sie für die Betroffenen, was kosten sie das Unternehmen?
- Austausch von Erlebnissen, Erfolgen und Problemen aus der eigenen Verkehrssicherheitsarbeit - Beispiele aus der Praxis
- Straßenverkehr als System? – Unfallursachenmodell
- Psychologie des Verhaltens im Straßenverkehr
- Wie motiviere ich die Mitarbeiter zu sicherheitsgerechterem Verhalten im Straßenverkehr?
- Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit: Ziele; Ansätze: System Straßenverkehr; Instrumentarien: Beratung, Trainings, Aktionen, Informationsmedien und Fahrsimulatoren
- Praxisphase: Übungsfahrt im Realverkehr

Ihr Nutzen

Indem Sie sich in diesem Seminar die Folgen von Dienst- und Wegeunfällen neu vor Augen führen, machen Sie sich die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit als Notwendigkeit und betriebliche Aufgabe bewusst. In einer umfangreichen Gruppenarbeit entwickeln Sie wirksame Möglichkeiten, das Denken und Handeln der Mitarbeiter im Straßenverkehr in positive Bahnen zu lenken. Mithilfe der mobilen Simulatoren setzen Sie sich mit typischen Gefahrensituationen auseinander und erleben mit fast allen Sinnen, wie Sie das Unfallgeschehen Ihrer Mitarbeitenden durch Ihr Verhalten beeinflussen können.

Das so Gelernte und Erfahrene wird Sie darin bestärken und dazu befähigen, Maßnahmen zur Verkehrssicherheit als betriebliche Aufgabe im Unternehmen umzusetzen - mit neuem Elan, überzeugenden Argumenten und Sinn für das Machbare.

Person

DGUV Information 211-037: Schutz der Gesundheit bei Mehrfachbelastungen durch Beruf, Ehrenamt und Familie (DGUV)

Inhalt:	<p>Die Arbeitswelt befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel. In den letzten Jahren haben sich nicht nur die Tätigkeiten, sondern vor allem auch die Beschäftigungsformen in vielen Betrieben deutlich verändert. Typische Beispiele hierfür sind Teilzeitstellen, Leiharbeit, Solo-Selbstständigkeit, geringfügige Beschäftigungen oder die freie Kombination dieser Beschäftigungsformen. Aus mehreren beruflichen Tätigkeiten, ggf. auch noch zusätzlichem Ehrenamt, Pflege von Angehörigen oder anderen außerberuflichen Tätigkeiten können erhöhte Gesamtbelastungen entstehen. Den gefährdenden Belastungspotentialen präventiv zu begegnen ist daher eine Herausforderung, die Arbeitgeber wie Arbeitnehmer gemeinsam beschäftigen muss.</p> <p>Diese Broschüre zeigt zum einen Handlungsoptionen auf und liefert konkrete Handlungshilfen für Arbeitnehmer zur selbstständigen Einschätzung von Belastungen bei der Arbeit, aber auch im Ehrenamt, bei außerberuflichen Tätigkeiten und in der Pflege. Zum anderen werden Handlungsoptionen und -empfehlungen für Arbeitgeber aufgezeigt, welche zusätzlichen Maßnahmen über die Gefährdungsbeurteilung hinaus ergriffen werden können, um die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten zu erhalten und wie die Beschäftigten in ihrer Eigenverantwortung gestärkt und unterstützt werden können.</p>
----------------	---

Work-Life-Balance: Leistungskraft, Gesundheit und Lebensqualität zwischen Arbeit und Privatleben (BGN)

Inhalt:	<p>Am liebsten wollen wir alles: Erfolg im Beruf, Freunde, eine glückliche Familie und persönliche Gesundheit. Die Realität sieht häufig anders aus. Der Begriff Work-Life-Balance steht für ein ausgewogenes Verhältnis von Berufs- und Privatleben.</p> <p>Die Teilnehmer erwerben im Seminar Kenntnisse über den Einfluss und mögliche Auswirkungen arbeitsbedingter und privater Belastungen mit dem Ziel, die eigene psychische Balance langfristig zu erhalten. Dabei wird ein wichtiger Schwerpunkt auf die Strategien zur Bewältigung vorhandener Belastungen gelegt.</p> <p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wege zur persönlichen Gesunderhaltung• Reflexion der momentanen Situation• Verbesserung der geistigen Leistungsfähigkeit• Stress und Stressbewältigung• Entspannungstechniken• Zeit- und Selbstmanagement• Ernährung• Bewegung / Fitness
----------------	---

Prävention von Rückenbeschwerden in der Pflege und Betreuung - Grundlagen (BGW)

Inhalt:	<p>In diesem Seminar machen wir Sie mit Ansätzen und Wegen vertraut, mit denen Sie in Ihrer Einrichtung Präventionsmaßnahmen umsetzen können. Dabei informieren wir Sie über die rechtlichen Grundlagen und darüber, was diese für Sie und für Ihr Arbeitsumfeld bedeuten. Sie erstellen speziell für dieses Thema eine Gefährdungsbeurteilung. Sie erfahren, wie Sie Maßnahmen auswählen, die für Ihre Einrichtung geeignet sind, und wie Sie deren Umsetzung initiieren.</p> <p>Im Seminar informieren wir Sie über rechtliche Grundlagen und stellen Ihnen das BGW-Präventionskonzept TOPAS_R® vor. Sie lernen Förderfaktoren zur Prävention von Rückenbeschwerden und Konzepte für eine rückengerechte Arbeitsweise kennen. Darüber hinaus zeigen wir Ihnen Hilfsmittel für den Transfer und die Mobilisation von Patientinnen und Patienten sowie Bewohnerinnen und Bewohnern und führen Sie in Strategien für die betriebliche Umsetzung von Präventionsmaßnahmen ein.</p> <p>Sie bekommen Anregungen, um:</p> <ul style="list-style-type: none">• die rechtlichen Grundlagen zu kennen und zu wissen, was diese für Sie und für Ihr Arbeitsumfeld bedeuten• eine Gefährdungsbeurteilung speziell für dieses Thema zu erstellen• Präventionsmaßnahmen, die für Ihre Einrichtung geeignet sind, auszuwählen und umzusetzen
----------------	---

Prävention von Rückenbeschwerden in der Pflege und Betreuung – betriebliche Umsetzung (BGW)

Inhalt:	<p>Aufbauend auf dem Seminar "Prävention von Rückenbeschwerden in der Pflege und Betreuung – Grundlagen (SRP1)" bilanzieren wir mit Ihnen, was Sie in Ihrer Einrichtung umgesetzt haben und wie es sich bewährt hat. Wo gab es Schwierigkeiten, wo gab es Erfolge? Was kann verbessert werden? Vorgestellt werden in diesem Zusammenhang Best-Practice-Modelle, die Ihnen weitere Impulse für den Eigenbedarf geben, sowie Unterstützungsangebote der BGW.</p> <p>Sie bekommen Anregungen, um:</p> <ul style="list-style-type: none">• Rückenbeschwerden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit arbeitsorganisatorischen Maßnahmen vorzubeugen• sich hinsichtlich Medizinprodukten, Medizinproduktegesetz und der Finanzierung von Hilfsmitteln auszukennen• die Unterweisung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als eine Maßnahme zur Prävention von Rückenbeschwerden einzusetzen• ein spezifisches betriebliches Unterweisungskonzept zu entwickeln
----------------	---

Sicher und gesund am Arbeitsplatz Pkw (BGW)

- Inhalt:** Viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer verbringen einen Großteil ihrer Arbeitszeit im Auto. Ihr "Arbeitsplatz" birgt neben Gefährdungen durch den Straßenverkehr auch Belastungen für den Körper, z. B. durch langes Sitzen, hohe Konzentration, Ladetätigkeiten etc. Das Seminar behandelt diese Themen und beantwortet u.a. folgende Fragen: Wie stelle ich einen Autositz perfekt ein? Welche ergonomischen Aspekte sind beim Kauf von Dienstwagen zu beachten? Mit welchen Ablenkungen ist man im Straßenverkehr konfrontiert und wie kann ihnen entgegengewirkt werden? Inhalte:
- Verkehrssicherheitsaspekte und Grundlagen der Ergonomie beim PKW; Sitzeinstellungen im PKW
 - Risiko von Muskel-Skelett-Erkrankungen beim langen Autofahren
 - Grundlagen zum Heben und Tragen
 - Apalys - ein Visualisierungsmodell zum richtigen Heben und Tragen
 - Aufmerksamkeit/Ermüdung im Straßenverkehr und Pausengestaltung
 - Ablenkung im Straßenverkehr
 - Richtiges Be- und Entladen; Ladungssicherung im PKW
-

Resilienz – persönliche und betriebliche Ressourcen stärken (BG ETEM)

- Inhalt:** Die Teilnehmer lernen die Bedeutung von Resilienz kennen. Resilienz ist die Widerstandsfähigkeit und Toleranz eines Systems Störungen gegenüber. Abgeleitet vom ingenieurwissenschaftlichen Verständnis meint der Begriff in der Psychologie die Fähigkeit eines Systems, mit Veränderungen umgehen zu können. Im Zentrum stehen Fragen, wie durch Rückgriff auf persönliche und sozial vermittelte Ressourcen Überforderungssituationen, Stress und Krisen vermieden bzw. bewältigt werden können. Die Entwicklung und Stärkung von individuellen Resilienzfähigkeiten sowie die Schaffung resilienzförderlicher Strukturen und Prozesse in Organisationen leistet einen großen Beitrag zur Burnout-Prophylaxe.
- Inhalt:
- Resilienz – Das Konzept
 - Die betriebspraktische Perspektive
 - Persönliche und organisationale Resilienz – Status und Entwicklung
 - Entwicklung hin zu Widerstandsfähigkeit und Störungstoleranz
 - Klarheit, Kraft und (Selbst-)Wirksamkeit erkennen und entwickeln
- Stabilität in komplexen, herausfordernden Situationen entwickeln
-

Workshop: Projekt Gesundheitstag (VBG)

Inhalt:	<p>Themen im Überblick</p> <p>Absichten und Ziele klären - Handlungsansätze finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was will Ihr Unternehmen durch einen Gesundheitstag bewirken? • Wie können Sie einen Gesundheitstag planen und durchführen? • Wer kann Sie dabei im Betrieb und außerhalb unterstützen? • Wie können Sie den Erfolg eines Gesundheitstages auswerten? <p>Ihr Nutzen:</p> <p>Im Rahmen des Workshops erstellen Sie sich eine Handlungshilfe, die Sie bei der Vorbereitung - Durchführung und Auswertung Ihres nächsten Gesundheitstages unterstützt. Dabei profitieren Sie von den Ideen und Erfahrungen anderer: davon wie sie vorgegangen sind, was erfolgreich war und was sie beim nächsten Mal anders machen würden. Und alle, die bei ihrem Gesundheitstag (auch) zum Thema Rücken etwas tun wollen, können im Workshop mehr darüber erfahren, welche Angebote sie aus der aktuellen Kampagne "Denk an mich. Dein Rücken" einsetzen können.</p>
----------------	---

Risiko-Check (DVR)

Inhalt:	<p>Das Erkennen und Bewerten von Risiken verläuft von Mensch zu Mensch unterschiedlich. Nicht jede Gefahrensituation im Straßenverkehr lässt sich vermeiden – doch jeder Verkehrsteilnehmer hat großen Einfluss auf die Höhe seines Risikos. Mit der diesjährigen Schwerpunktaktion möchten Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) für ein stärkeres Risikobewusstsein sensibilisieren und Lösungsansätze für das verantwortungsvolle Bewältigen von gefährlichen Verkehrssituationen anbieten. „Risiko-Check“ hinterfragt dazu typische Verhaltensweisen und gibt Raum für Entscheidungen</p> <p>Drei Broschüren sowie die Internetseite www.risiko-check.info richten sich an Fahrer von Lkw und Transporter, Pkw und Motorrad sowie an Radfahrer und Fußgänger. Leser finden praxisbezogene Tipps, die sie beim rechtzeitigen Erkennen gefährlicher Situationen und dem Treffen verantwortungsvoller Entscheidungen unterstützen sollen. Lehrkräfte, die Seminare, Unterricht in der Sekundarstufe II oder Unterweisungen in Betrieben durchführen, können auf eine weitere Broschüre sowie spezielle Seminarmedien zurückgreifen. Die Medien sind auf einer DVD und der Kampagnenseite hinterlegt und enthalten – wie auch die Broschüre – Hintergründe, Zahlen und Fakten für spannende Fortbildung und Diskussionen zum Thema. Ebenfalls online wird ein temporeiches Kampagnenvideo die Aktion unterstreichen. In 90 Sekunden bringt es auf den Punkt, wie fatal sich unterschiedliche Gefahrenwahrnehmung und -einschätzung in Freizeit, Beruf und Straßenverkehr auswirken können.</p>
----------------	--

Apropos Verkehrssicherheit (DVR)

Inhalt: Um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für mögliche Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren, hat der DVR für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit die Seminarreihe „Apropos Verkehrssicherheit“ entwickelt. „Apropos Verkehrssicherheit“ bietet die Möglichkeit, bei innerbetrieblichen Informationsveranstaltungen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Verhaltensweisen im Straßenverkehr aufzuarbeiten und Handlungsstrategien zu entwickeln. Die einzelnen Seminare sind nach dem Baukastenprinzip konzipiert. So können Berufsgenossenschaften und Unternehmen Lehrmaterialien und Seminarangebote nach ihren individuellen Bedürfnissen zusammenstellen. Die Bausteine können einzeln behandelt oder aufeinander aufbauend kombiniert werden. Die Reihe umfasst Referentenmaterialien zu folgenden Themenbereichen: 1. Gefühlswelten und Straßenverkehr (Emotionen; Aggressionsverhalten; Fahrmotive und Einstellungen zum Straßenverkehr; Erarbeitung von Handlungsstrategien) und 2. Stress im Straßenverkehr (in Form einer interaktiven CD-ROM, Was ist Stress? Wie entsteht Stress? Was bewirkt Stress? Wie kann man Stress vermeiden?) Betriebe können eine ausgebildete Moderationsperson anfordern oder betriebseigene Moderatorinnen und Moderatoren ausbilden lassen.

Verhalten im Straßenverkehr (interAKTIV – Lernmodule – Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz) (BG ETEM)

Inhalt: Prüfen Sie Ihr Wissen zum sicheren, defensiven Verhalten im Straßenverkehr, damit Sie gesund in den Betrieb und nach Hause kommen.
Ein Lernmodul zum Herunterladen und selbst ausprobieren!

Wie zuverlässig ist der Mensch? (AUVA)

Inhalt: Den Teilnehmern werden die relevanten Inhalte der VDI (Verband Deutscher Ingenieure -Richtlinie 4006) zur menschlichen Zuverlässigkeit vermittelt. Ziel ist es, den menschlichen Einfluss am Unfallgeschehen besser zu verstehen, um gezielte Maßnahmen zur Unfallprävention abzuleiten.
Das Stufenmodell zur Ereignisanalyse wird vorgestellt.
Inhalte: Will man die menschliche Zuverlässigkeit beurteilen, stellt dies bestimmte Anforderungen an die Methoden der Analyse und Auswertung, z. B. im Rahmen einer Risikobeurteilung. In diesem Fachseminar wird gezeigt, wie sich ein Unfallereignis so zerlegen lässt, dass zunächst die Ursachenbereiche außerhalb des Menschen analysiert werden, bevor die Ursachen beim Menschen betrachtet werden. Eine weitere Frage, die beantwortet wird: Welche Auswirkungen hat eine Fehleinschätzung von Gefahren auf das sicherheitsrelevante Verhalten von Beschäftigten und deren Vorgesetzte? In allen Bereichen kommt der Kommunikation die entscheidende Bedeutung zu.

Situation

Sicherheitstraining – Pkw (DVR)

Inhalt: Das Pkw-Sicherheitstraining beinhaltet praktische Übungen und moderierte Gespräche. Unter Anleitung eines erfahrenen Trainers oder einer erfahrenen Trainerin beschäftigen sich die Teilnehmenden mit Fahrsituationen, die im Realverkehr auftreten können. Sie überdenken ihre bisherigen Verhaltensweisen und erhalten Tipps und Hinweise, die sie unmittelbar umsetzen können. Die richtige Sitzhaltung, Ausweich- und Bremsmanöver auf verschiedenen Untergründen sowie die Fahrtechnik in der Kurve bilden einen wichtigen Bestandteil des Tagesablaufs.

In den Gesprächen wird dafür gesorgt, dass die Kenntnisse und Erfahrungen der Teilnehmenden einbezogen werden. So kommen unterschiedliche Sichtweisen und Perspektiven zur Sprache. Die eigenen Voraussetzungen als Fahrer oder Fahrerin werden in Beziehung gesetzt zu den äußeren Bedingungen (Witterung, Fahrbahn) und dem Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden.

Eco Safety – Defensive Driving Training (DVR)

Inhalt: Defensive Driving Trainings kombinieren theoretische Informationen mit fahrpraktischen Elementen insbesondere als betriebliche Sicherheitsmaßnahme im öffentlichen Straßenverkehr. Ziele sind die Vermittlung von sicheren Fahrstrategien und -taktiken auf beruflichen und privaten Wegen durch eine Verbesserung der Gefahrenkognition. Der DVR bietet beispielsweise das Training "Fahren wie ein Profi - Sicherer Fahren in Beruf und Alltag" an. Aber auch einige Unfallkassen und Berufsgenossenschaften vermitteln solche defensiven Fahrtrainings.

Fahrertraining – Wach am Steuer! (BG Verkehr)

Inhalt: Das "Wach am Steuer"-Training ist ein Modellprojekt des DLR, dem DVR sowie der DGUV. Es vermittelt Berufskraftfahrern die notwendigen Kompetenzen, um Ihrer Verantwortung im Straßenverkehr begegnen zu können. Die Fahrer lernen Strategien, um Müdigkeit am Steuer vorzubeugen und wirksam zu beseitigen. Ein weiterer Projektbereich besteht in der Analyse und Optimierung von Schichtplänen unter Müdigkeitsgesichtspunkten und der Beratung von Fuhrpark-Leitern und Disponenten.

Vorsicht Sekundenschlaf (DVR)

Inhalt: Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie weiterer Partner im Jahr 2016 die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“ gestartet. Ziel dieser Kampagne ist es, auf die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufmerksam zu machen und zu zeigen, dass langfristig vor allem das Sicherstellen eines gesunden Wechsels von Schlaf- und Wachzeiten und akut vor allem eine Pause mit einem Kurzschlaf von 10 - 20 Minuten oder Bewegung zur Kreislaufaktivierung hilft. Dazu gibt es verschiedene Informationsmaterialien wie Faltblätter, Plakate und Postkarten sowie weiterführende Informationen auf der DVR-Website, dem DVR-Facebook-Auftritt und dem DVR-Twitter-Kanal.

Risiko-Check – Schwerpunktaktion Emotionen im Straßenverkehr (DVR)

Inhalt: Im Straßenverkehr können Emotionen wie Angst, Ärger oder Wut gefährlich werden. Zum Beispiel dann, wenn sie sehr intensiv sind oder wenn aus Ärger und Wut Aggression wird. Die Website bietet unterschiedliche Unterrichtseinheiten, Mustervorträge und Seminarmedien für den Einsatz in Betrieben, Bildungsstätten und Schulen.

Abgelenkt?...bleib auf Kurs! (DVR)

Inhalt: Ablenkung ist eine zunehmende und oft unterschätzte Gefahr im Straßenverkehr. Eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr, ob als Kraftfahrer, Fahrradfahrer oder Fußgänger, erfordert jederzeit die volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen. Eine kurze Unaufmerksamkeit kann unter Umständen nicht nur zu gefährlichen Verkehrssituationen oder riskanten Fahrmanövern, sondern auch zu schlimmen Unfällen führen. Wie funktionieren Wahrnehmung und Aufmerksamkeit im Straßenverkehr? Wie wirkt sich Ablenkung auf die Verkehrssicherheit aus? Wie können technische Systeme den Fahrer bei seinen Aufgaben entlasten? Zu diesen Themen sind ebenfalls Experteninterviews einsehbar. Auf dieser Webseite werden Ihnen einige Informationen und praktische Tipps gegeben, wie Sie Ablenkung vom Verkehrsgeschehen vermeiden und sicher ans Ziel kommen. Sie finden alle Informationen aus den Printmedien sowie darüber hinaus die Printmedien selbst, die Aktionsfilme und die Lehrereinheit zum Download.

Sicher fahren und transportieren - Modul 2: Ablenkung (BG RCI)

Inhalt: Ablenkung ist eine zunehmende und oft unterschätzte Gefahr im Straßenverkehr. Eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr, ob als Kraftfahrer, Fahrradfahrer oder Fußgänger, erfordert jederzeit die volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen. Eine kurze Unaufmerksamkeit kann unter Umständen nicht nur zu gefährlichen Verkehrssituationen oder riskanten Fahrmanövern, sondern auch zu schlimmen Unfällen führen.

Das Modul thematisiert die drei Bereiche:

- Gefährdungsbeurteilung
- Ablenkung im Straßenverkehr
- Das Leben nach einem Unfall

Die Inhalte der Ausstellung richten sich an betriebliche Führungskräfte und Mitarbeiter aller Unternehmensgrößen.

BMVI/DVR-Kampagne „Runter vom Gas“

Inhalt: Die Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) wurde im Jahr 2008 gestartet. Sie thematisiert besonders häufige Unfallursachen und folgenschwere Unfallrisiken im Straßenverkehr. Mit umfangreicher Medienarbeit, PR-Aktionen und bundesweiten Veranstaltungen ist die Kampagne präsent. Besonders bekannt sind die Autobahnplakatierungen, die im Rahmen der Kampagne entwickelt werden. Mit zahlreichen Partnern wie den Polizeien, Verkehrswachten, Automobilclubs, Fahrschulen und vielen mehr kooperiert die Kampagne und unterstützt die Multiplikatoren mit Veranstaltungsangeboten und Materialien. Mit vielen Mitmach-Modulen, Tests und Gewinnspielen, Hintergrundartikeln und (Video-)Reportagen ist die Webseite www.runtervomgas.de besonders interaktiv gestaltet. Auch Verkehrsteilnehmergruppen wie Motorradfahrer/innen oder Radfahrer/innen etc. werden gezielt angesprochen. Im Servicebereich finden Interessierte umfangreiches Aktionsmaterial.

Risiko-Check „Wind und Wetter“ (DVR)

Inhalt: Mit der Schwerpunktaktion 2017 möchten Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) für ein stärkeres Risikobewusstsein bei verschiedenen Wetterbedingungen sensibilisieren und Lösungsansätze für das verantwortungsvolle Bewältigen von gefährlichen Verkehrssituationen anbieten.
Website mit Informations- und Lehrmaterial

Unterwegs bei Wind und Wetter – Faktenblatt (BG Verkehr)

Inhalt: Infothemen für Zusteller, Vertriebsmitarbeiter, mobile Servicekräfte
Hintergründe und Verhaltenstipps

Mit Blau- oder Gelblicht unterwegs: Sicher zu einem Notfalleinsatz fahren (VBG)

Inhalt:	<p>Themen im Überblick</p> <ul style="list-style-type: none">* Die Notfallfahrt als Ausnahmesituation im Straßenverkehr* Spezifische Unfallursachen bei der Notfallfahrt* Besondere rechtliche Stellung von Notfallfahrten im Rahmen der Straßenverkehrsordnung - Gruppenarbeit mit Fallbeispielen* Belastungen und Beanspruchungen für den Fahrer* Wahrnehmung und Informationsverarbeitung* Stress und Stressbewältigungsstrategien* Simulation von Verkehrssituationen während der Notfallfahrt* Fahrstrategien zur Minimierung von Risiken* Informationen zum Thema "Fahrphysik" <p>Ihr Nutzen</p> <p>Sehen und wahrnehmen, Entscheidungsverhalten unter Zeitdruck, Stress oder Müdigkeit, Reaktions- und Bremswege bei hohen Geschwindigkeiten oder nassen Straßen: Durch moderierte Gespräche, Teamarbeit und computergestütztes Lernen machen Sie sich die Mechanismen, die während einer Notfallfahrt auf Sie einwirken, bewusst und beschäftigen sich mit Fahr- und Stressbewältigungsstrategien, die Ihnen helfen, gefährliche Situationen zu vermeiden.</p> <p>Das Gehörte und Gelernte können Sie durch gezielte Übungen im Fahr Simulator dann unmittelbar erleben und umsetzen. Durch diesen Wechsel verschiedener Lernmethoden erhalten Sie die Möglichkeit, eigene Verhaltensmuster zu überdenken, kritische Verkehrssituationen früh zu erkennen und Handlungsstrategien für sichere Notfallfahrten zu entwickeln.</p>
----------------	---

DGUV Information 205-027: Prävention von und Umgang mit Übergriffen auf Einsatzkräfte der Rettungsdienste und der Feuerwehr

Inhalt:	<p>Die Europäische Union hat Gewalt am Arbeitsplatz definiert als „Vorfälle, bei denen Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter im Zusammenhang mit ihrer Arbeit oder auf dem Weg von und zu dieser missbraucht, bedroht oder angegriffen werden, inklusive der ausgesprochenen oder unausgesprochenen Drohung gegen ihre Sicherheit, Wohlbefinden und Gesundheit.“</p> <p>Auch im Bereich der Hilfeleistungsorganisationen und der Feuerwehren kann es vorkommen, dass Einsatzkräfte beschimpft, bedroht oder gar körperlich angegriffen werden. Diese DGUV Information gibt Hinweise und Tipps wie der Einsatzbetrieb so organisiert werden kann, dass Konfliktsituationen gar nicht erst entstehen bzw. nicht eskalieren. Es geht dabei stets darum Übergriffe von vorne herein zu verhindern bzw. die negativen psychischen und physischen Folgen von Übergriffen bei den Einsatzkräften zu minimieren.</p>
----------------	--

DGUV Information 211-031: Einsatz von bordeigenen Kommunikations- und Informationssystemen mit Bildschirmen an Fahrerarbeitsplätzen

Inhalt: Die Gestaltung der Arbeit an Fahrerarbeitsplätzen sowie die ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze selbst sind heutzutage durch Vorschriften, Normen und Empfehlungen sowie durch arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse weitestgehend im Sinne einer menschengerechten Ausgestaltung geregelt. Für die Arbeit mit Bildschirmgeräten an Fahrerarbeitsplätzen existieren bisher jedoch nur wenig praxisgerechte Gestaltungsrichtlinien, die sich zudem meist auf die technischen Aspekte der Bildschirme beschränken. Die isolierte Betrachtung der Bildschirmgeräte an Fahrerarbeitsplätzen unter technischen Gesichtspunkten wird jedoch weder dem Arbeitssystem Fahrerarbeitsplatz gerecht, noch erfüllt sie die Ansprüche einer ganzheitlichen menschengerechten Arbeitsplatzgestaltung. Die vorliegende Schrift soll Empfehlungen für die Auswahl und Benutzung von Bildschirmgeräten an Fahrerarbeitsplätzen geben, die im Zusammenhang mit den allgemeinen Vorschriften und Gestaltungsempfehlungen für Fahrerarbeitsplätze in der Praxis eine ganzheitliche menschengerechte Gestaltung des Arbeitssystems Fahrerarbeitsplatz ermöglichen.

DGUV Information 211-036: Belastungen und Gefährdungen mobiler IKT-gestützter Arbeit im Außendienst moderner Servicetechnik

Inhalt: Diese Informationsschrift liefert auf Grundlage empirischer Untersuchungen in verschiedenen Branchen der Service- und Messtechnik konkrete Empfehlungen zur belastungsoptimierten Arbeitsgestaltung. Dabei wurden die Schwerpunkte aus den im Forschungsfeld vorgefundenen, vorwiegend technischen, Problemen abgeleitet. Unter Berücksichtigung dieser Hinweise aus der Praxis in die Praxis sollen potentiell negative Auswirkungen mobiler IKT-gestützter Arbeit von Servicetechnikern möglichst minimiert und Potentiale zur belastungsoptimalen Arbeitsplatzgestaltung eröffnet werden. Diese Schrift wendet sich neben der untersuchten Zielgruppe der Servicetechniker an deren Führungskräfte, an Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit und alle Personen die in die Entscheidungsketten der Arbeitsgestaltung eingebunden sind.

Anhang 32



Gefährdungsprofil

UNTERNEHMEN: S2

ZIELGRUPPE: TECHNISCHER AUßENDIENST

ERSTERHEBUNG 2017

ZWEITERHEBUNG 2019



Inhaltsverzeichnis

I.	Allgemeine Informationen.....	4
	Erläuterungen.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
II.	Beteiligung Ihres Unternehmens.....	6
III.	Detaillierte Ergebnisse.....	8
	Technik und Verkehrsumfeld.....	9
	T.1. Exposition.....	9
	T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit.....	14
	T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung.....	17
	T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte.....	18
	T.5. Transport und Beförderung.....	23
	Situation.....	30
	S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme.....	30
	S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme.....	34
	S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse.....	41
	Organisation.....	45
	O.1. Arbeitsvolumen.....	45
	O.2. Schicht- und Wochenendarbeit.....	46
	O.3. Arbeitspausen und Erholung.....	47
	O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen.....	50
	O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten.....	53
	O.6. Führung und soziales Klim.....	55
	O.7. Arbeitszufriedenheit.....	57
	O.8. Arbeitsstress.....	58
	O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten.....	60
	O.10. Sicherheitskultur.....	61
	O.11. Organisation der beruflichen Fahrten.....	62
	Person.....	64
	P.1. Alter.....	64
	P.2. Geschlecht.....	64
	P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben.....	65
	P.4. Gesundheit.....	66



P.5. „Wochenendpendeln“	68
P.6. Fahr- und Unfallerfahrung.....	68
P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme	70
P.8. Sicherheitsnorm bei Zeitdruck und Ablenkung	71
P.9. Risikobereitschaft.....	72
P.10. Risikokompetenz	73
IV. Literatur.....	74
Allgemein.....	75
Technik und Verkehrsumfeld.....	75
T.1. Exposition.....	75
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte.....	75
Situation.....	75
S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme.....	75
Organisation.....	76
O.1. – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung	76
O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten	76
O.6. Führung und soziales Klima	76
O.7. – O.8. Arbeitszufriedenheit & Arbeitsstress.....	76
Person.....	77
P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben	77
P.4. Gesundheit	77



I. Allgemeine Informationen

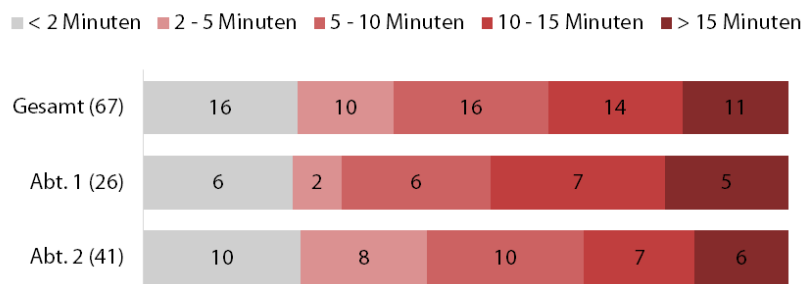




Darstellung der Screeningergebnisse

Die Screeningergebnisse werden hauptsächlich wie im folgenden Diagramm abgebildet. Je dunkler das Rot ist, umso wahrscheinlicher ist eine Gefährdung durch den entsprechenden Gefährdungsfaktor. „Gesamt“ steht für alle Teilnehmenden in Ihrem Unternehmen. Sofern Sie verschiedene Abteilungen angelegt haben, werden diese als extra Balken aufgeführt (vgl. „Abt. 1“, „Abt. 2“). Die Abkürzungen für Ihre Abteilungen finden Sie auf der Seite zur Beteiligung an der Befragung. Die Zahl in Klammern repräsentiert die Menge der Teilnehmenden in der Gruppe. Die Zahlen in den farbigen Bereichen entsprechen der Anzahl der Personen, die diese Antwort gegeben haben.

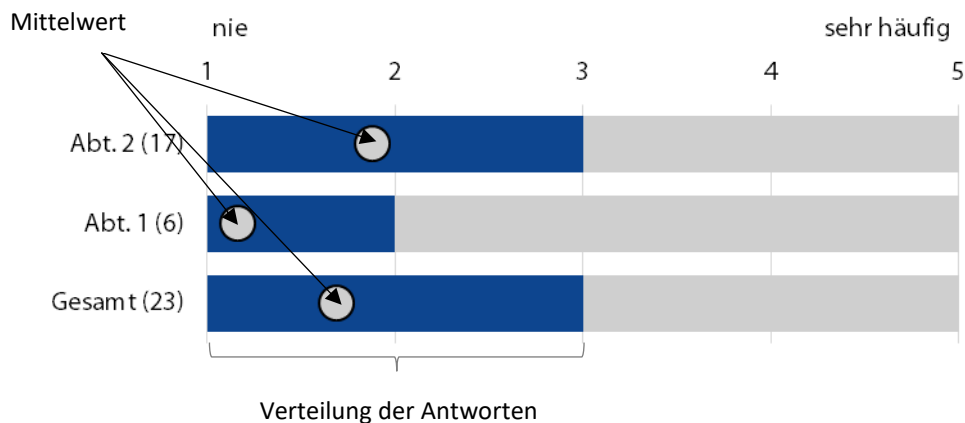
Beispiel: 67 Personen haben teilgenommen. Davon sind 26 in Abt. 1 und 41 in Abt. 2.



Darstellung der detaillierteren Ergebnisse

Diagramme

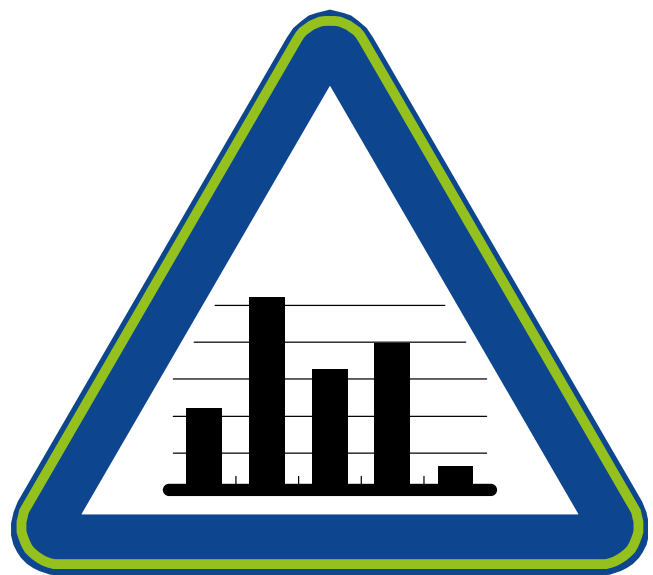
In den Diagrammen sind häufig blaue Balken mit einem grauen Punkt abgebildet. Die blauen Balken zeigen, in welchem Bereich die Antworten der Beschäftigten liegen (geringste und höchste Werte). Der Punkt gibt den Mittelwert (Durchschnitt über alle Antworten) wieder.



Vereinzelt ist in den Diagrammen kein blauer Balken verzeichnet. In diesen Fällen sind die gegebenen Antworten alle gleich oder nur eine Person hat geantwortet.



II. Beteiligung Ihres Unternehmens





KB 1 = Mitarbeiter Fa. S2 1

KB 2 = Mitarbeiter Fa. S2 2

Teilnahmezeitraum

14.03.2017 – 05.04.2019

Anzahl der Mitarbeiter, die an GUROM teilgenommen haben

Abteilung	Anzahl	Prozent
Zeitpunkt I	4	50 %
Zeitpunkt II	4	50 %
GESAMT	8	100%

Geschlechterverteilung

Abteilung	Anteil an Frauen	Anteil an Männern
KB 1	1 (12,5 %)	3 (37,5 %)
KB 2	0 (0 %)	4 (50 %)
GESAMT	1 (12,5 %)	7 (87,5 %)
Fehlende Angaben		0 (0 %)

Alter (Ø)

Abteilung	Durchschnittliches Alter in Jahren
KB 1	54,3
KB 2	42,0
GESAMT	53,13

Familienstand der Mitarbeiter

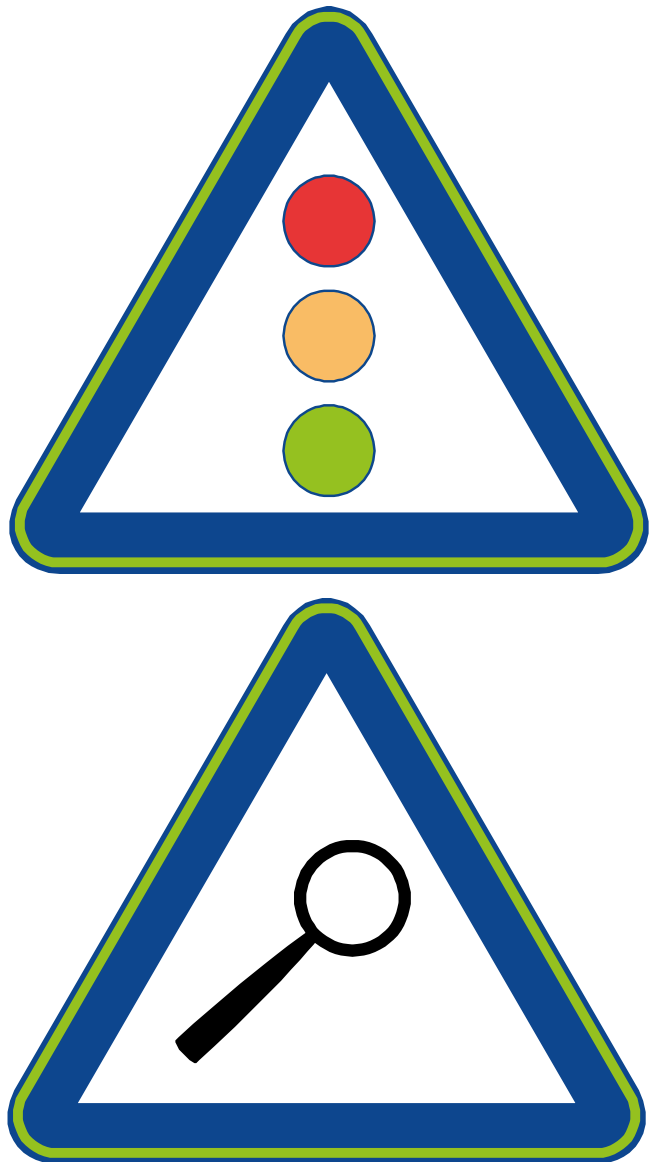
Abteilung	alleinstehend	mit (Ehe-) Partner	Sonstiges
KB 1	1 (12,5 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
KB 2	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
GESAMT	1 (12,5 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Fehlende Angaben		7 (87,5 %)	

Anzahl der Personen, mit mindestens einem Unfall in den letzten drei Jahren

Abteilung	auf Arbeitswegen	auf Dienstwegen	auf Privatwegen
KB 1	0	0	0
KB 2	1	1	0
GESAMT	1	1	0



III. Detaillierte Ergebnisse





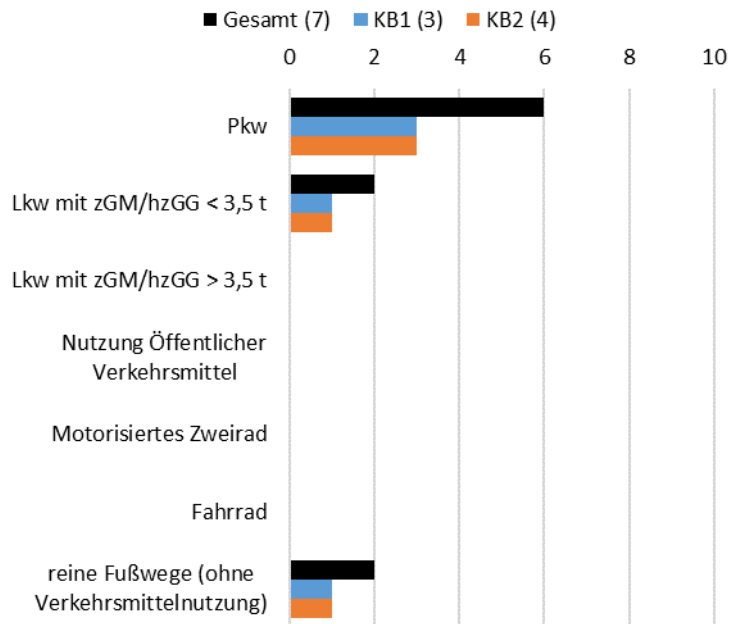
Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

T.1.1. Übersicht der genutzten Verkehrsmittel

Berufliche Fahrten und Wege

Folgende Verkehrsmittel werden auf beruflichen Fahrten und Wegen genutzt (Mehrfachnennungen möglich)

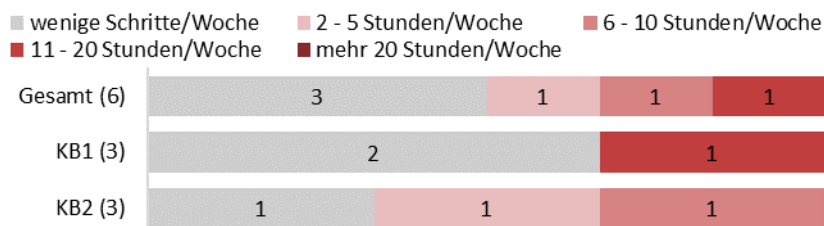


T.1.2. Länge und Dauer der Fahrten und Wege

Fußwege

Berufliche Fahrten und Wege

Verkehrsbeteiligung in Stunden pro Woche



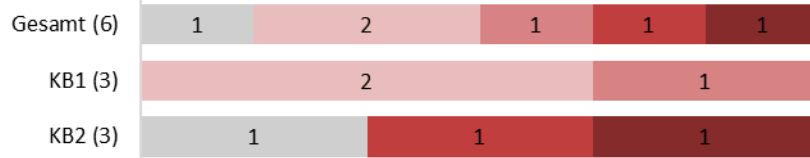


Pkw-Nutzung

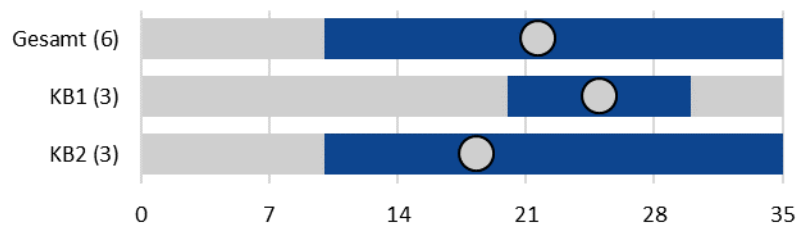
Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat

0 - 499 km/Monat 500 - 999 km/Monat 1000 - 1499 km/Monat
 1500 - 1999 km/Monat mehr als 2000 km/Monat



Benötigte Zeit in Stunden/Monat

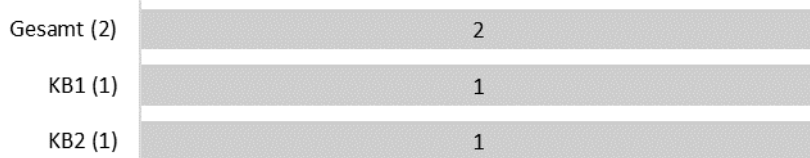


Lkw-Nutzung

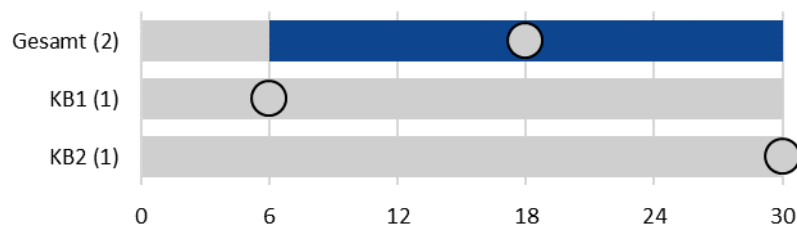
Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat

0 - 499 km/Monat 500 - 999 km/Monat 1000 - 1499 km/Monat
 1500 - 1999 km/Monat mehr als 2000 km/Monat



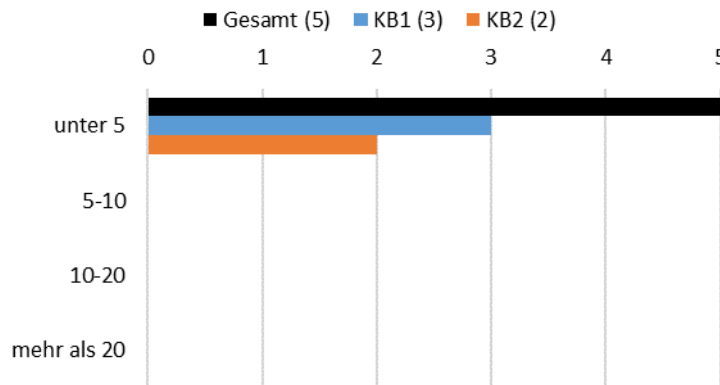
Benötigte Zeit in Stunden/Monat



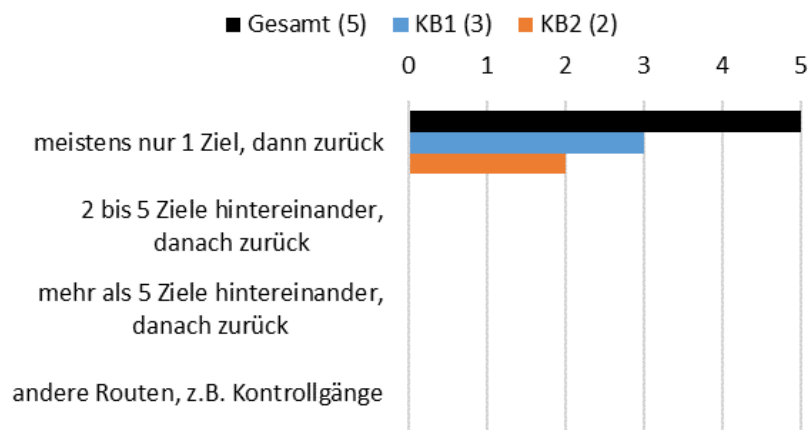


T.1.3. Routen auf beruflichen Fahrten und Wegen Fußwege

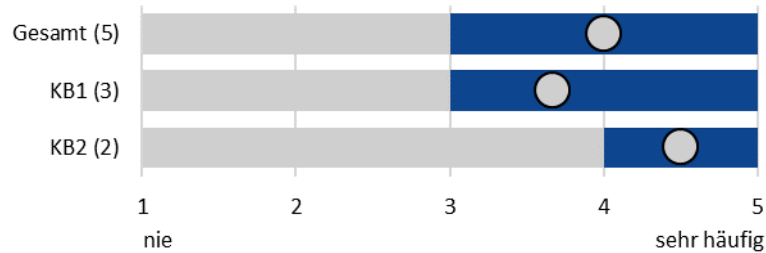
Anzahl der Ziele pro Woche



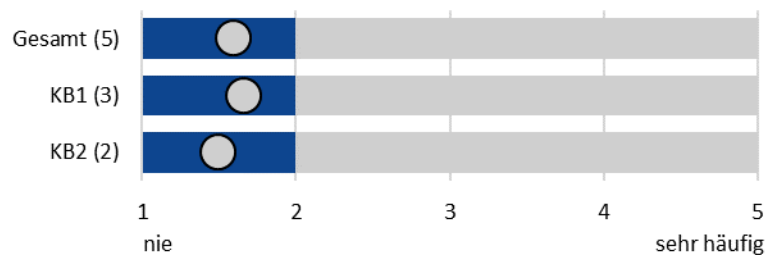
Anzahl der zusammenhängenden Ziele



Häufigkeit von gleichen Routen



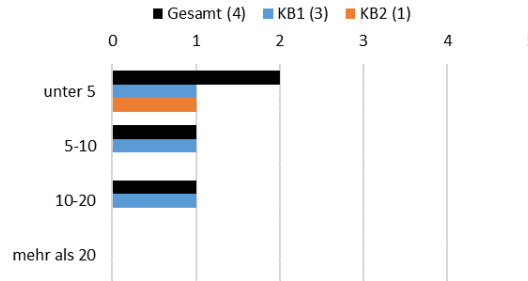
Start von zu Hause aus



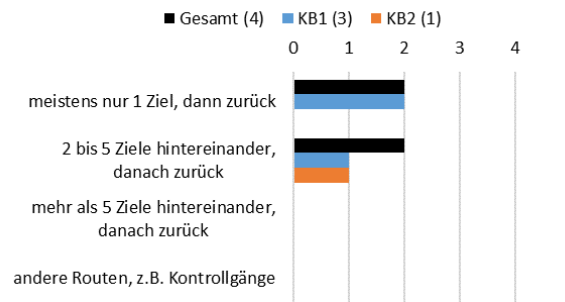


Pkw-Nutzung

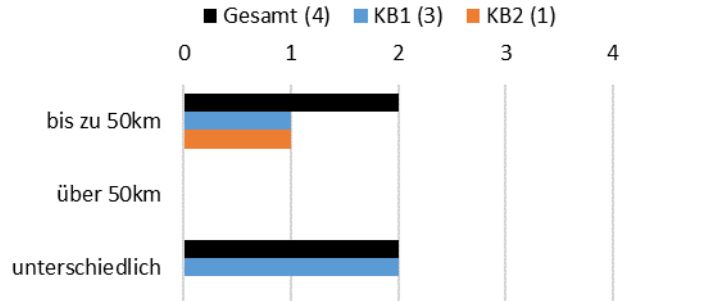
Anzahl der Ziele pro Woche



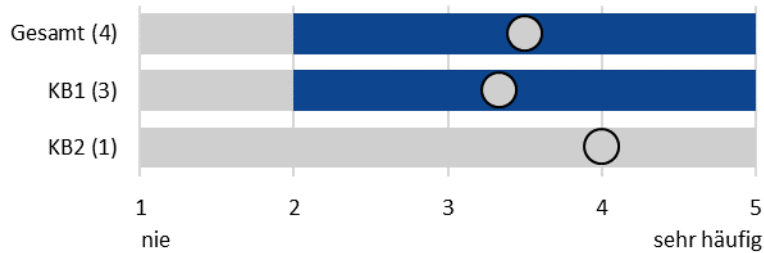
Anzahl der zusammenhängenden Ziele



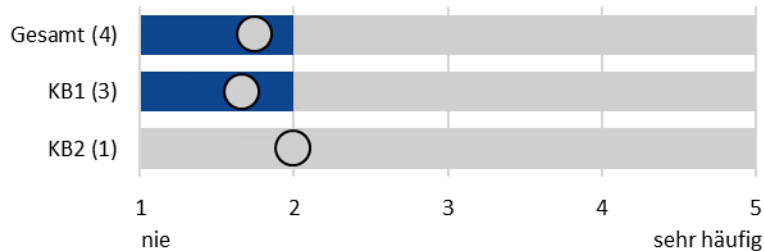
Entfernung der Zielorte vom Betrieb



Häufigkeit von gleichen Routen



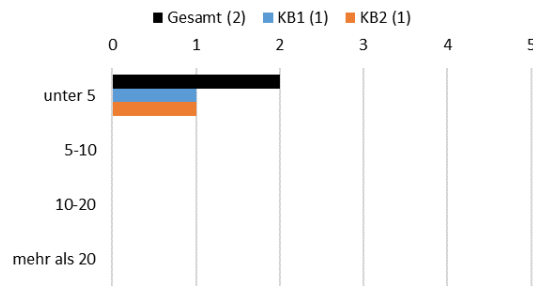
Start von zu Hause aus



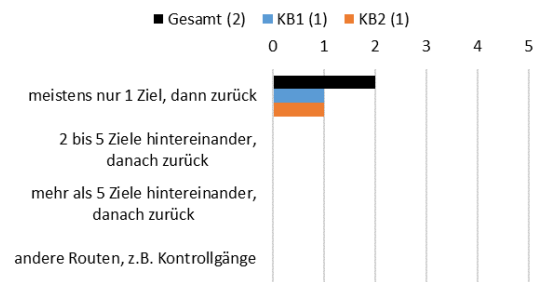


Lkw-Nutzung

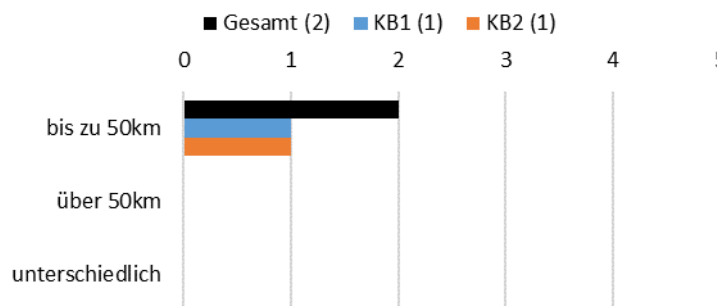
Anzahl der Ziele pro Woche



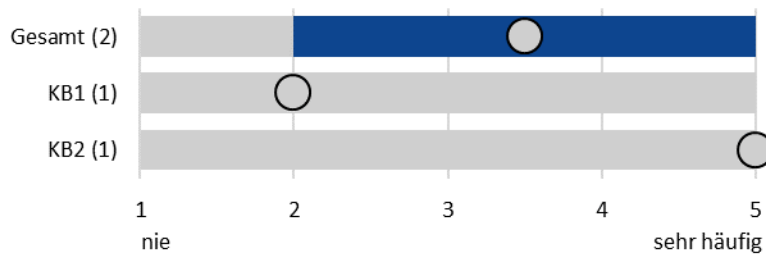
Anzahl der zusammenhängenden Ziele



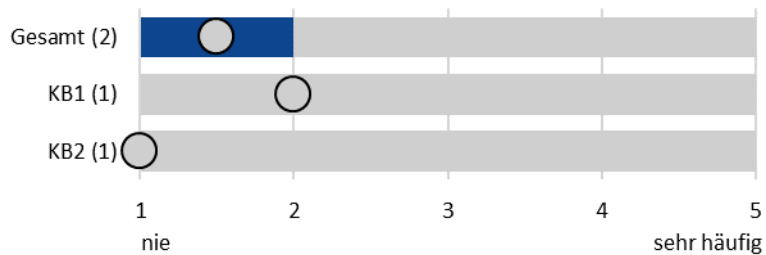
Entfernung der Zielorte vom Betrieb



Häufigkeit von gleichen Routen



Start von zu Hause aus





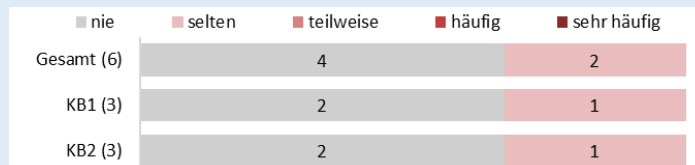
T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit

SCREENINGERGEBNISSE

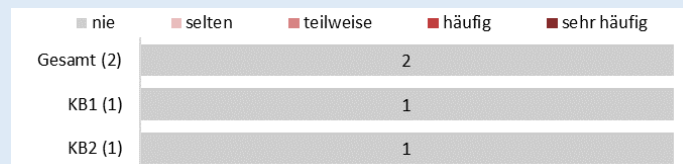
„Schlechter technischer Zustand der Verkehrsmittel“

Pkw

Berufliche Fahrten



Lkw (berufliche Fahrten)



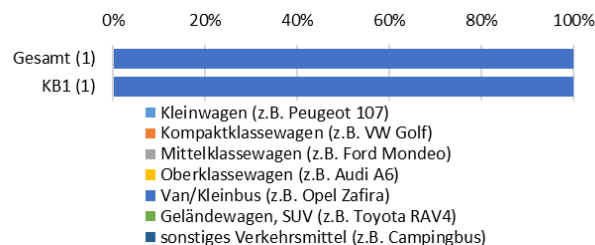
DETAILERGEBNISSE

T.2.1. Fahrzeugklasse bzw. -größe und Fahrzeugeigner

Pkw

Berufliche Fahrten

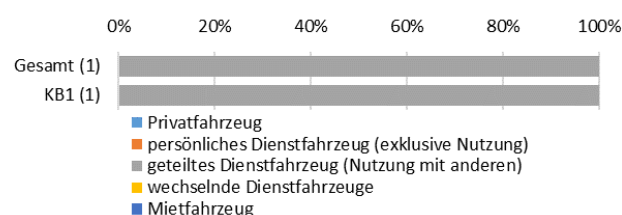
Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



Bei dem Fahrzeug, das ich für berufliche Fahrten nutze, handelt es sich um das gleiche, das ich auf meinen Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz fahre.

Abteilung	ja	nein
Gesamt (1)	0	1
KB1 (1)	0	1

Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...

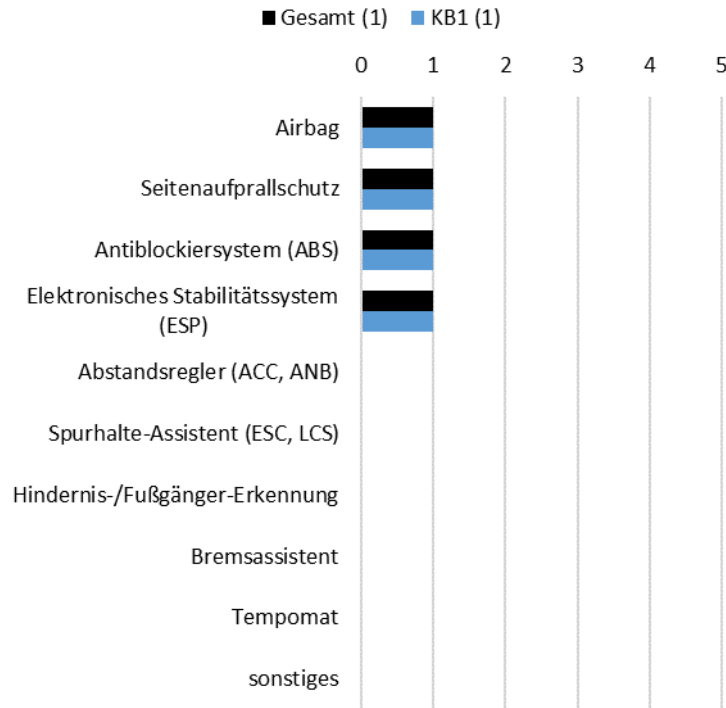




T.2.2. Fahrzeugausstattung

Pkw

Vorhandene Ausstattung des Pkw (Mehrfachantworten möglich)





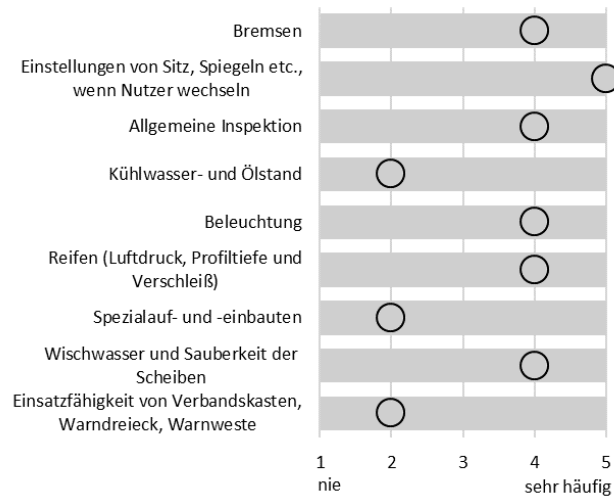
T.2.3. Technische Sicherheit

Pkw

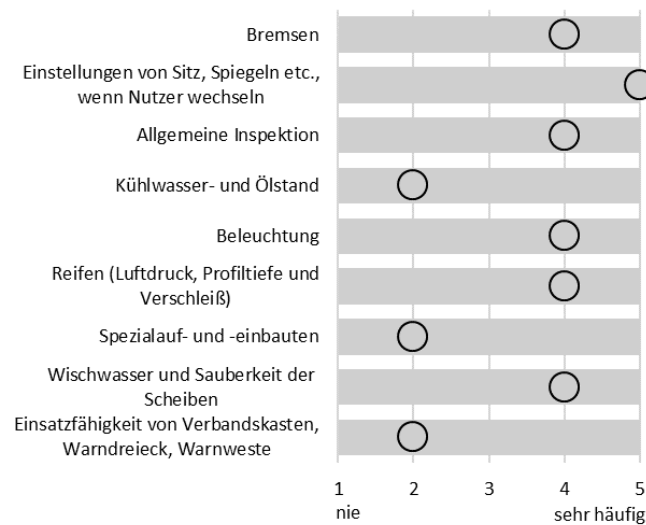
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

Gesamt (1)



KB1 (1)





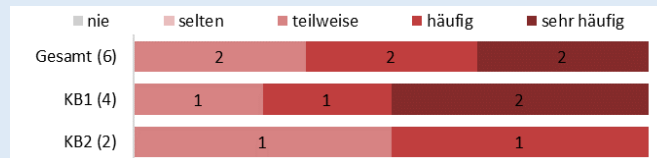
T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung

SCREENINGERGEBNISSE

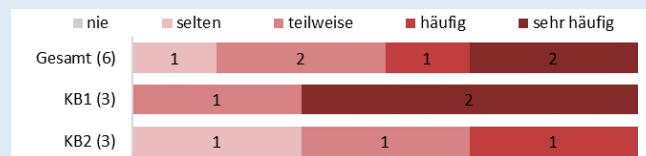
„Fehlen sicherheitsgerechter Kleidung“

Fußwege

Arbeitswege



Berufliche Wege



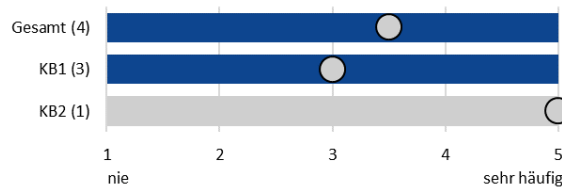
DETAILERGEBNISSE

T.3.1. Sicherheitsgerechte Schuhe

Fußwege

Berufliche Wege

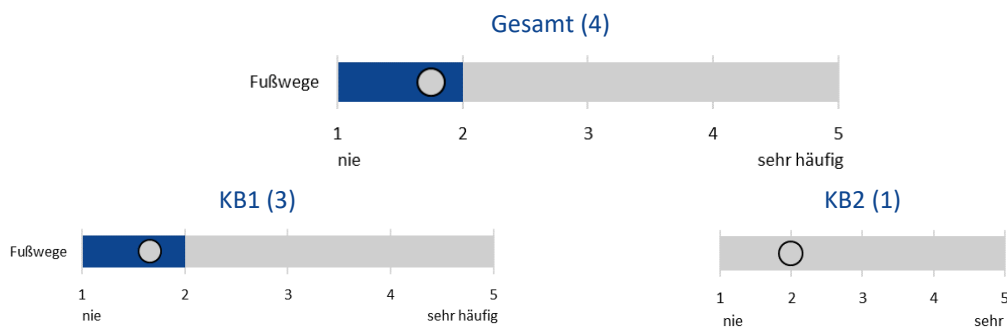
Tragen von sicherheitsgerechten Schuhe



T.3.2. Schutzkleidung (Protektoren, Reflektierende Kleidung)

Berufliche Fahrten und Wege

Tragen von Schutzkleidung (z. B. Reflektoren, Protektoren)

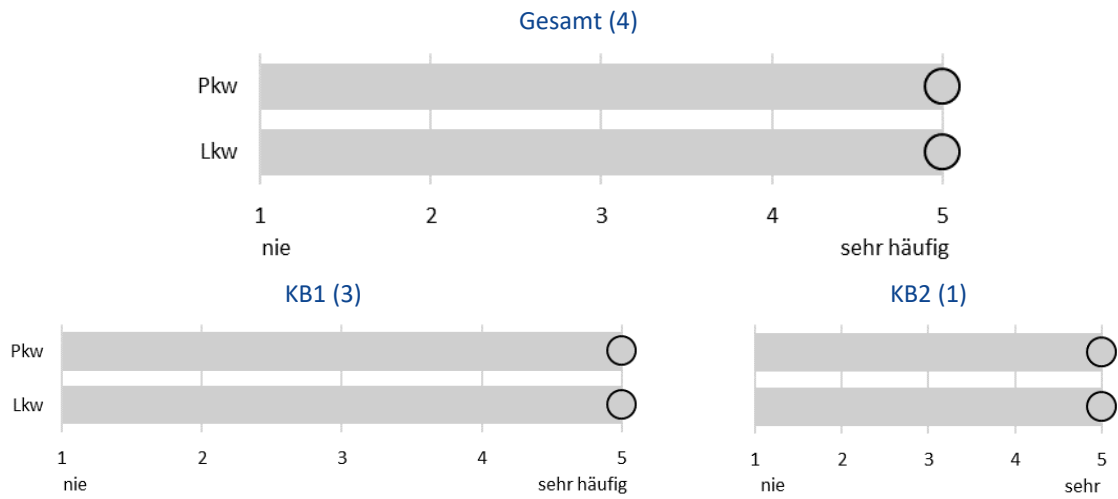




T.3.3. Gurtnutzung

Berufliche Fahrten

Anlegen eines Gurts



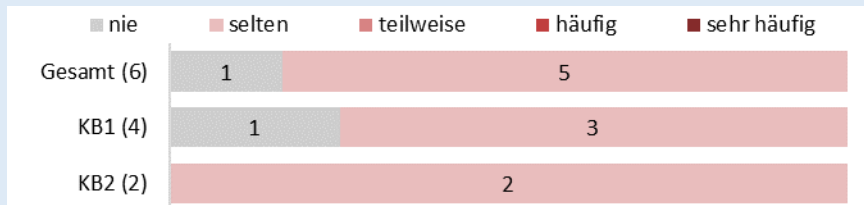
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

SCREENINGERGEBNISSE

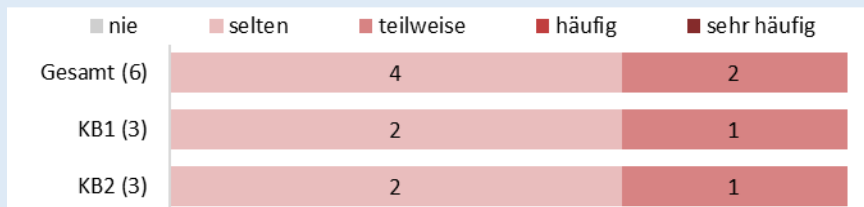
„Es gibt gefährliche Streckenabschnitte“

Fußwege

Arbeitswege

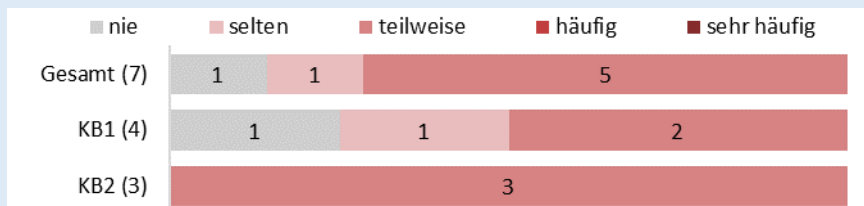


Berufliche Wege



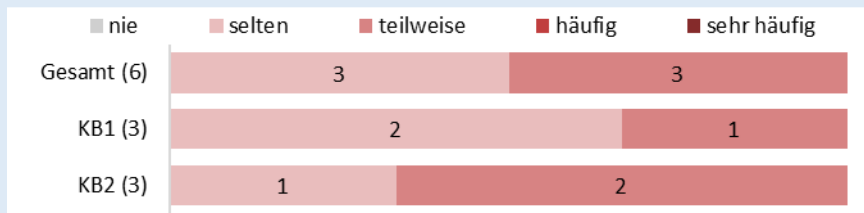
Pkw

Arbeitswege

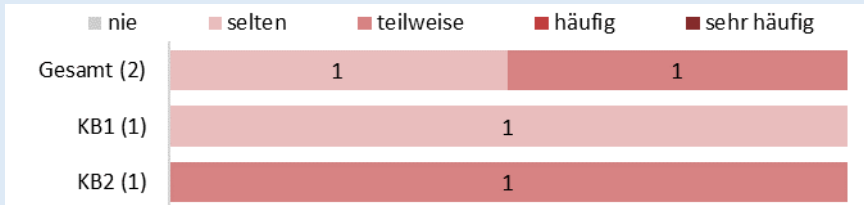




Berufliche Fahrten und Wege



Lkw (Berufliche Fahrten)



DETAILERGEBNISSE

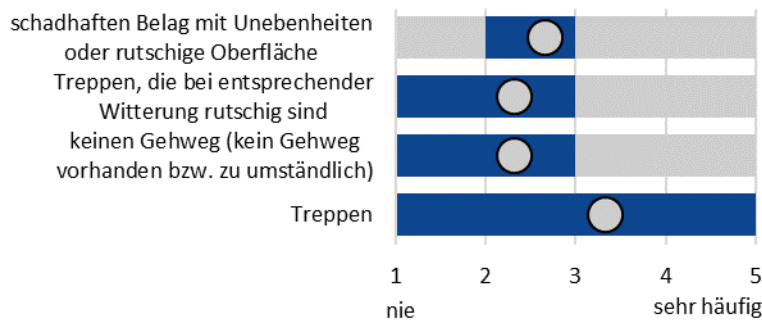
T.4.1. Gefährliche Verkehrsbereiche

Berufliche Fahrten und Wege

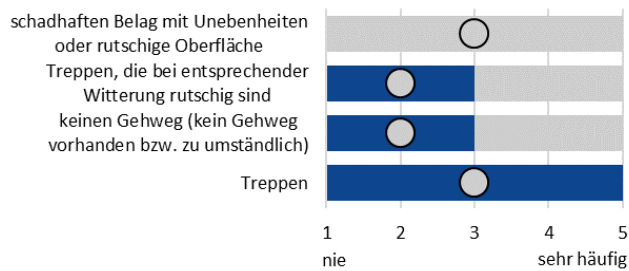
Fußwege

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

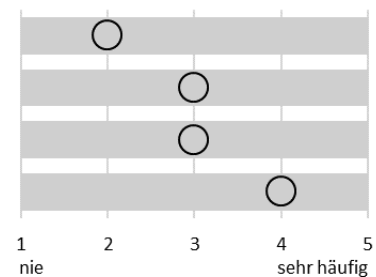
Gesamt (3)



KB1 (2)



KB2 (1)





Kraftfahrzeug

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche



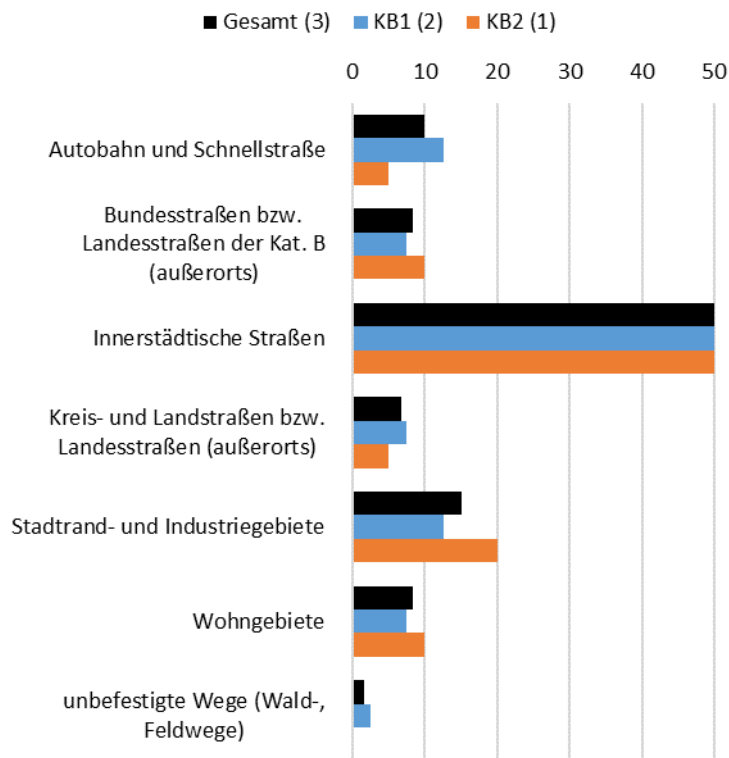
T.4.2. Befahrene Streckenart

Berufliche Fahrten und Wege

Kraftfahrzeug



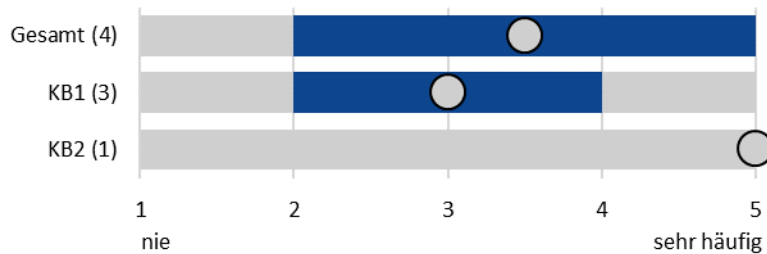
Befahrene Streckenart (in Prozent)



T.4.3. Zielorte

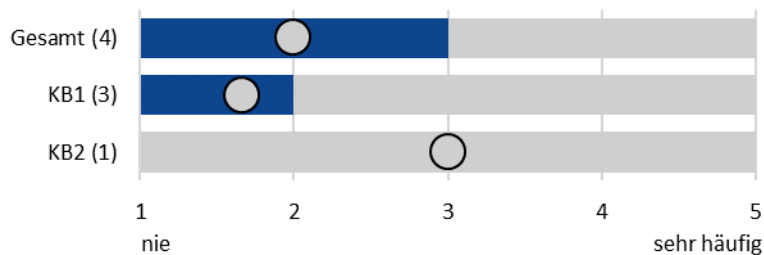
Firmenfremdes Betriebsgelände

Häufigkeit, in der Beschäftigte auf firmenfremden Geländen unterwegs sind



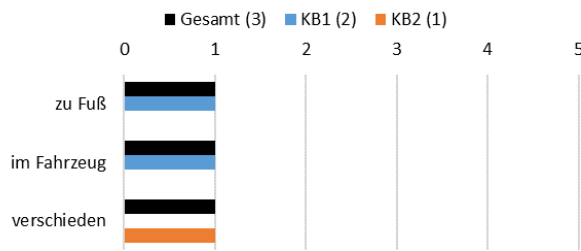
Zielorte mit besonderen Gefahren

Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)



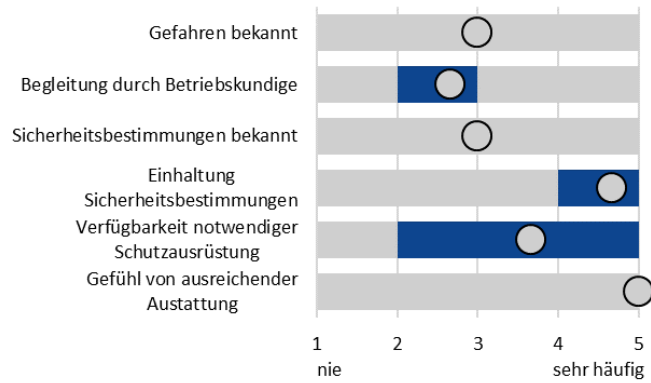


Typische Verkehrsmittel an Zielorten mit besonderen Gefahren

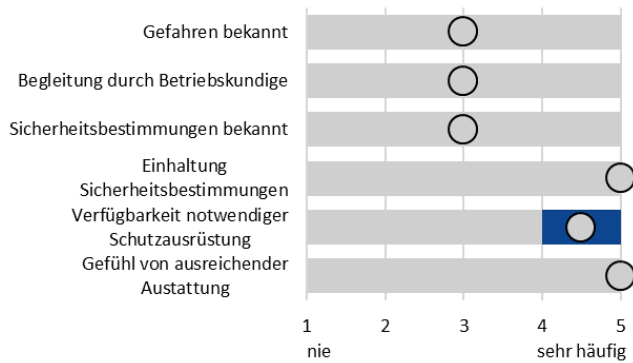


Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

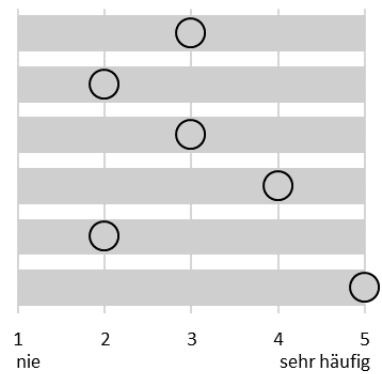
Gesamt (3)



KB1 (2)



KB2 (1)





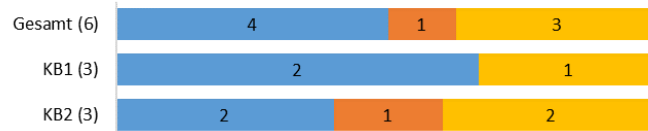
T.5. Transport und Beförderung

Fußwege

Transportierte Güter

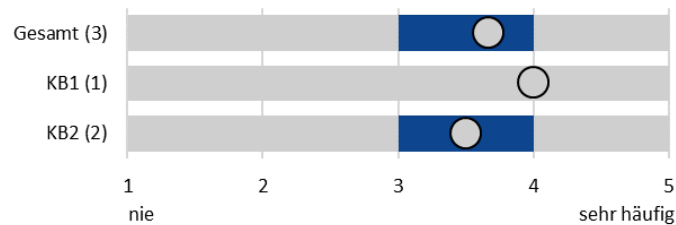
Mehrfachantworten möglich

- nichts oder nur leichtes Handgepäck, z. B. Aktentasche, Handtasche
- ein großes Gepäckstück, z. B. (Roll)-Koffer, Rucksack
- mehrere Gepäckstücke, z. B. Koffer, Rucksack, Tasche, etc.
- Handwagen, Karren etc.

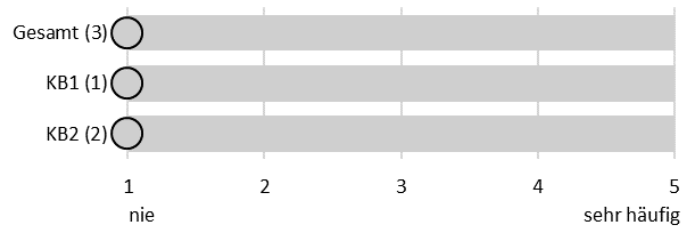


Besonderheiten der Güter

Häufigkeit von schweren bzw. sperrigen Gütern



Häufigkeit von Gefahrguttransporten

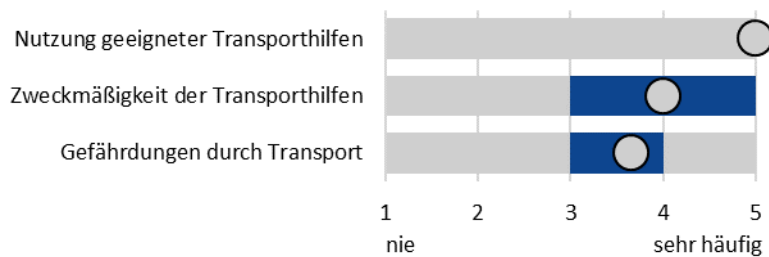


Andere Besonderheiten der Güter:

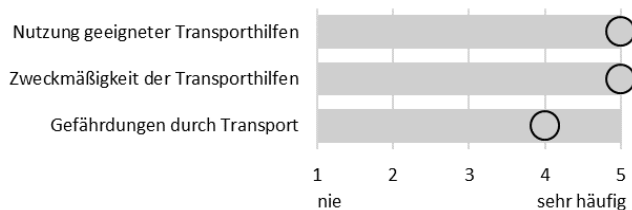
- Zerbrechliche Gegenstände

Ladungssicherung

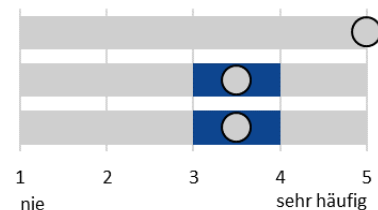
Gesamt (3)



KB1 (2)



KB2 (1)

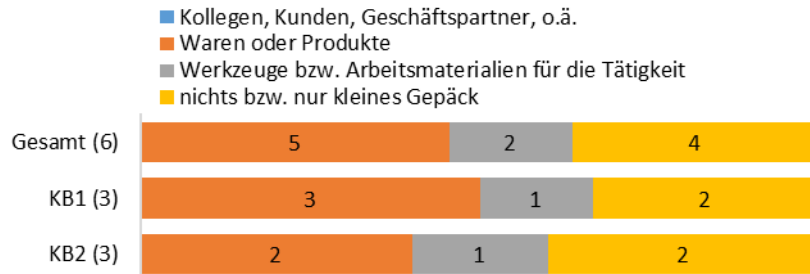




Pkw

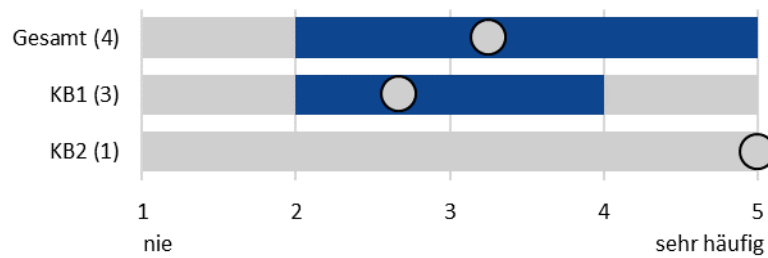
Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

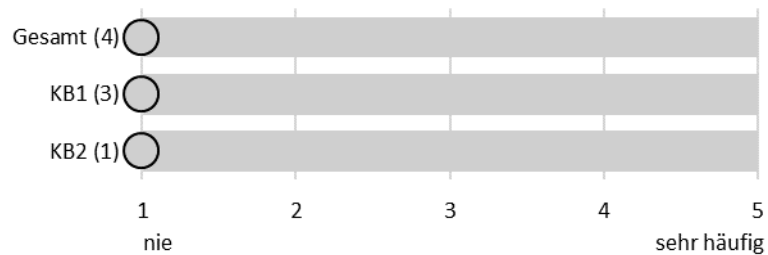


Besonderheiten der Güter

Häufigkeit von schweren bzw. sperrigen Gütern



Häufigkeit von Gefahrguttransporten

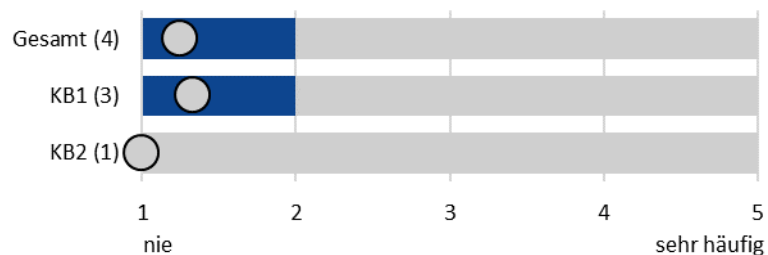


Andere Besonderheiten der Güter:

- Elektronik
- Zerbrechliche Gegenstände

Anhängernutzung

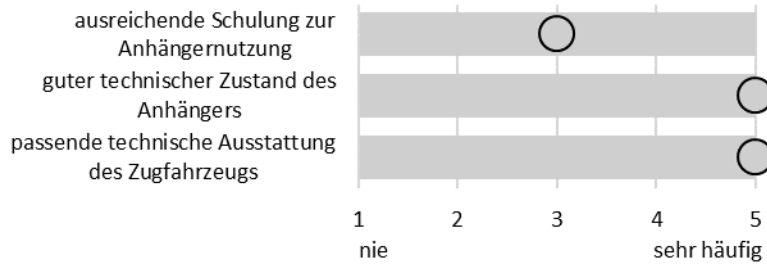
Häufigkeit der Anhängernutzung



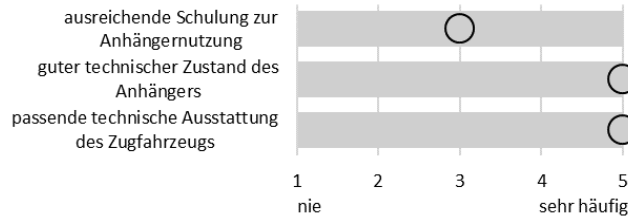


Weitere Bedingungen der Anhängernutzung

Gesamt (1)

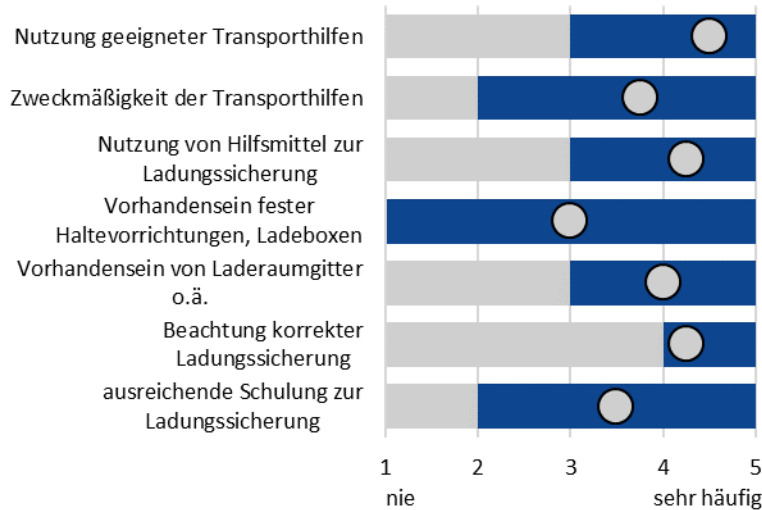


KB1 (1)

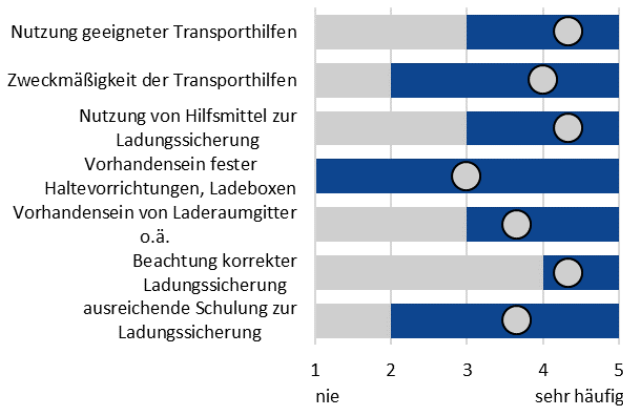


Ladungssicherung

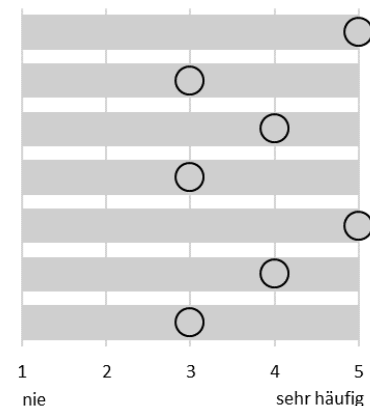
Gesamt (4)



KB1 (3)



KB2 (1)



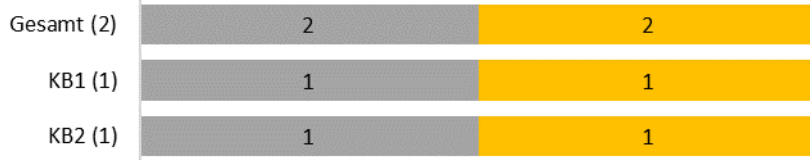


Lkw

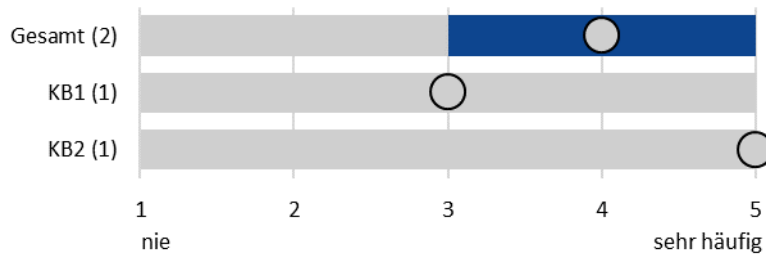
Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

- Kollegen, Kunden, Geschäftspartner, o.ä.
- Schüttgut
- Werkzeuge, Arbeitsmaterialien, die ich für meine Tätigkeit benötige
- Stückgut
- Flüssiglading
- KLV (kombinierter Ladungsverkehr: Wechselbehälter oder Container)
- andere Ladung

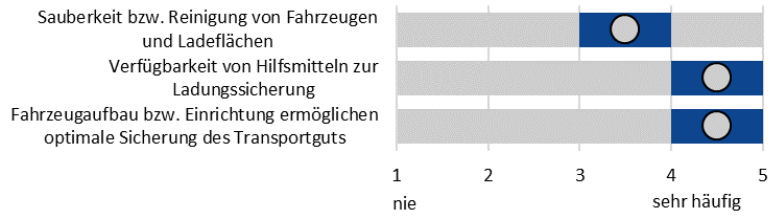


Häufigkeit von Stückguttransport

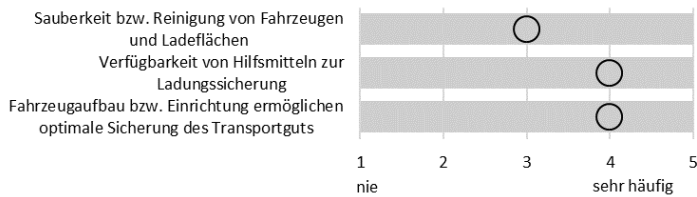


Weitere Bedingungen des Stückguttransports

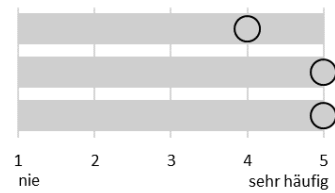
Gesamt (2)



KB1 (1)



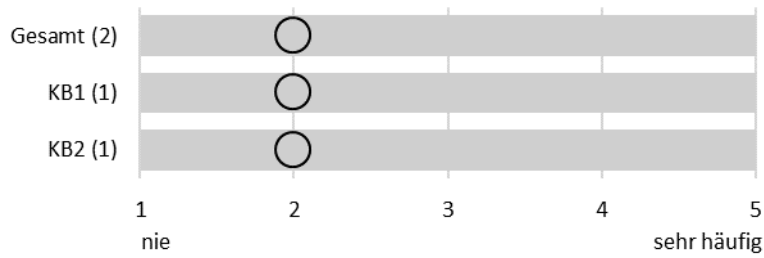
KB2 (1)





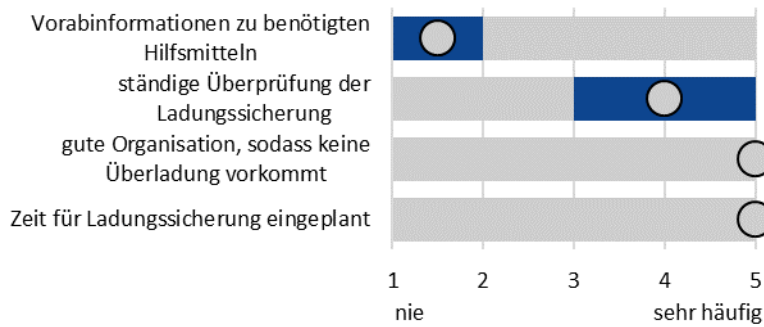
Zusätzliche Beladungen während der Fahrten

Häufigkeit von zusätzlichen Beladungen während der Touren

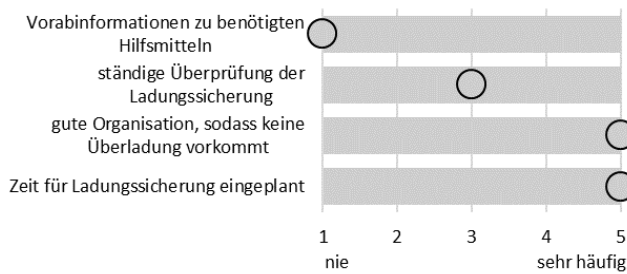


Weitere Bedingungen der Zusatzbelastungen

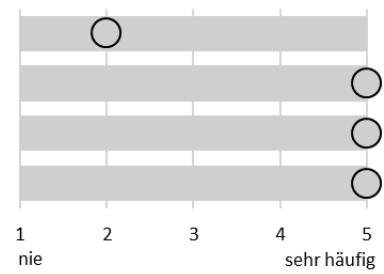
Gesamt (2)



KB1 (1)



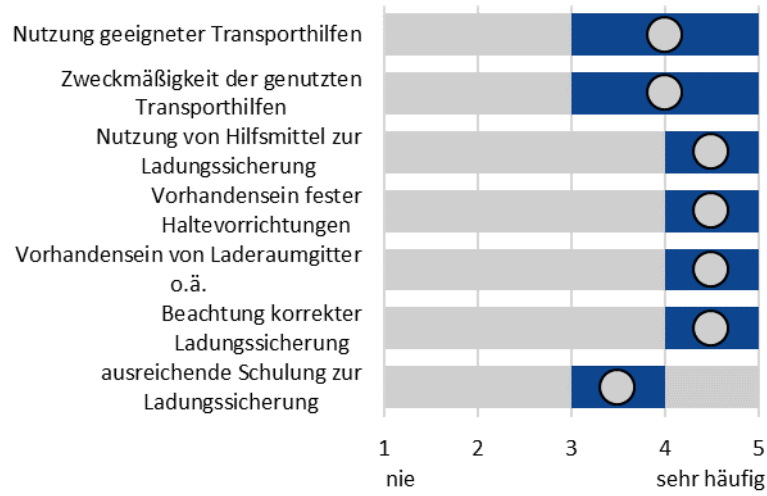
KB2 (1)



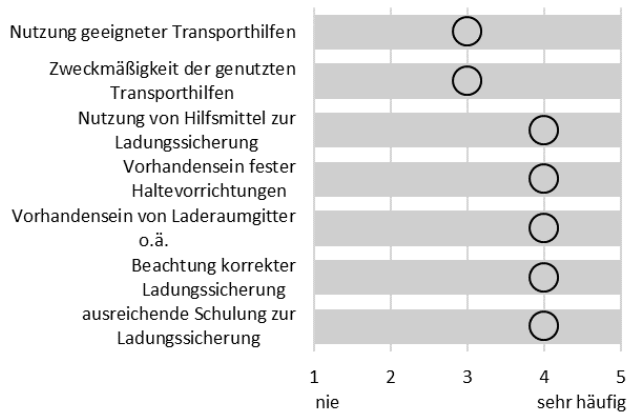


Ladungssicherung

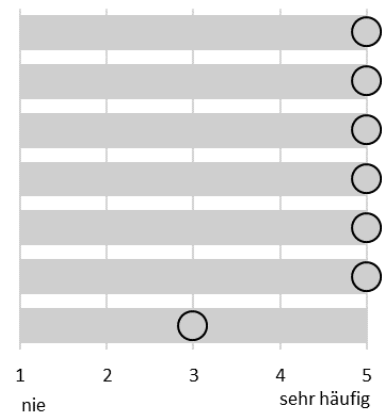
Gesamt (2)



KB1 (1)



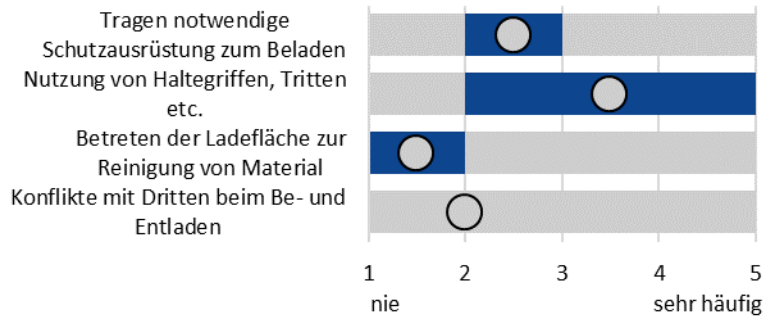
KB2 (1)



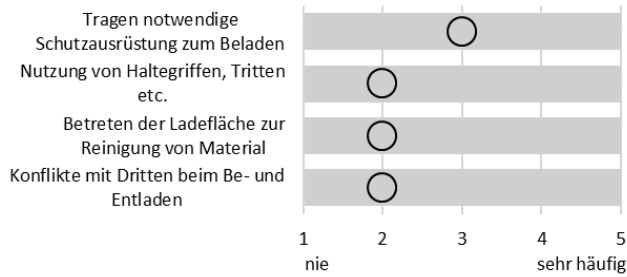


Weitere Bedingungen der Ladungssicherung

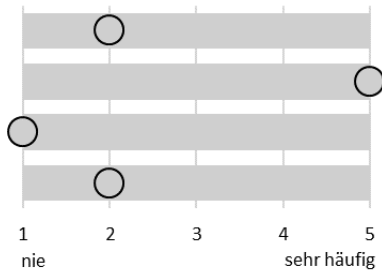
Gesamt (2)



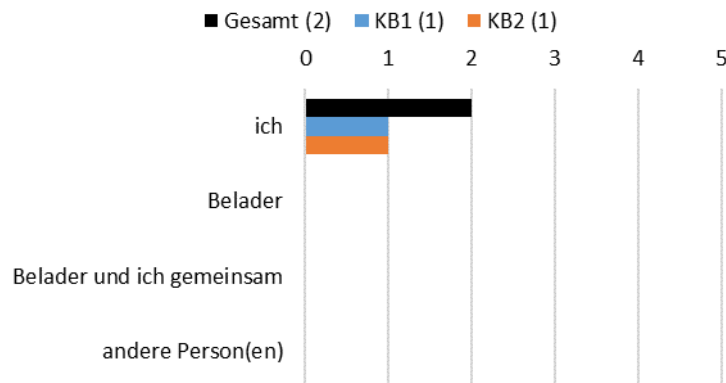
KB1 (1)



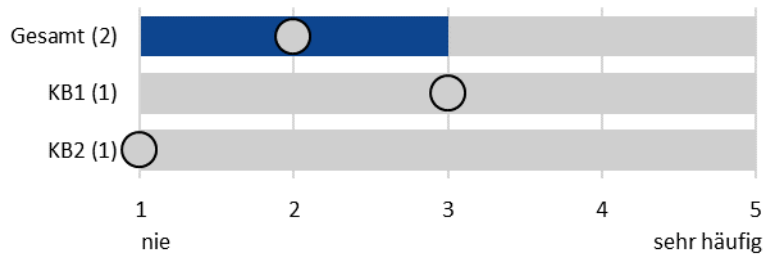
KB2 (1)



Personen, die Be- und Entladen



Verfügbarkeit von Einweisern, falls benötigt





Situation

S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

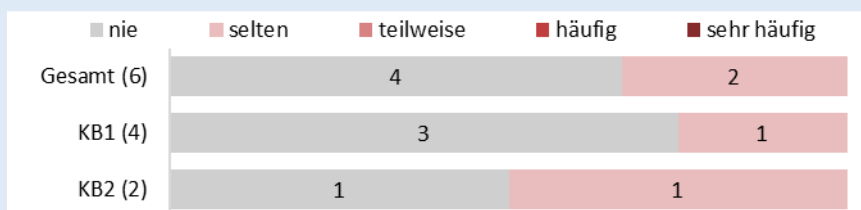
SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

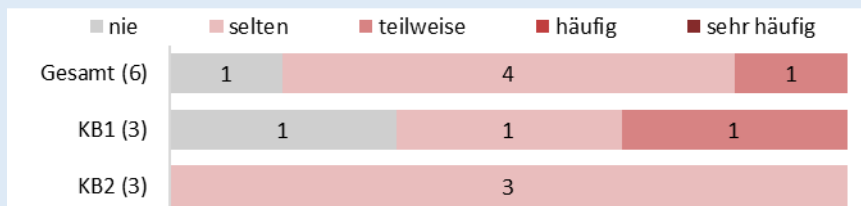
„Wege und Fahrten sind belastend“

Fußwege

Arbeitswege

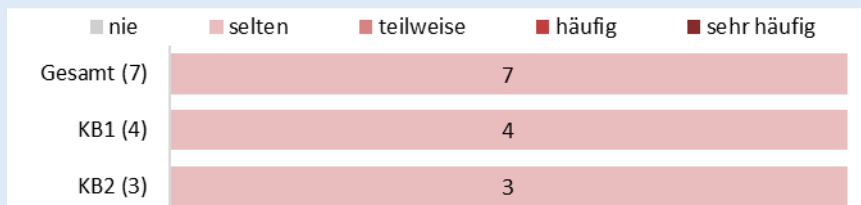


Berufliche Wege

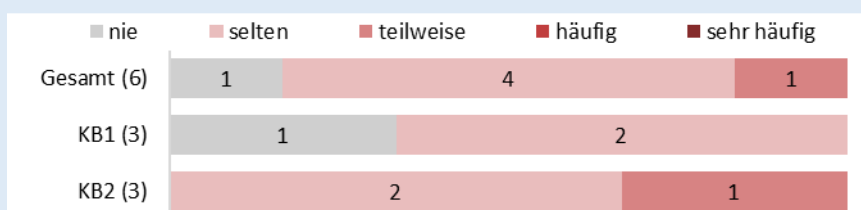


Pkw

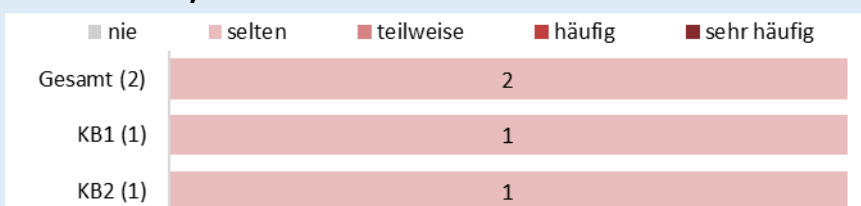
Arbeitswege



Berufliche Fahrten



Lkw (Berufliche Fahrten)





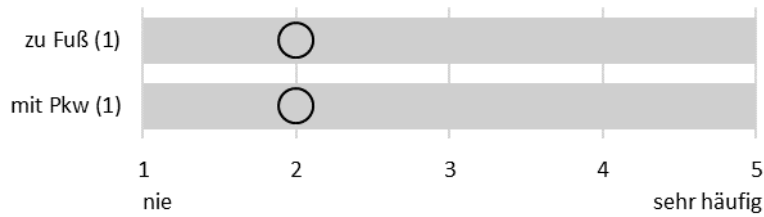
DETAILERGEBNISSE

S.1.1. Müdigkeit

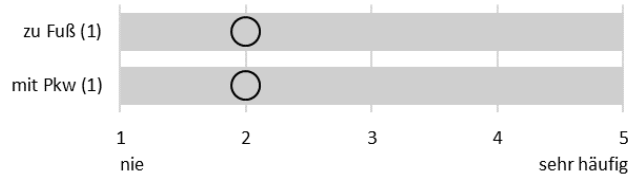
Berufliche Fahrten und Wege

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

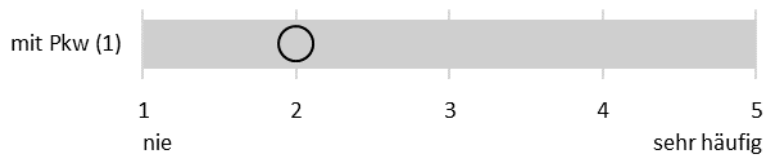
Müdigkeit auf beruflichen Fahrten und Wegen



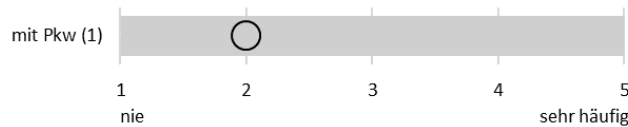
KB1 (1)



Sekundenschlaf auf beruflichen Fahrten und Wegen



KB1 (1)

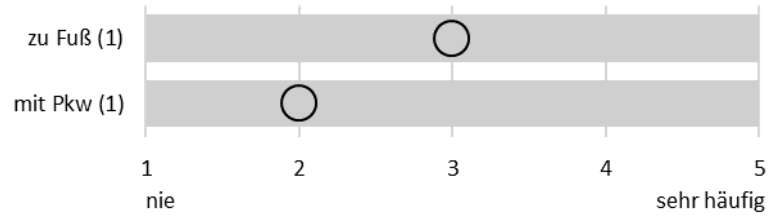




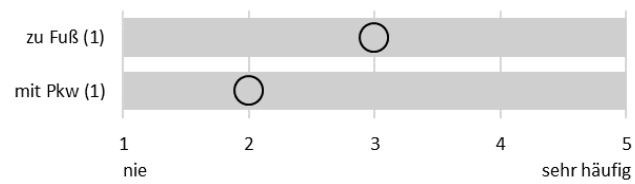
S.1.2. Zeitdruck

Berufliche Fahrten und Wege

Zeitdruck auf beruflichen Fahrten und Wegen



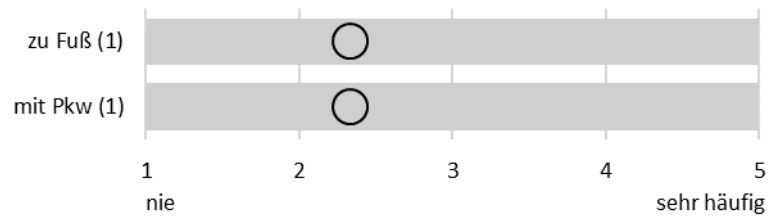
KB1



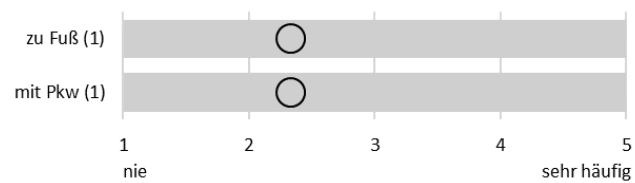
S.1.3. Stressempfinden

Berufliche Fahrten und Wege

Stressempfinden auf beruflichen Fahrten und Wegen



KB1

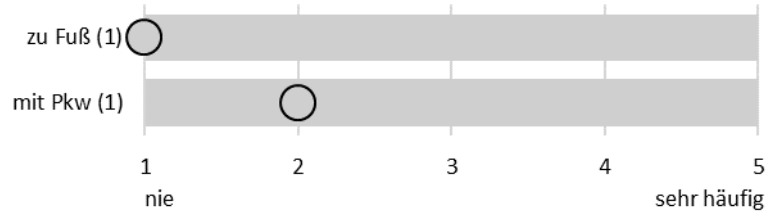




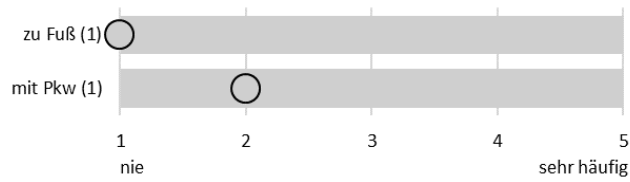
S.1.4. Angst um Sicherheit/Bedrohung

Berufliche Fahrten und Wege

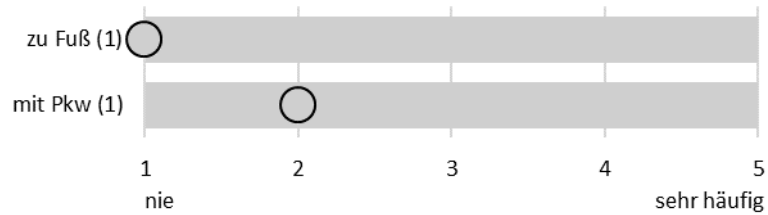
Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Fahrten und Wege



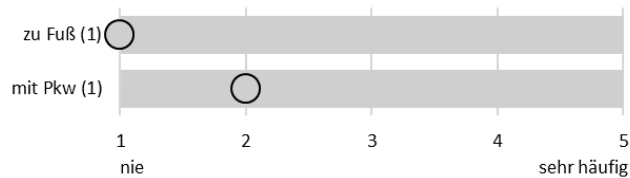
KB1



Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Pausen



KB1





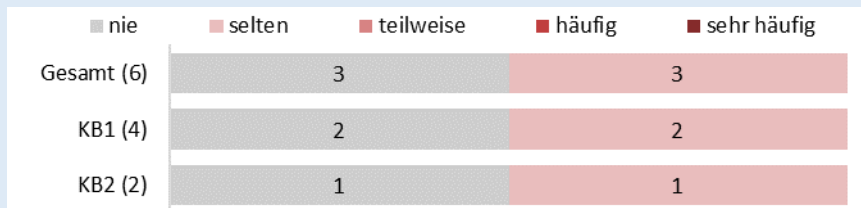
S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme

SCREENINGERGEBNISSE

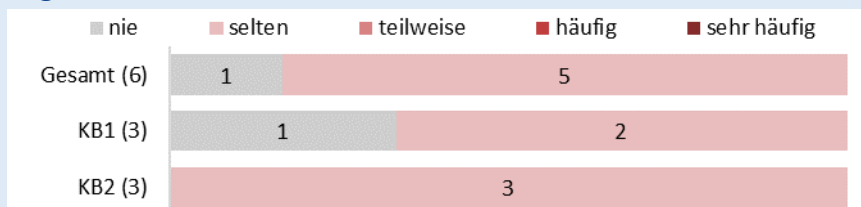
„Ablenkung auf Wegen und Fahrten, z. B. durch Telefonate, ablenkende Gedanken“

Fußwege

Arbeitswege

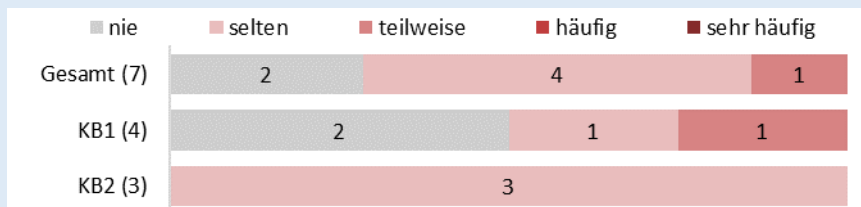


Berufliche Wege

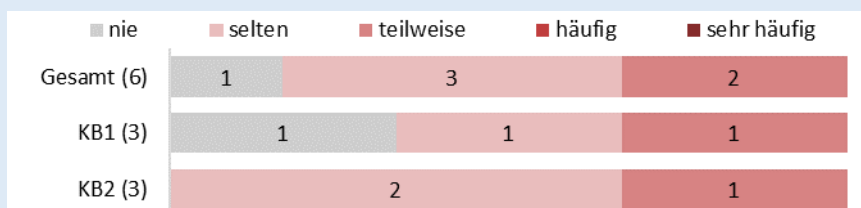


Pkw

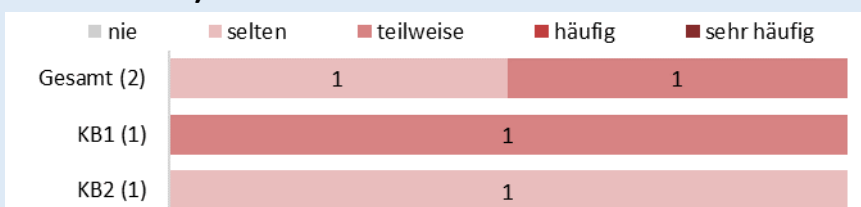
Arbeitswege



Berufliche Fahrten



Lkw (Berufliche Fahrten)



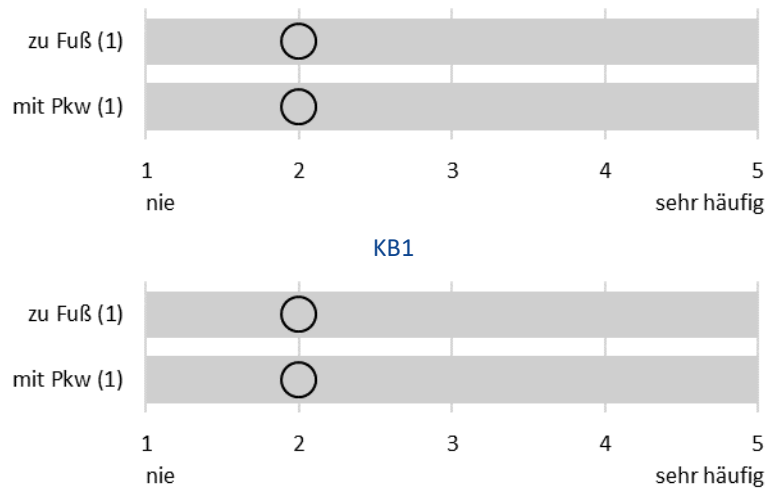


DETAILERGEBNISSE

S.2.1. Empfundene Ablenkung

Berufliche Fahrten und Wege

Empfundene Ablenkung vom Verkehr bzw. Unkonzentriertheit

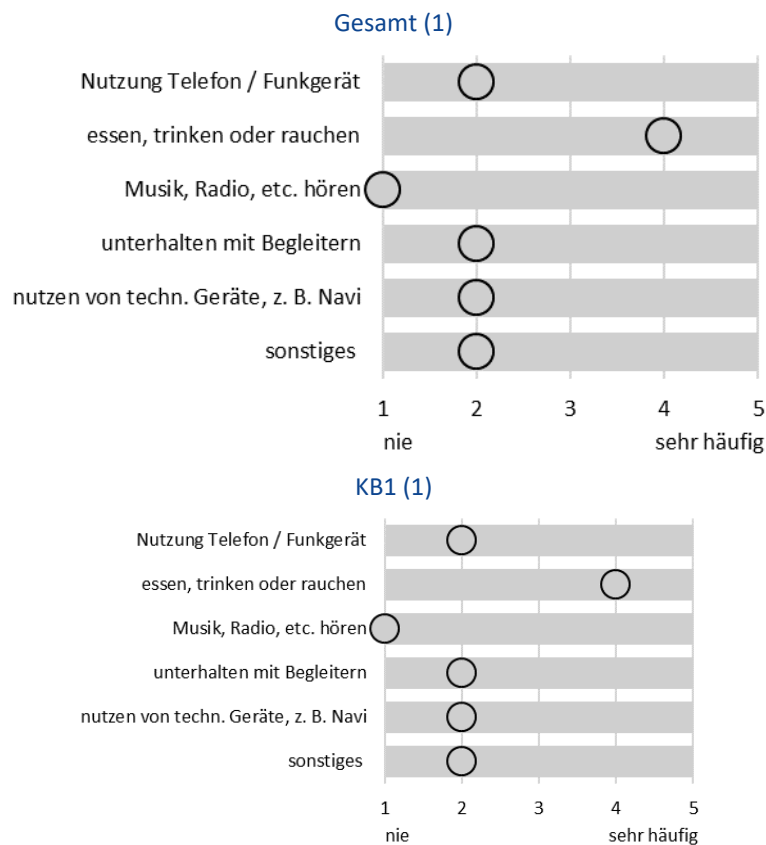


S.2.2. Parallelhandlungen

Fußwege

Berufliche Wege

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen



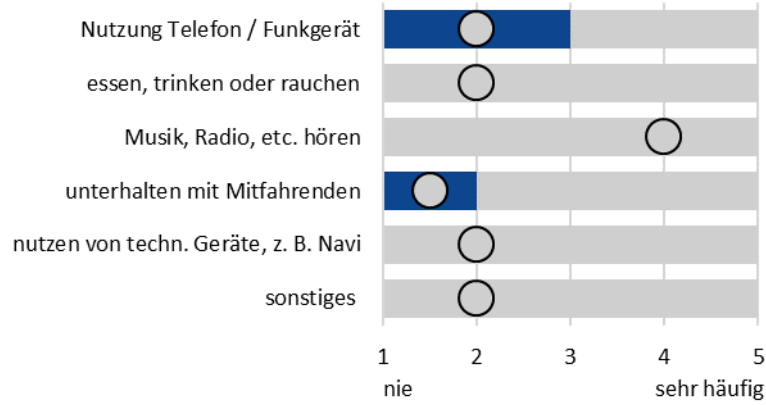


Pkw

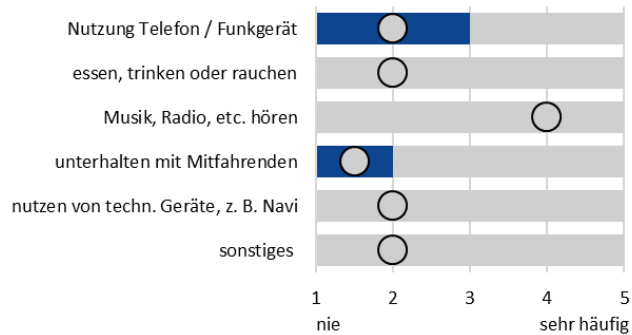
Berufliche Fahrten

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

Gesamt (2)



KB1 (2)

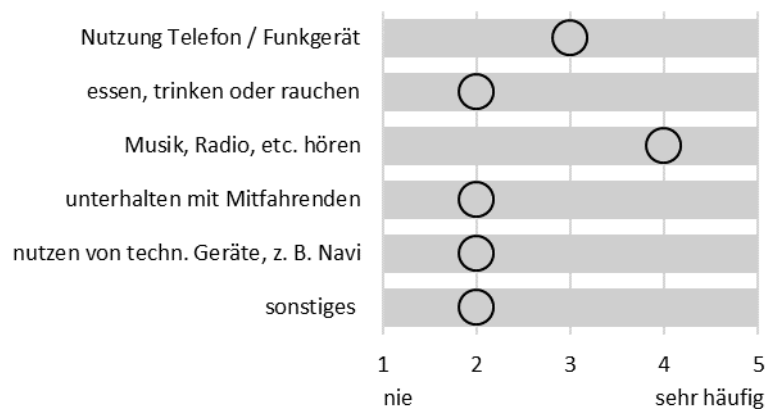


Lkw

Berufliche Fahrten

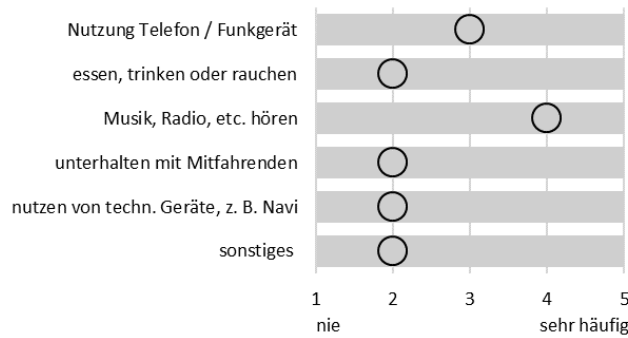
Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

Gesamt (1)





KB1 (1)



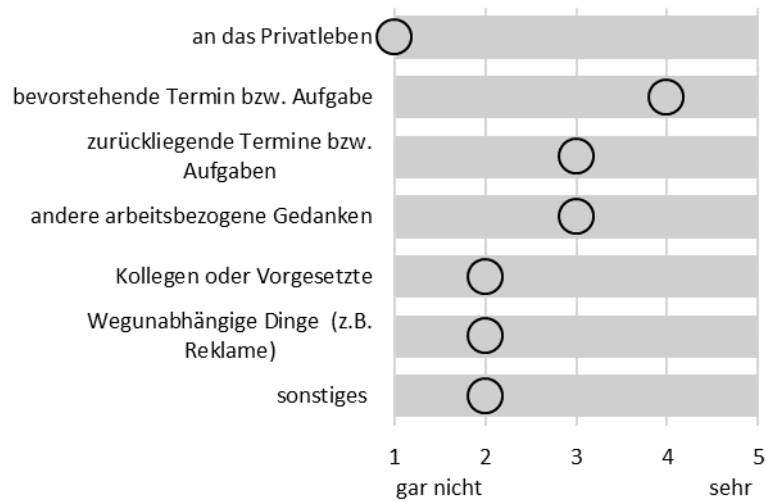
S.2.3. Ablenkende Gedanken

Fußwege

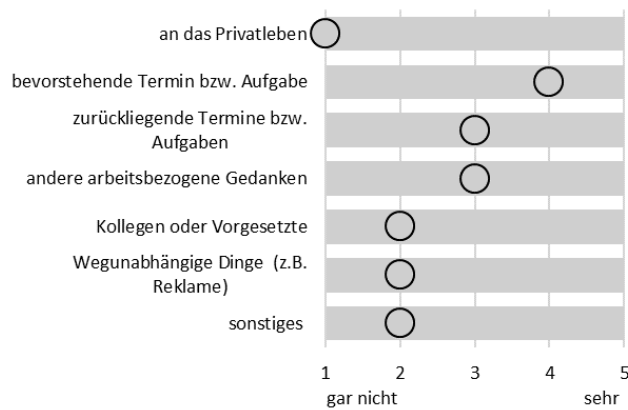
Berufliche Wege

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (1)



KB1 (1)



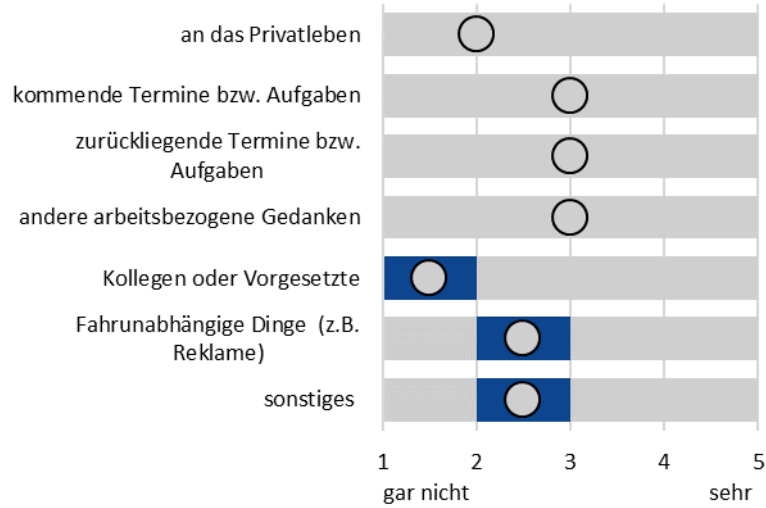


Pkw

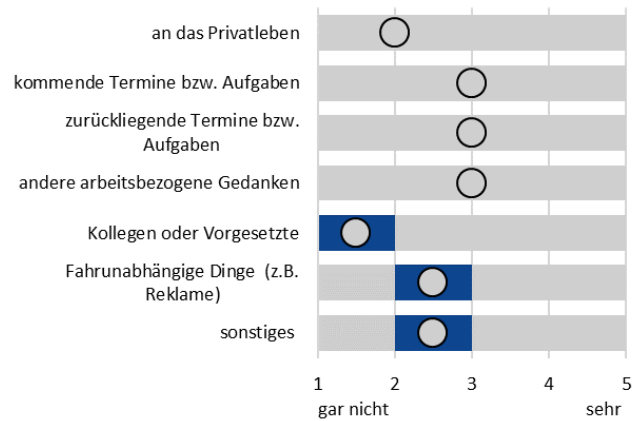
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (2)



KB1 (2)



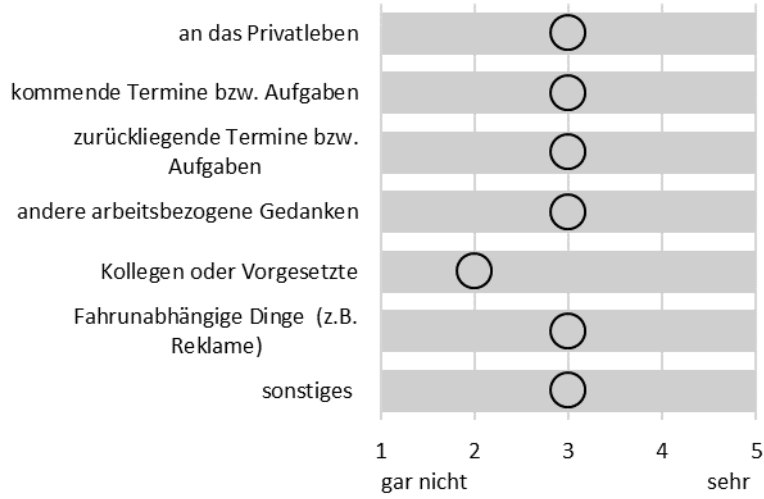


Lkw

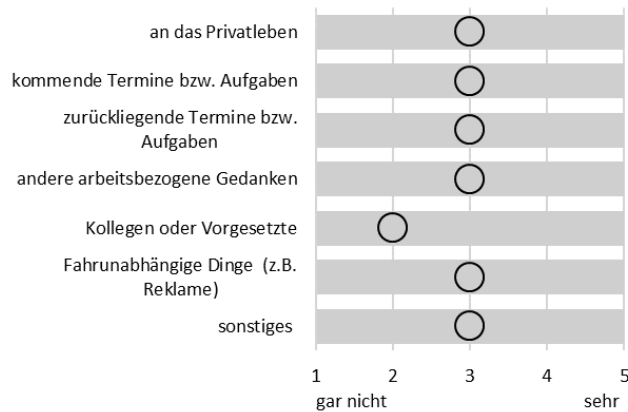
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

Gesamt (1)



KB1 (1)



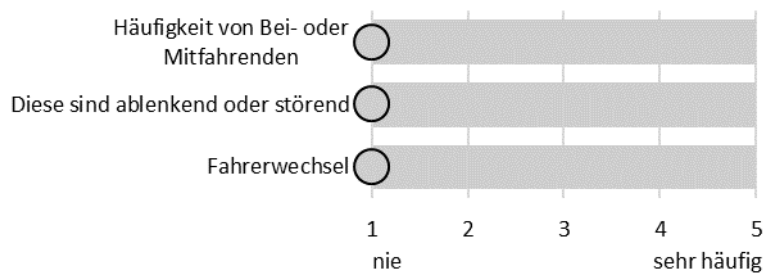
S.2.4. Beifahrer und Mitreisende

Pkw

Berufliche Fahrten

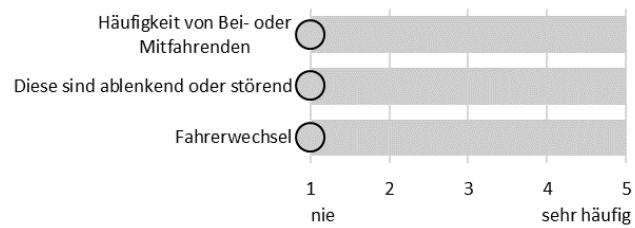
Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen

Gesamt (1)





KB2 (1)

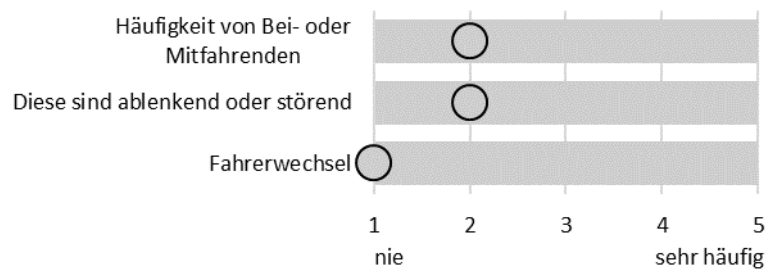


Lkw

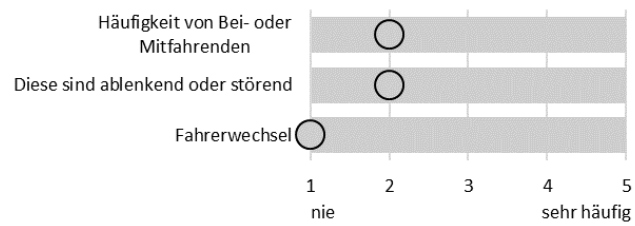
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen

Gesamt (n)



KB2 (1)



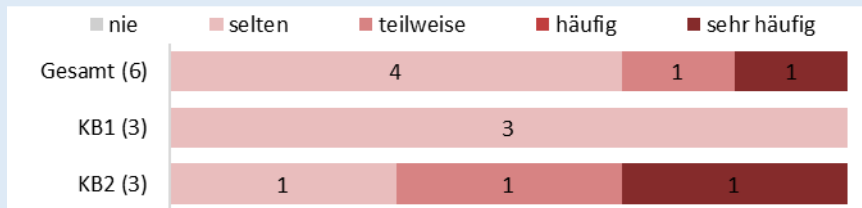


S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse

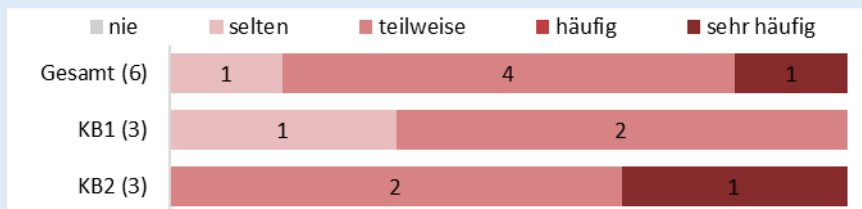
SCREENINGERGEBNISSE

„Häufigkeit von besonderen Verkehrssituation auf beruflichen Fahrten, z.B. Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte“

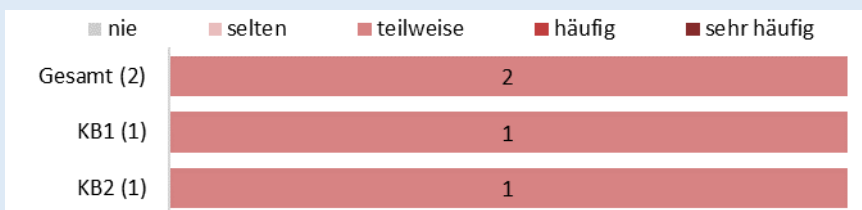
Fußwege



Pkw



Lkw





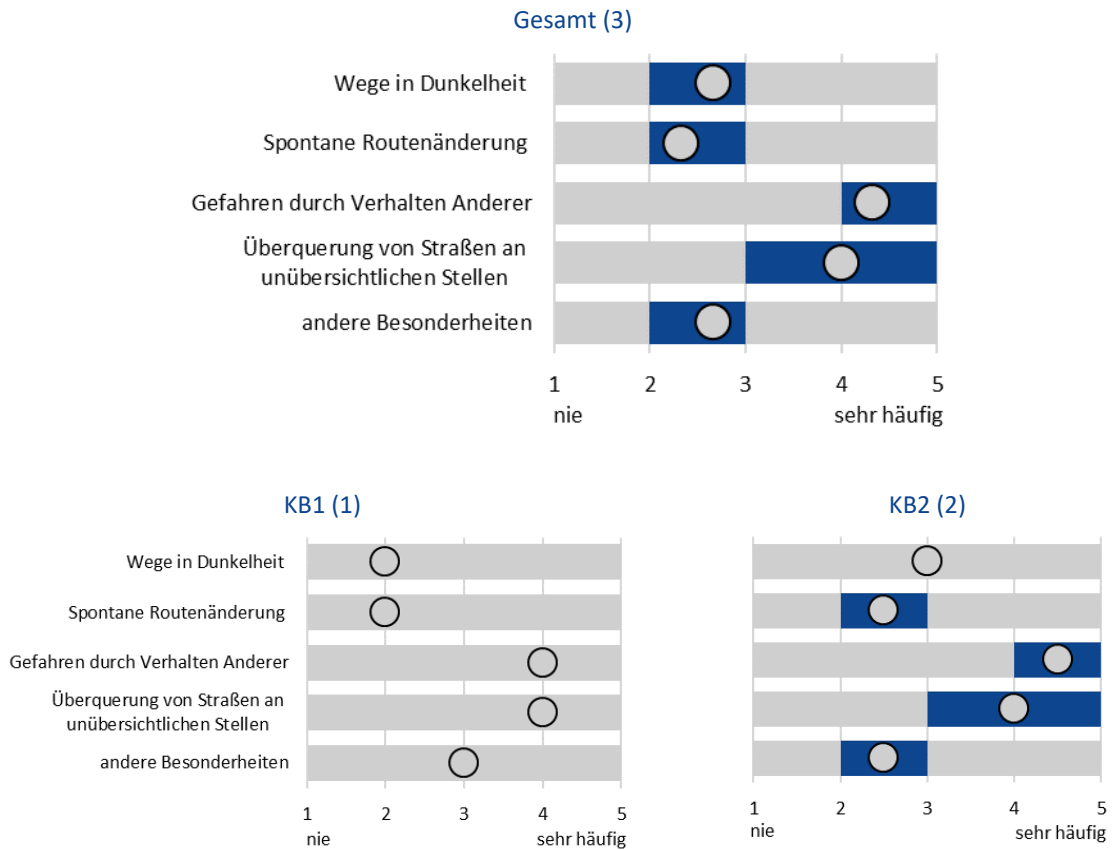
DETAILERGEBNISSE

S.3.1. Kritische Verkehrssituationen

Fußwege

Berufliche Wege

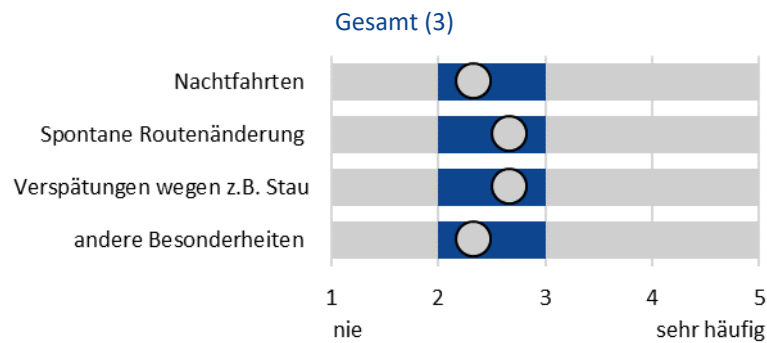
Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen

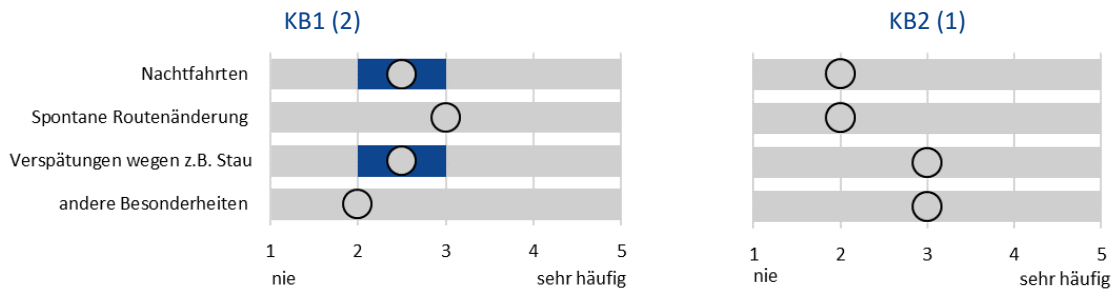


Pkw

Berufliche Fahrten

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen

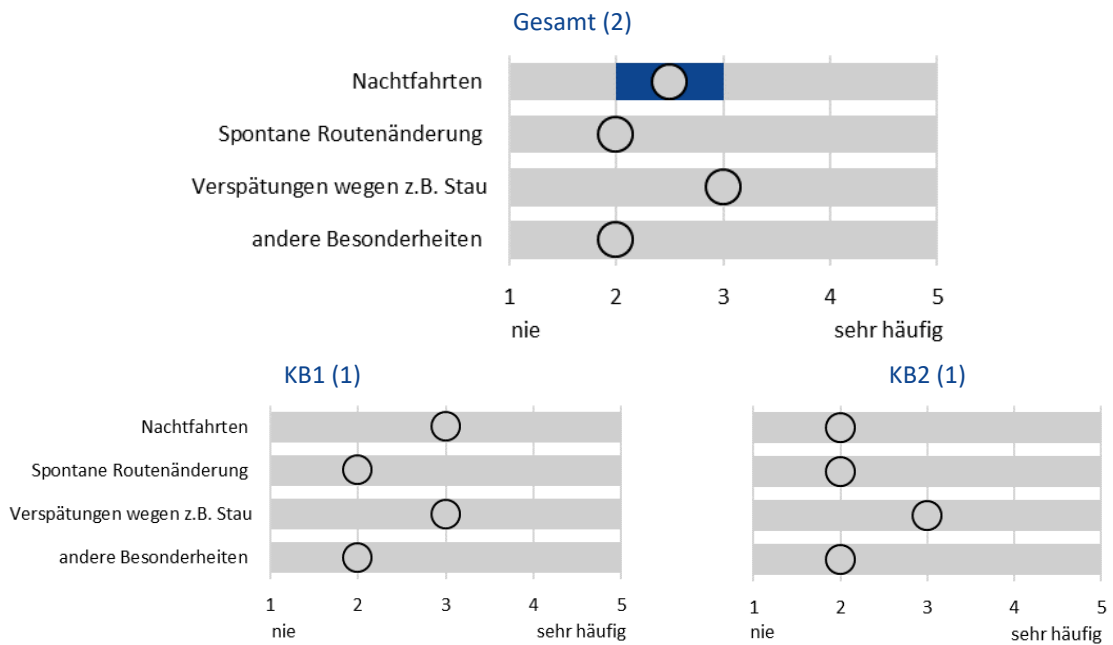




Lkw

Berufliche Fahrten

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen





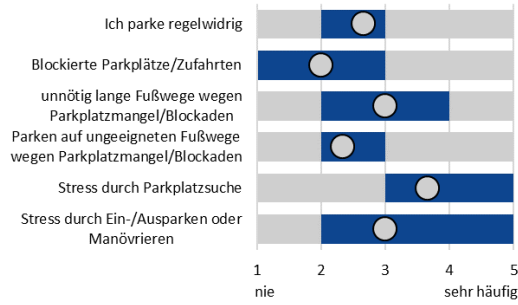
S.3.2. Parksituation

Pkw

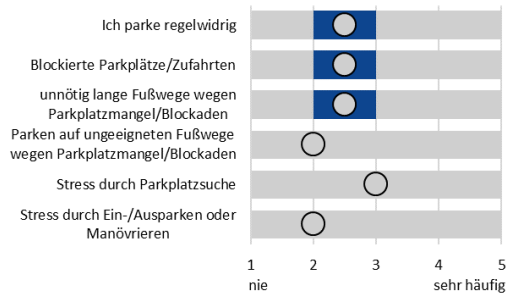
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

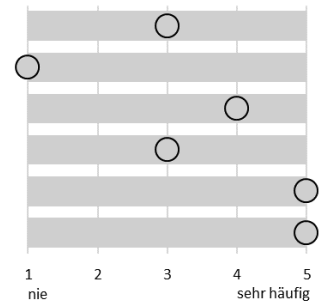
Gesamt (3)



KB1 (2)



KB2 (1)

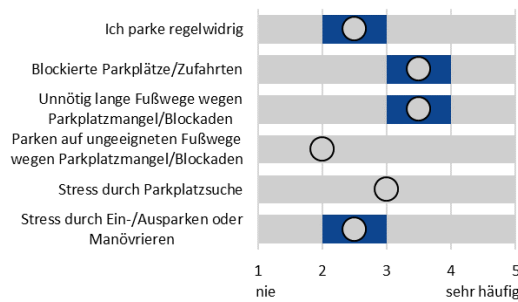


Lkw

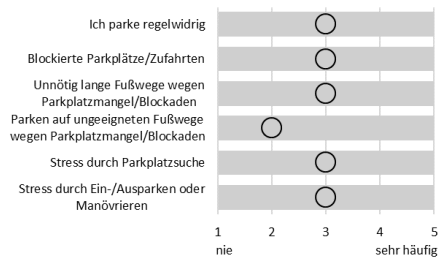
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

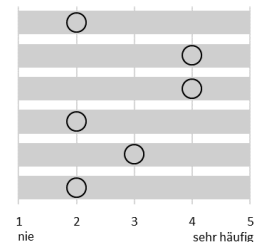
Gesamt (2)



KB1 (1)



KB2 (1)

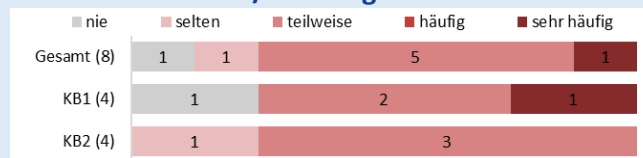


Organisation

O.1. Arbeitsvolumen

SCREENINGERGEBNISSE

„Es werden mehr als 40 Stunden/Woche gearbeitet z. B. durch Überstunden.“



DETAILERGEBNISSE

O.1.1. Arbeitszeit und Überstunden

	Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit (in Stunden)			Davon Überstunden/Mehrarbeit pro Woche (in Stunden)	
	Spannweite	Mittelwert	Personen, mit mind. 50 Arbeitsstunden pro Woche	Spannweite	Mittelwert
Gesamt (2)	45 – 45	45	0	5 – 5	5
KB1 (1)	45 – 45	45	0	5 – 5	5
KB2 (1)	45 – 45	45	0	5 – 5	5

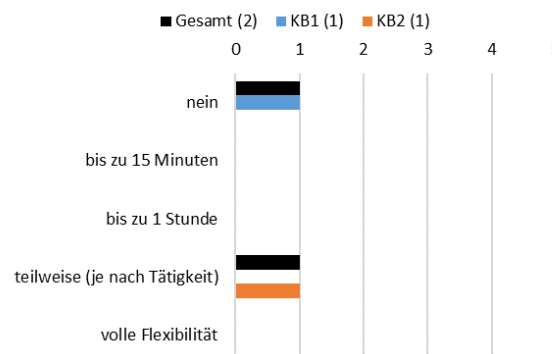
Schwankungen beim Arbeitsaufkommen

saisonale Schwankungen z.B. Weihnachtsgeschäft, projektbedingte Schwankungen

	keine	ja, wird jedoch nicht in der Planung der Arbeitszeit berücksichtigt	ja, in Saisonzeiten gelten bei uns andere Arbeitszeiten
Gesamt (2)	2	0	0
KB1 (1)	1	0	0
KB2 (1)	1	0	0

Einfluss auf die Arbeitszeit

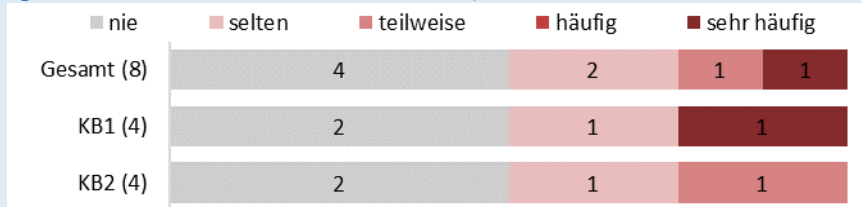
Einflussmöglichkeiten und -spanne auf die Arbeitszeiten



O.2. Schicht- und Wochenendarbeit

SCREENINGERGEBNISSE

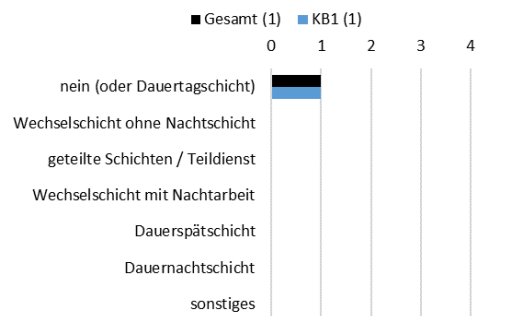
„Häufigkeit von unüblichen Arbeitszeiten (z. B. Wechsel- oder Nachtschichten)“



DETAILERGEBNISSE

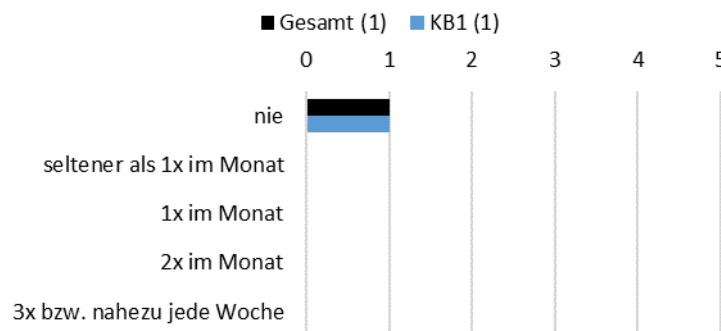
Schichtarbeit

Art der Schichtarbeit

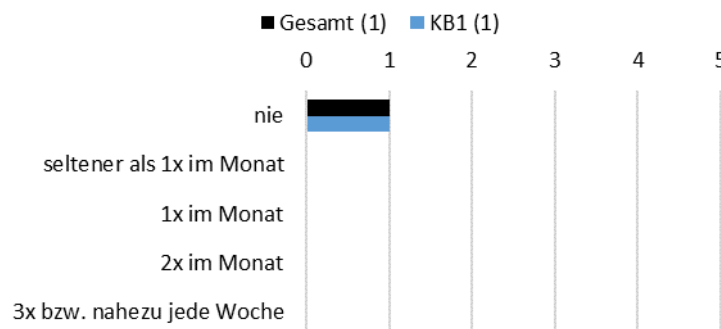


Wochenendarbeit

Häufigkeit von Samstagsarbeit

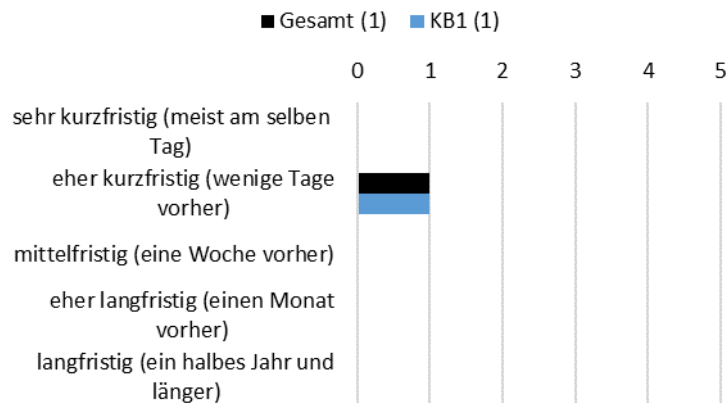


Häufigkeit von Sonntagsarbeit



Planungshorizont

Langfristigkeit der Planung

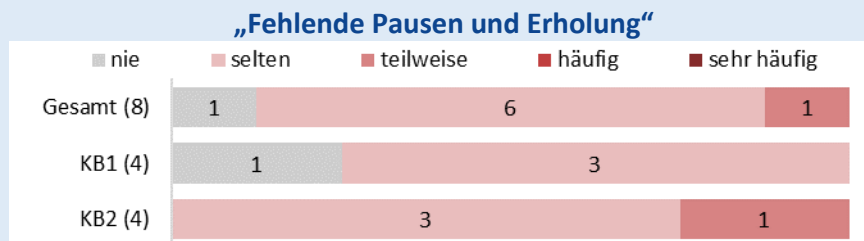


Dauer in diesem Arbeitszeitsystem

O.3. Arbeitspausen und Erholung

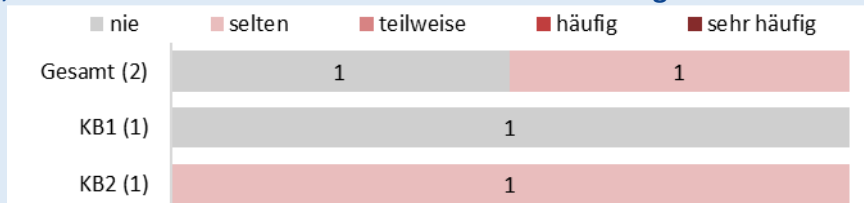
SCREENINGERGEBNISSE

Alle Verkehrsmittel



Rast und Ruhezeit bei Lkw

„Gesetzliche Rast- und Ruhezeiten können nicht eingehalten werden.“

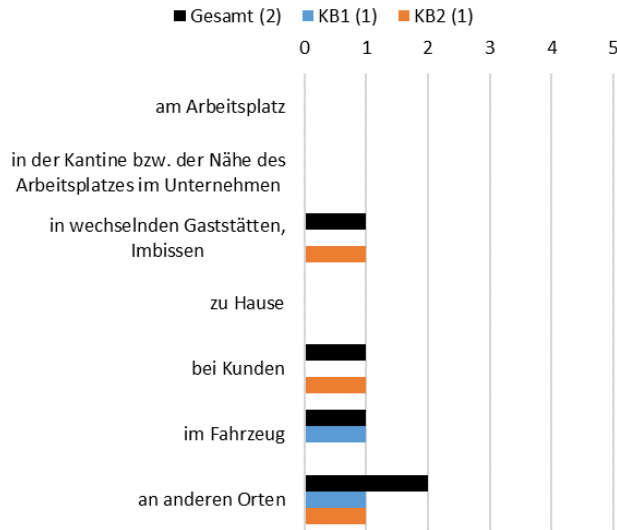


DETAILERGEBNISSE

O.3.1. Gestaltung der Pausen

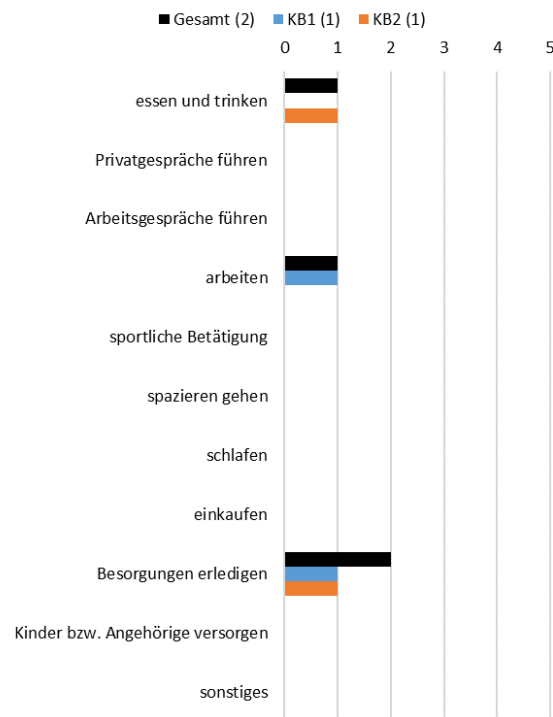
Pausenort

Mehrfachnennungen möglich

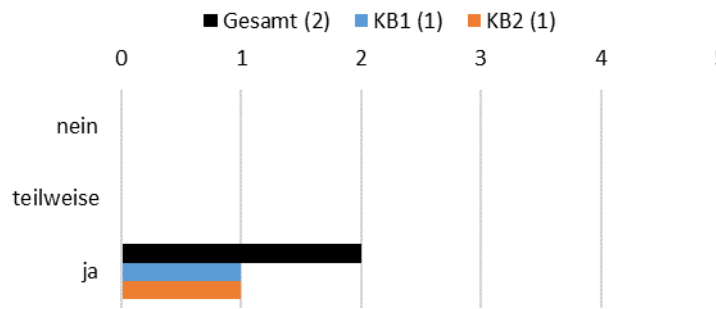


Beschäftigung während der Pausen

Mehrfachnennungen möglich

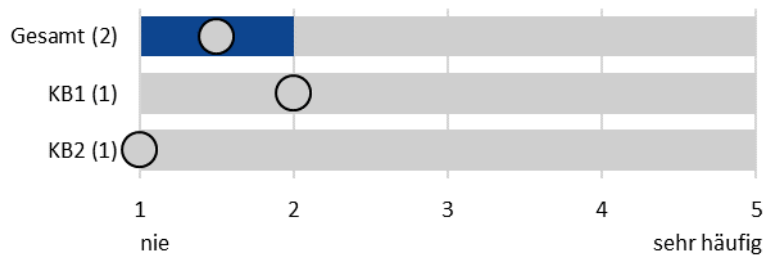


Mitbestimmungsmöglichkeiten der Pausenzeiten

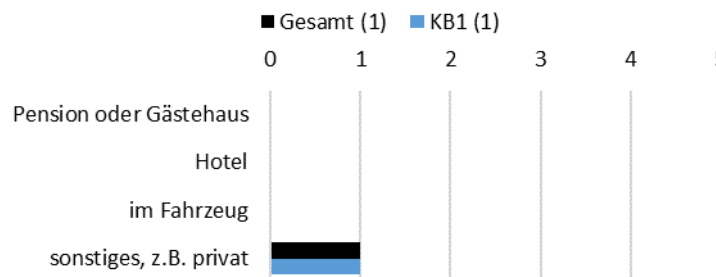


O.3.2. Belastung durch auswärtige Übernachtungen

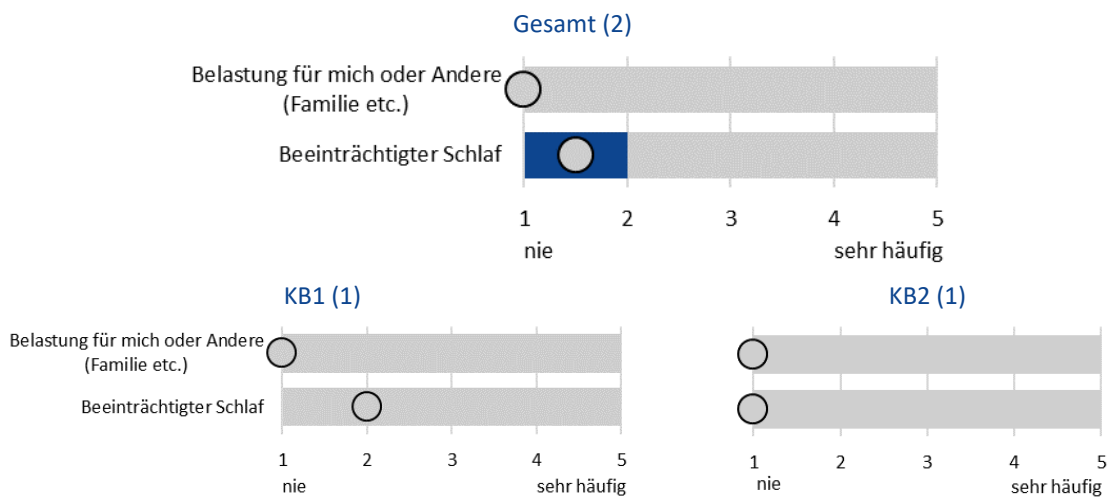
Häufigkeit auswärtiger Übernachtungen



Übernachtungsort bei auswärtigen Übernachtungen



Belastungen bei der auswärtigen Übernachtung

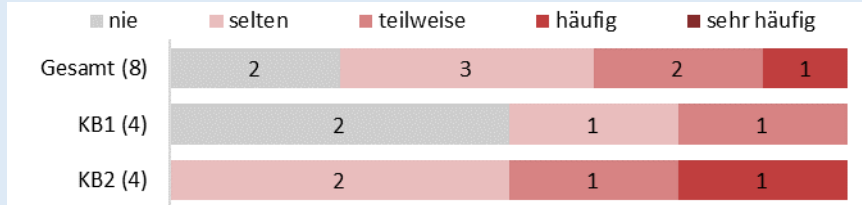


O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen

SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

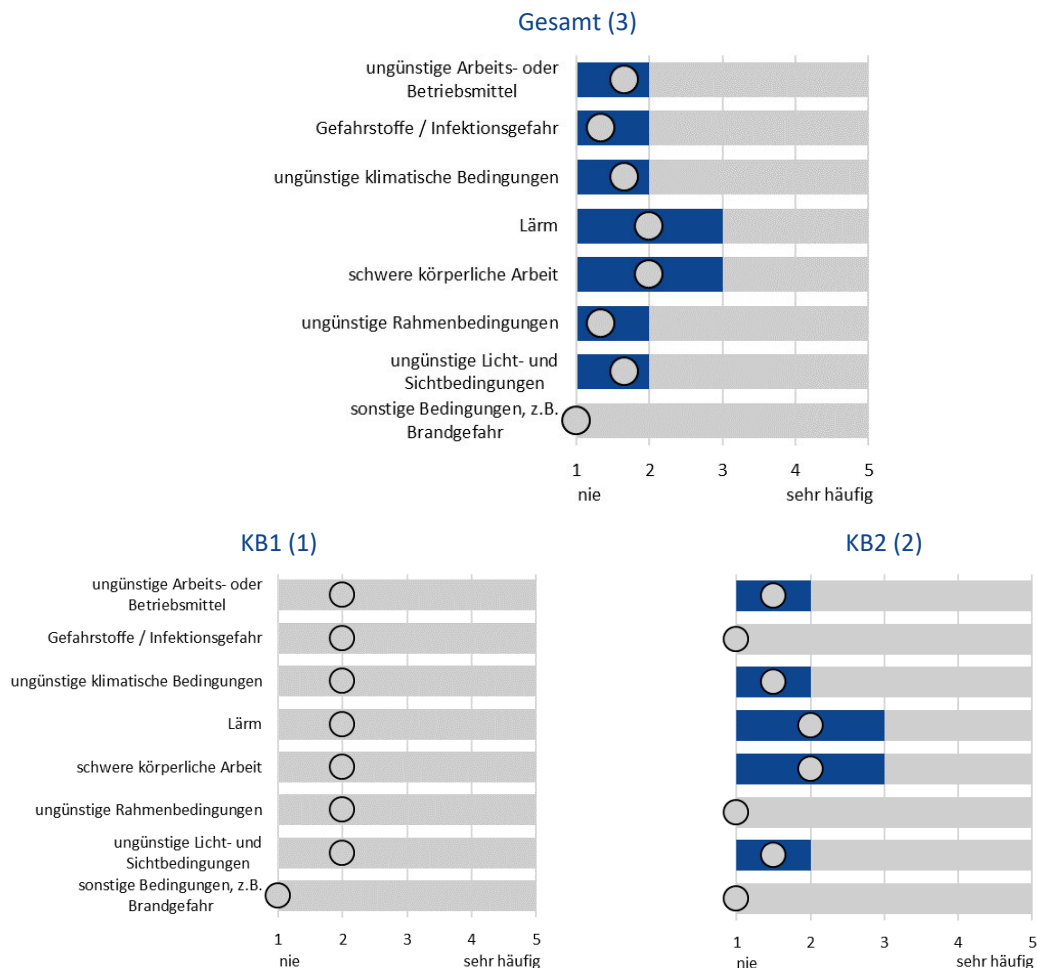
„Arbeit unter körperlich belastenden Bedingungen, z.B. Lärm, Zwangshaltung.“



DETAILERGEBNISSE

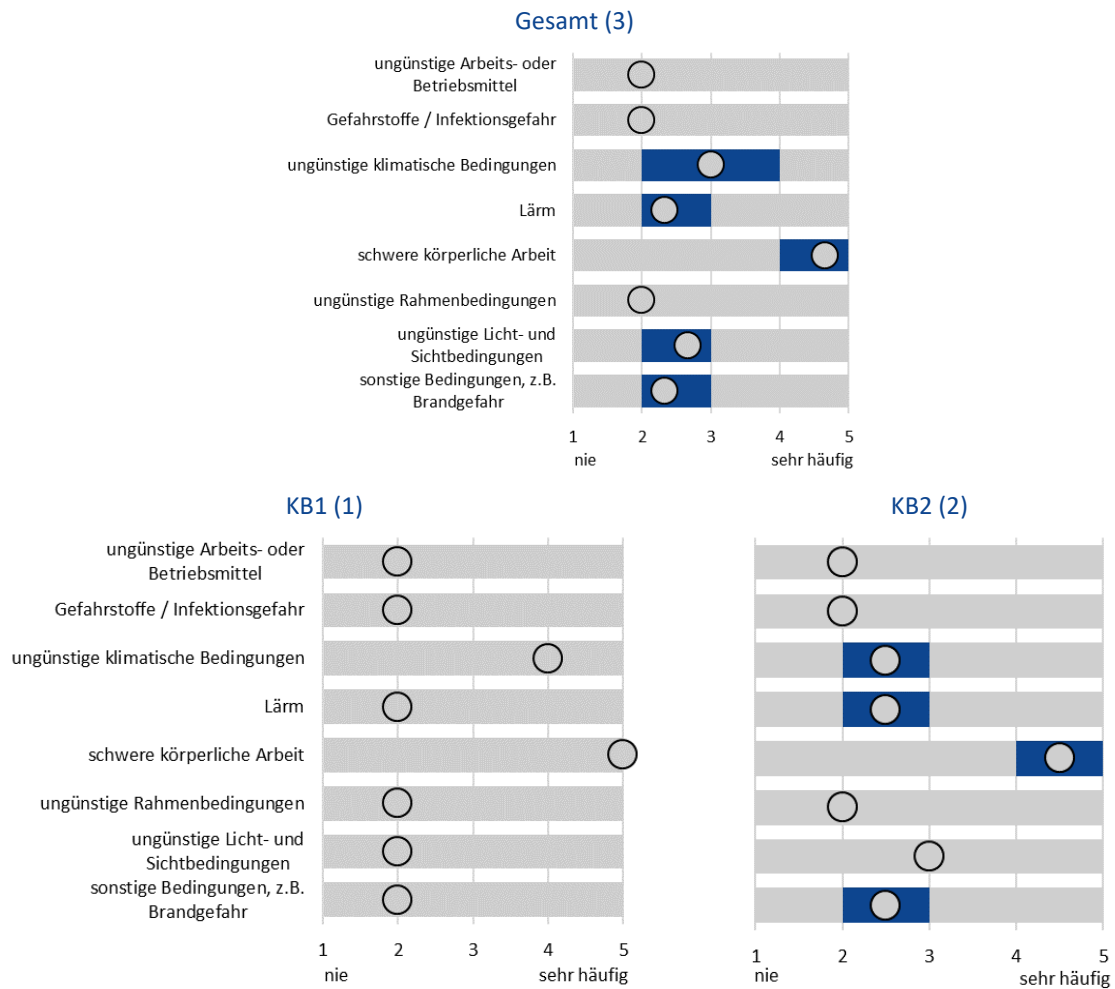
O.4.1. Bei der Tätigkeit im Unternehmen (am Arbeitsplatz)

Bedingungen bei der Arbeit



O.4.2. Auf beruflichen Fahrten

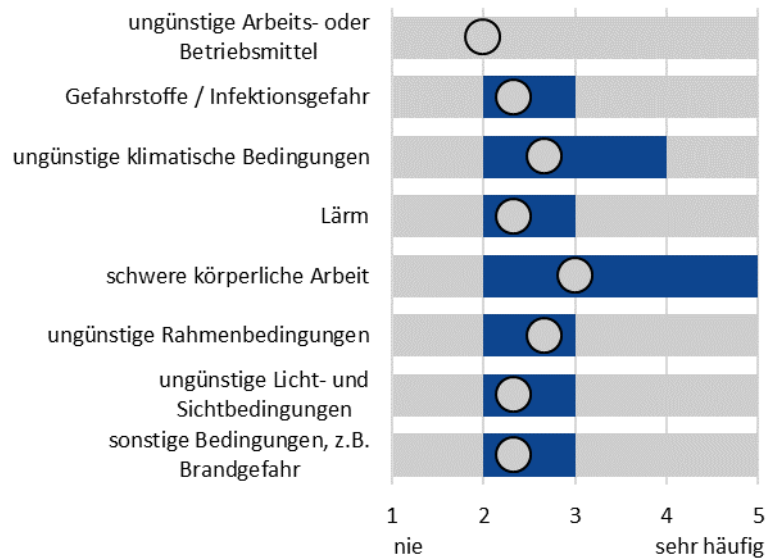
Bedingungen bei der Arbeit



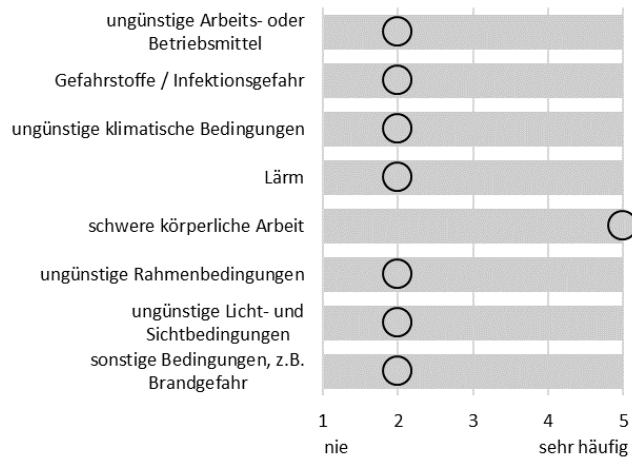
O.4.3. Bei Kunden bzw. an Einsatzorten

Bedingungen bei der Arbeit

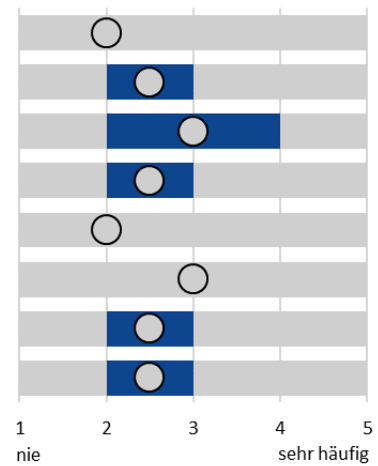
Gesamt (3)



KB1 (1)



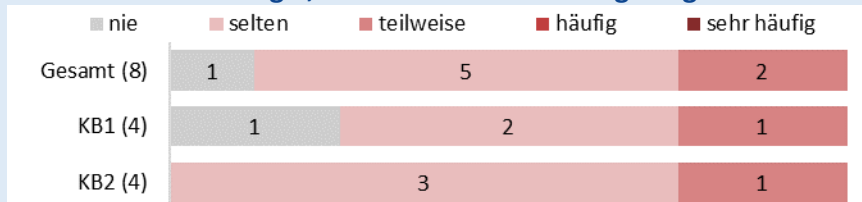
KB2 (2)



O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten

SCREENINGERGEBNISSE

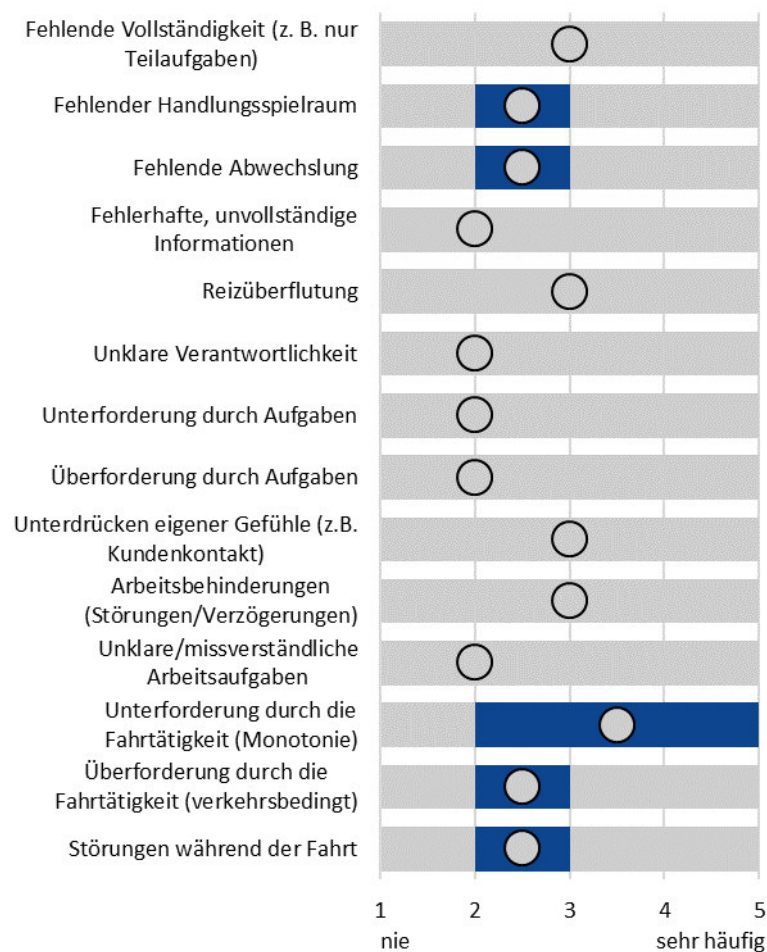
„Schwierigkeiten Aufgaben bei der Arbeit zu bewältigen, z.B. aufgrund von Informationsmangel, fehlenden Entscheidungsmöglichkeiten“



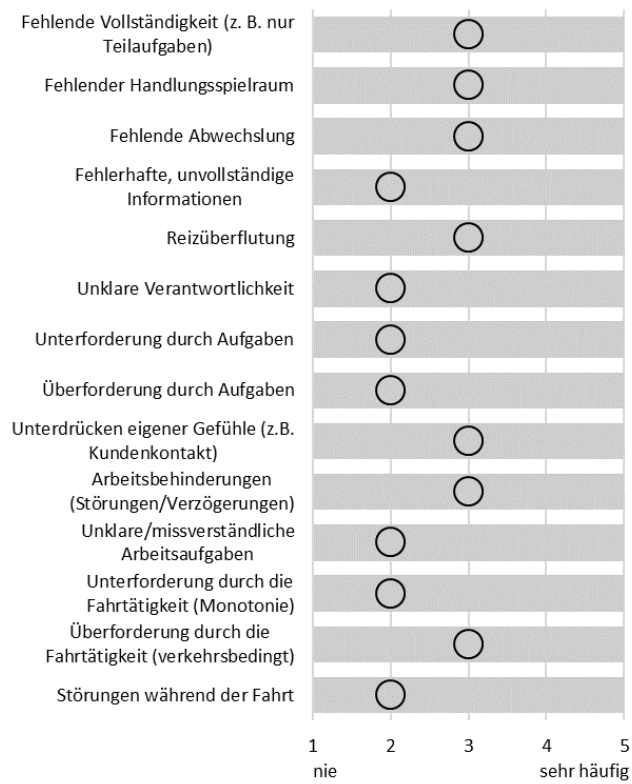
DETAILERGEBNISSE

Bedingungen der Arbeitsaufgabe bzw. des -inhaltes

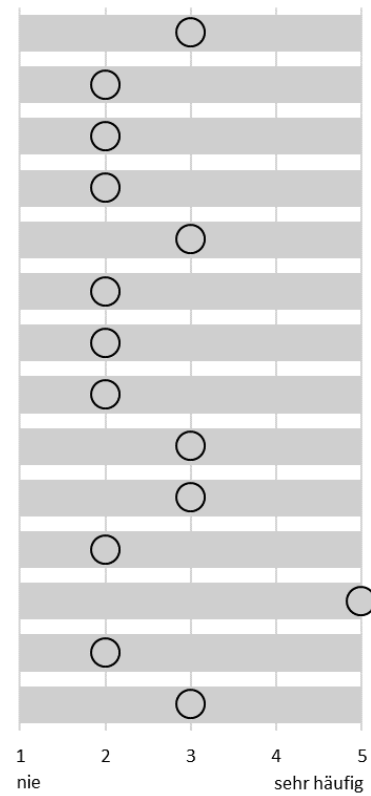
Gesamt (2)



KB1 (1)



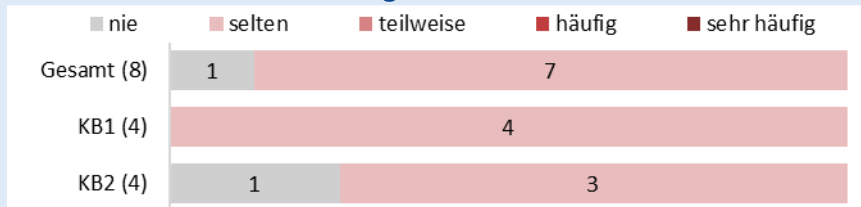
KB2 (1)



O.6. Führung und soziales Klim

SCREENINGERGEBNISSE

„Soziales Klima bei der Arbeit ist gestört – es herrscht schlechte Stimmung“

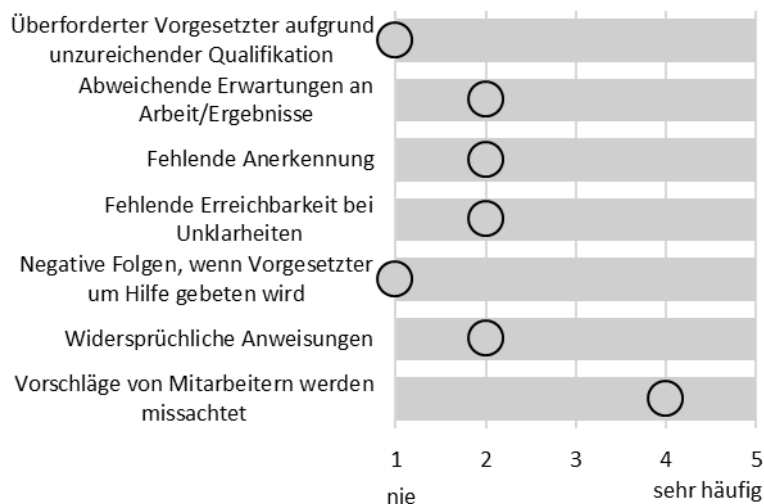


DETAILERGEBNISSE

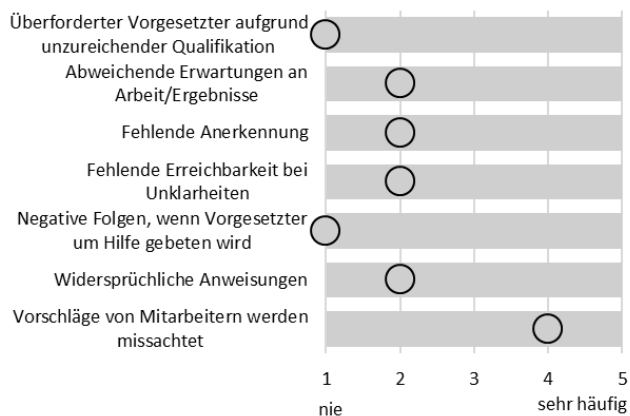
Wahrgenommenes Führungsverhalten

Bedingungen des Vorgesetztenverhaltens

Gesamt (1)

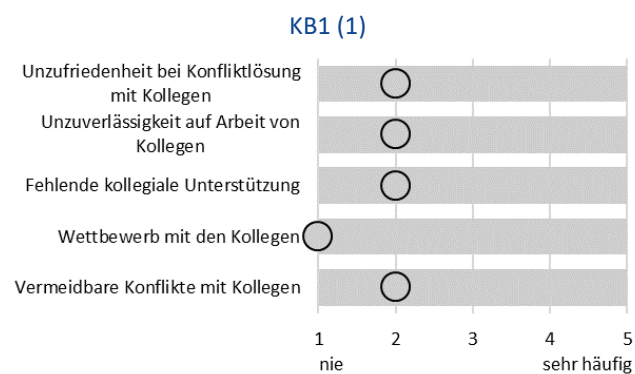
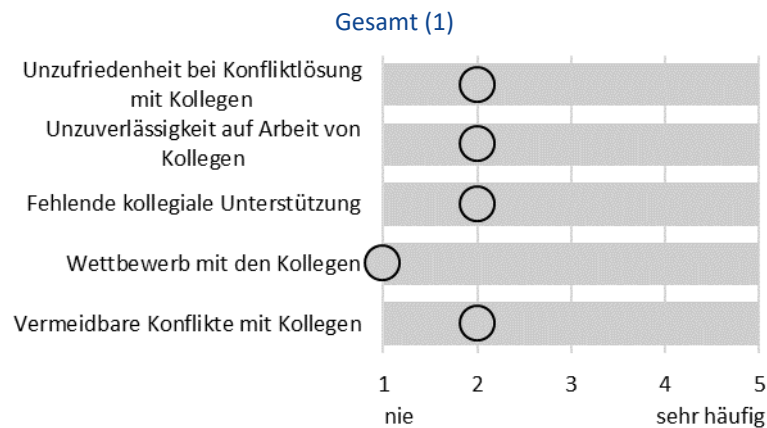


KB1 (1)



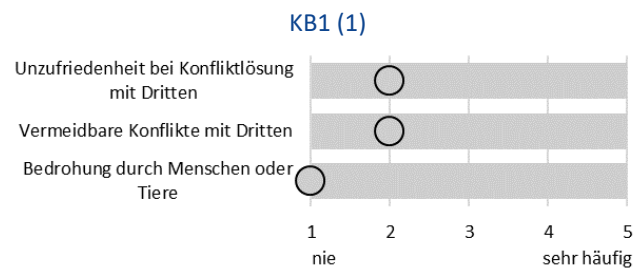
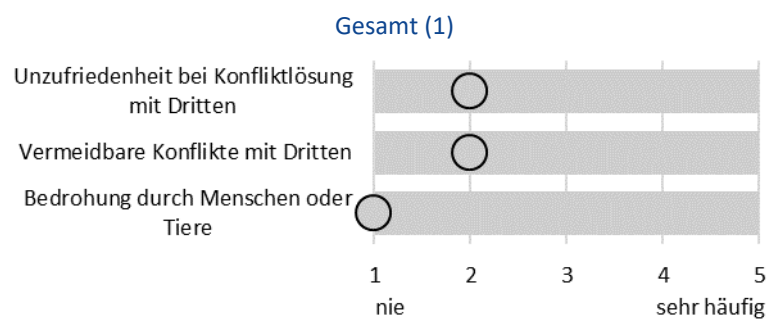
Kollegialität

Bedingungen im Kollegium



Verhältnis zu Dritten (z. B. Kunden, Geschäftspartnern, Patienten)

Bedingungen mit Dritten

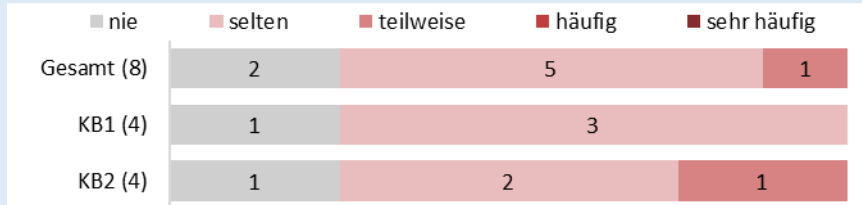


O.7. Arbeitszufriedenheit

SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

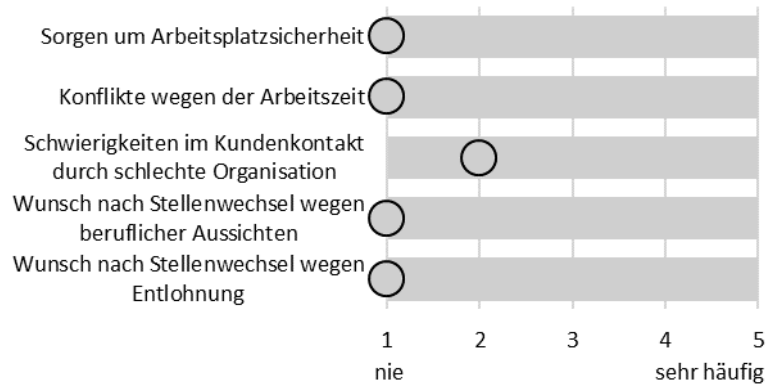
„Schwierigkeiten in organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen“



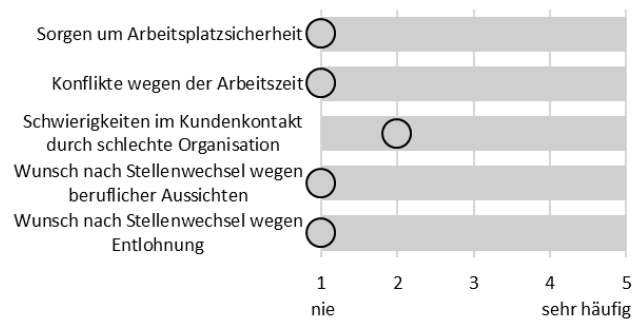
DETAILERGEBNISSE

Probleme in der Arbeitsorganisation und Rahmenbedingungen

Gesamt (1)



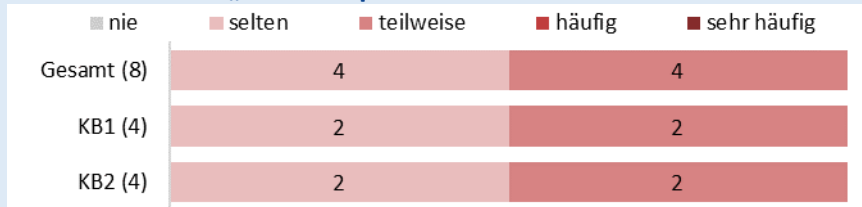
KB1 (1)



O.8. Arbeitsstress

SCREENINGERGEBNISSE

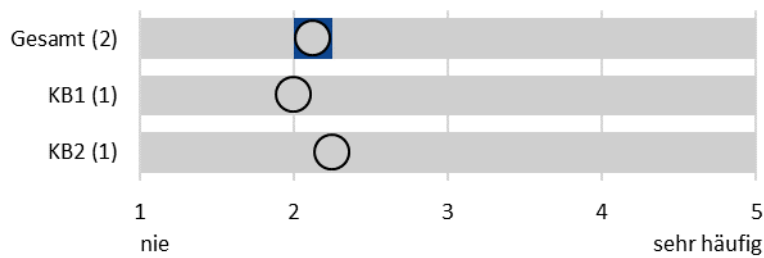
„Stressempfinden bei der Arbeit“



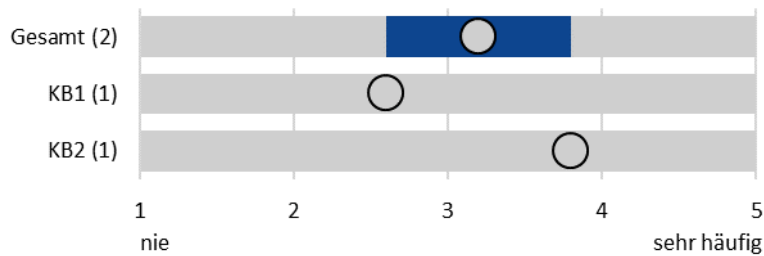
DETAILERGEBNISSE

Stresserleben bei der Arbeit

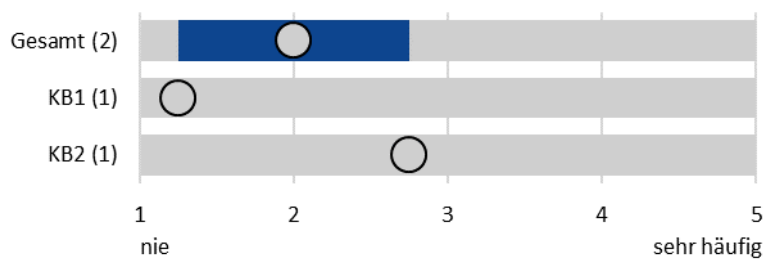
zu hohe Anforderungen



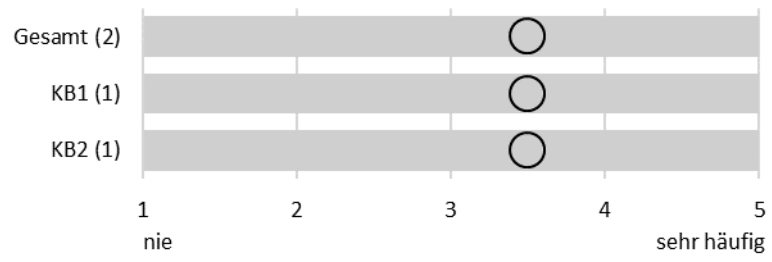
Erschöpfung



Sorgen bei der Arbeit



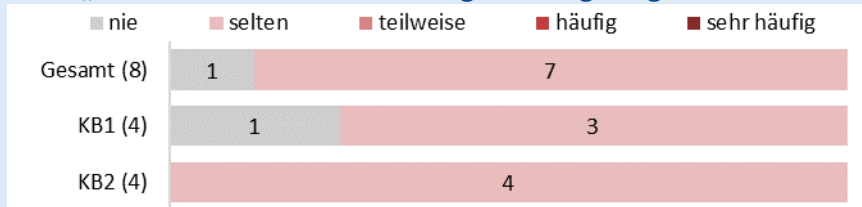
Freude bei der Arbeit



O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten

SCREENINGERGEBNISSE

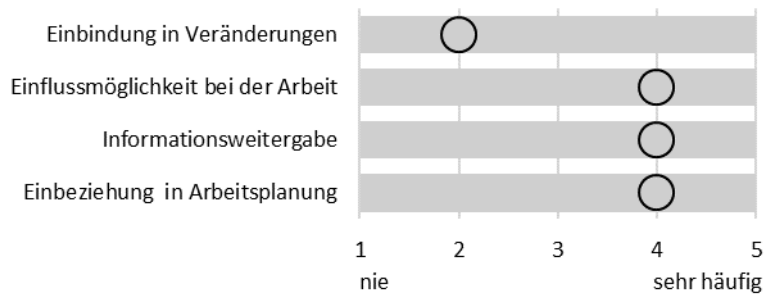
„Unzufriedenheit mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten“



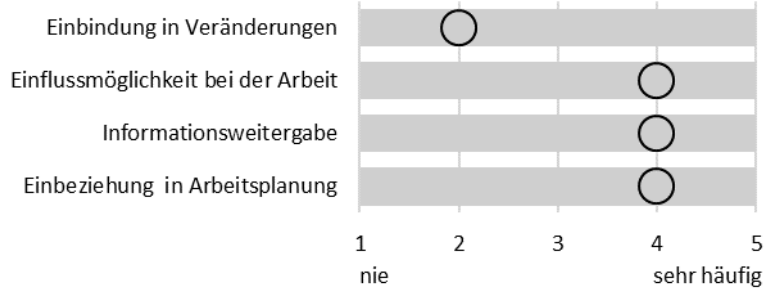
DETAILLERGEBNISSE

Zufriedenheit mit den Ebenen der Mitgestaltungsmöglichkeiten

Gesamt (1)



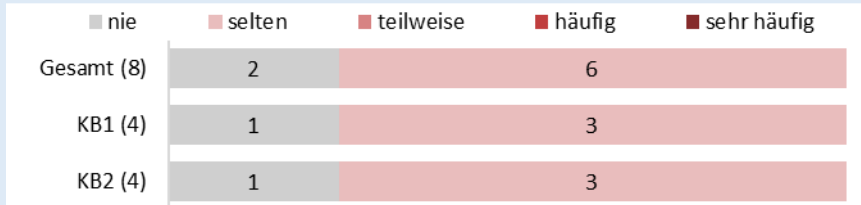
KB1 (1)



O.10. Sicherheitskultur

SCREENINGERGEBNISSE

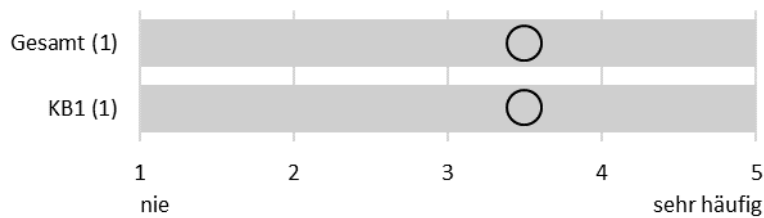
„Sicherheit und Gesundheit spielen im Betrieb keine große Rolle“



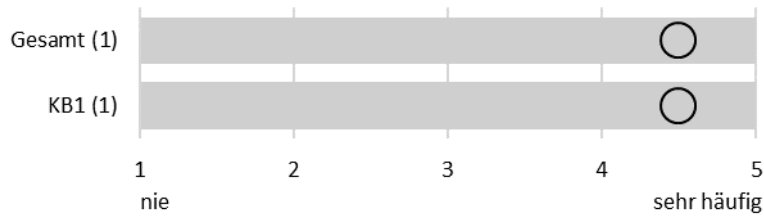
DETAILERGEBNISSE

Organisatorische Sicherheitskultur

Wahrnehmung geregelter Sicherheitskommunikation

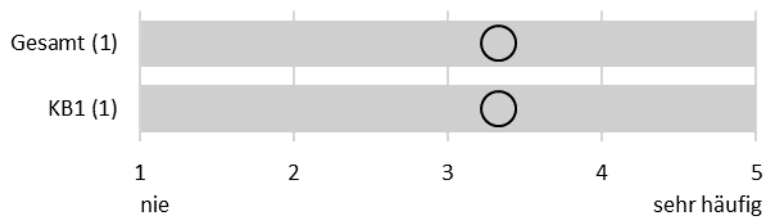


Wahrnehmung eines angemessenen Sicherheitsmanagements

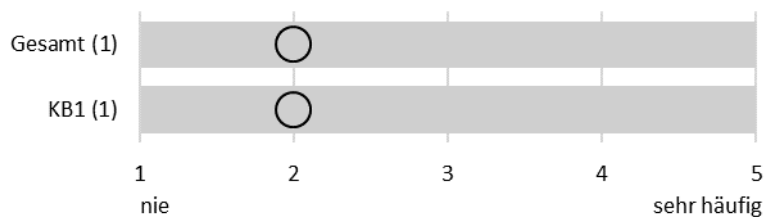


Individuelle Kompetenzen und Bereitschaft

Eigenes Sicherheitswissen (Kompetenz)



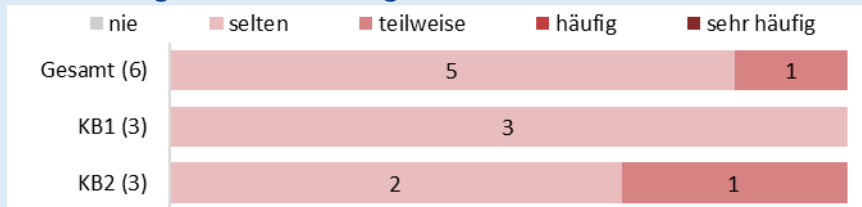
Einsatzbereitschaft der Beschäftigten für Sicherheit



O.11. Organisation der beruflichen Fahrten

SCREENINGERGEBNISSE

Schwierigkeiten bei der Organisation der beruflichen Fahrten

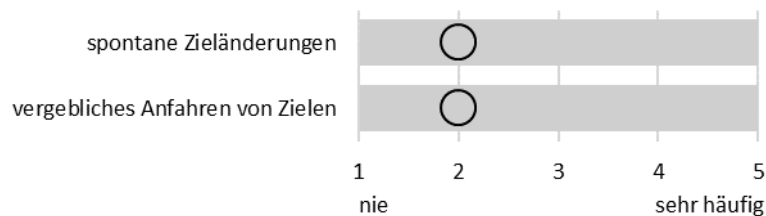


DETAILERGEBNISSE

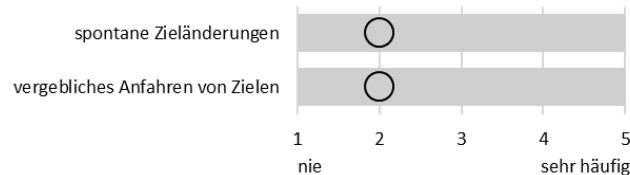
Alle Verkehrsmittel

Routenmanagement

Gesamt (1)

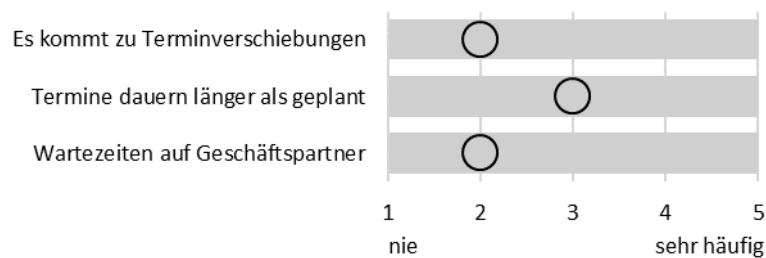


KB1 (1)

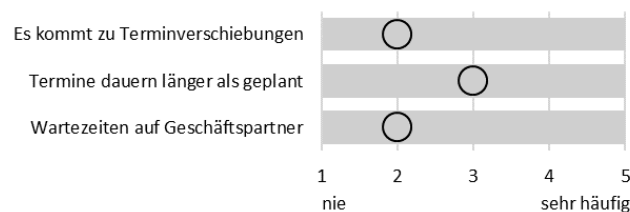


Zeitmanagement

Gesamt (1)

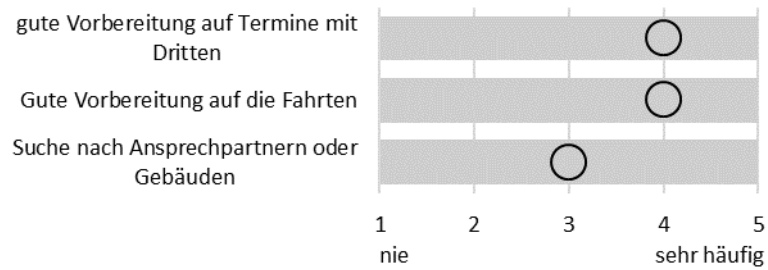


KB1 (1)

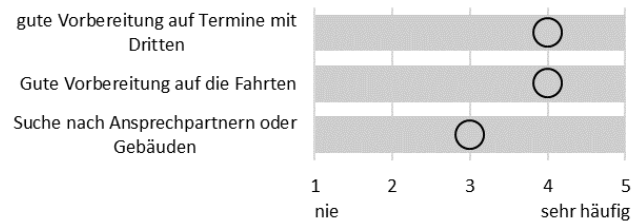


Vorbereitung

Gesamt (1)

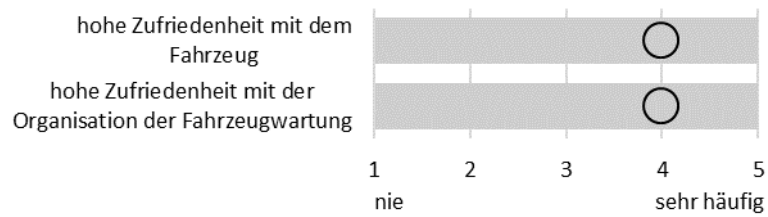


KB1 (1)

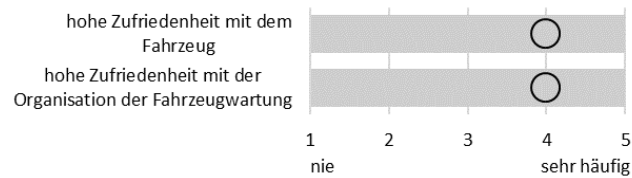


Fahrzeug

Gesamt (1)



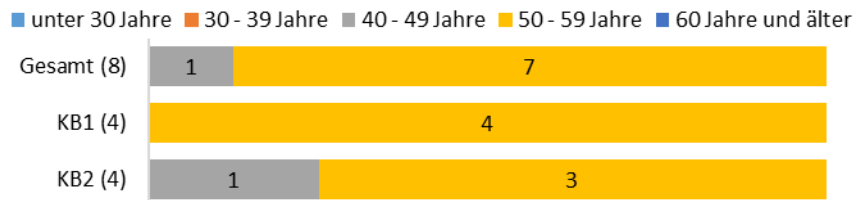
KB1 (1)



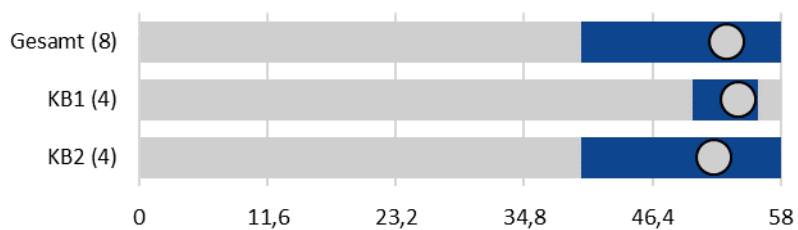
Person

P.1. Alter

Altersgruppen

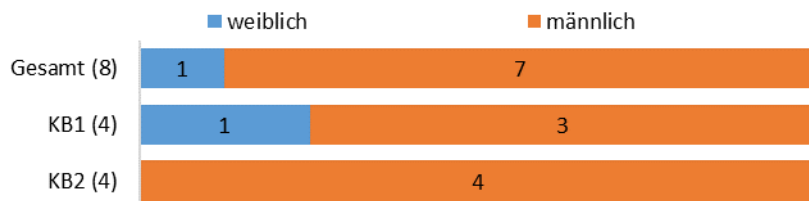


Durchschnittsalter



P.2. Geschlecht

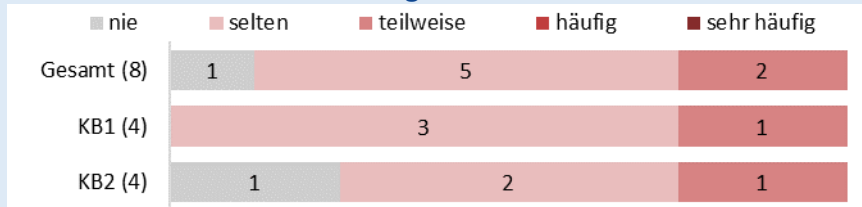
Geschlecht



P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

SCREENINGERGEBNISSE

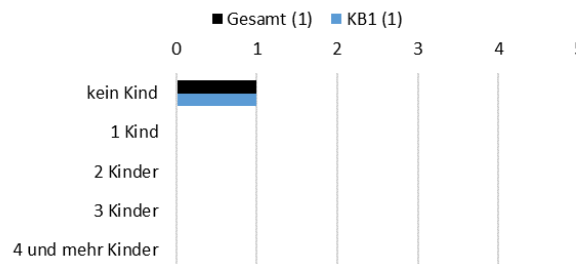
„Starke Eingebundenheit in die häuslichen oder privaten Pflichten, z.B. Kinderbetreuung, Entlastung des Partners“



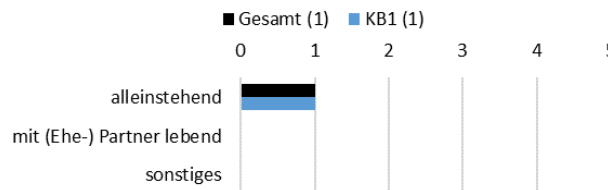
DETAILERGEBNISSE

Betreuung von Kindern und Angehörigen

Betreuungspflichtige Kinder

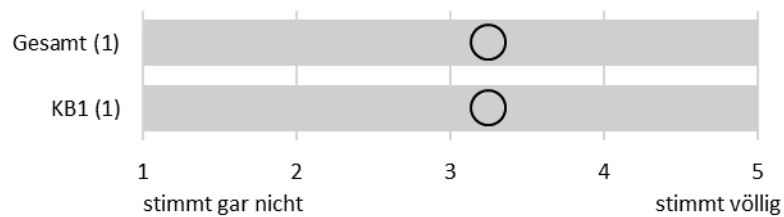


Familienstand

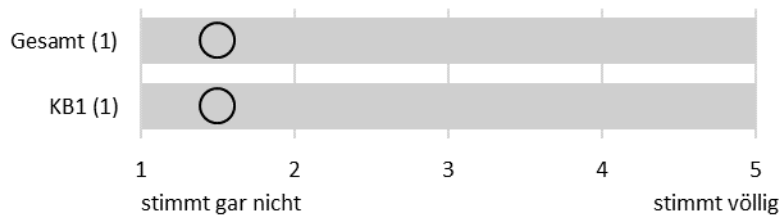


Einschätzung der Vereinbarkeitssituation

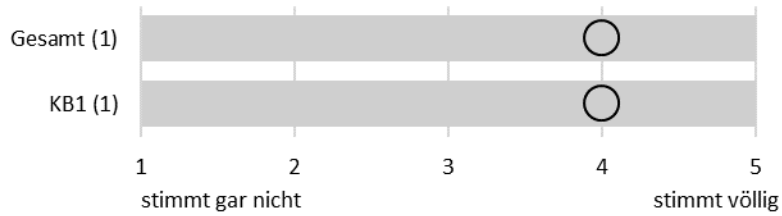
Konflikte aus der Arbeit in das Privatleben



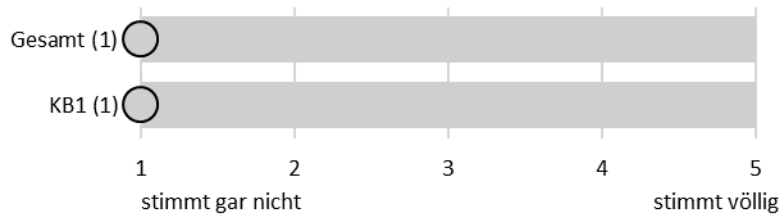
Konflikte aus dem Privatleben in die Arbeit



Positive Effekte (z. B. Fähigkeiten aus dem Privatleben sind auf der Arbeit nützlich)



Unvereinbarkeit zwischen Verhaltensweisen im Privatleben und auf Arbeit

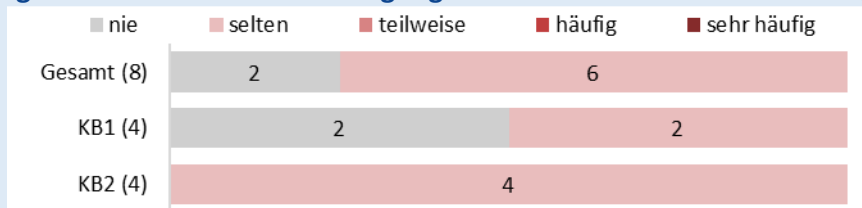


P.4. Gesundheit

SCREENINGERGEBNISSE

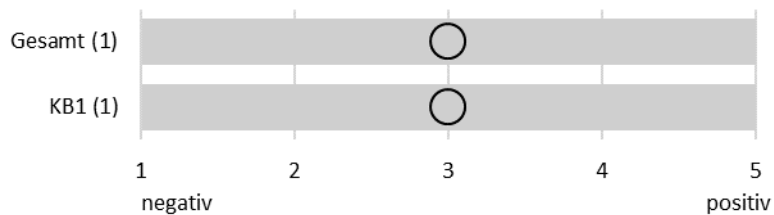
[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

„Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen“



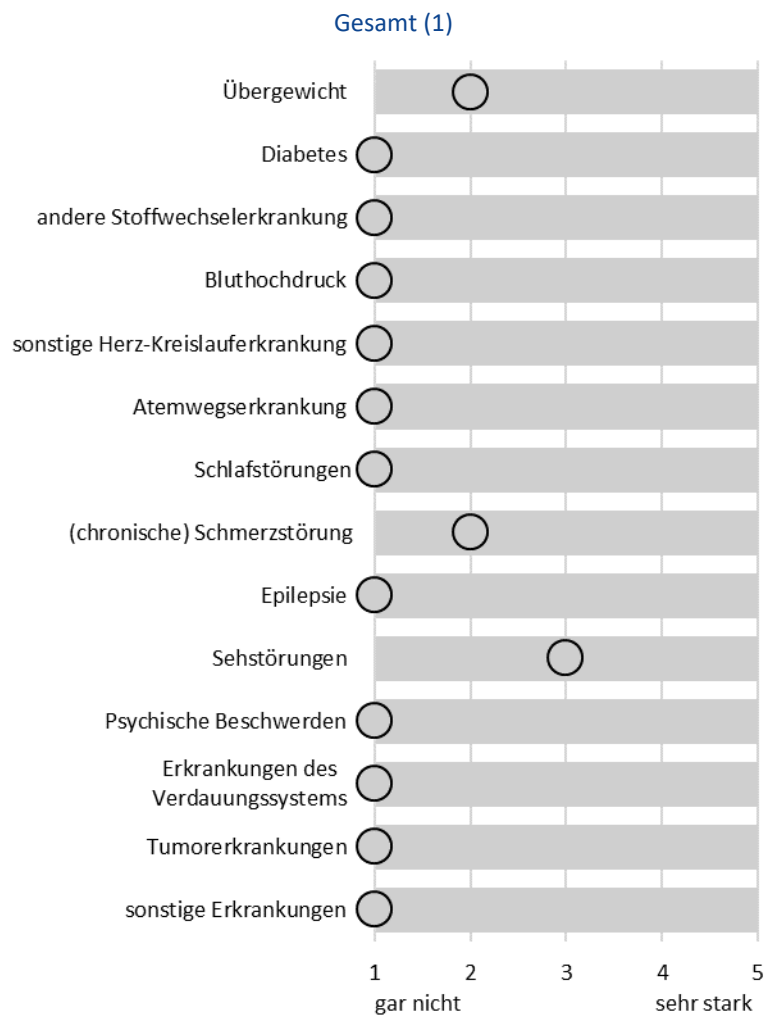
DETAILERGEBNISSE

Allgemeiner Gesundheitszustand in den letzten Jahren



Gesundheitsbeeinträchtigungen

Mehrfachantworten möglich

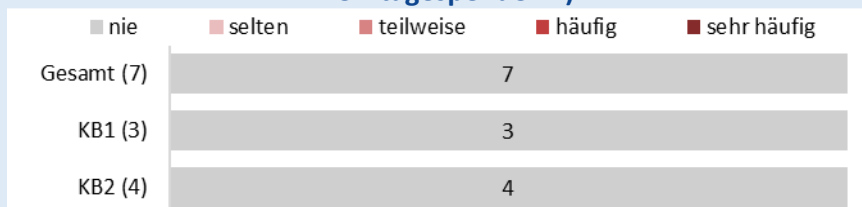


KB1 (1)

P.5. „Wochenendpendeln“

SCREENINGERGEBNISSE

Pendeln zwischen Heimatort und Unterkunft in der Nähe von der Arbeit („Wochenend- oder Mehrtagespendeln“)



P.6. Fahr- und Unfallforschung

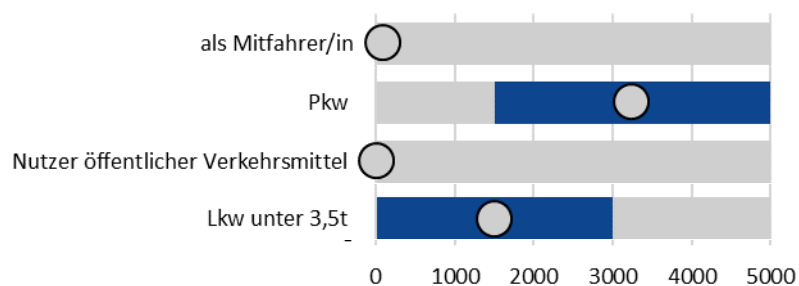
DETAILERGEBNISSE

Jährliche Gesamtverkehrsleistung in Kilometer

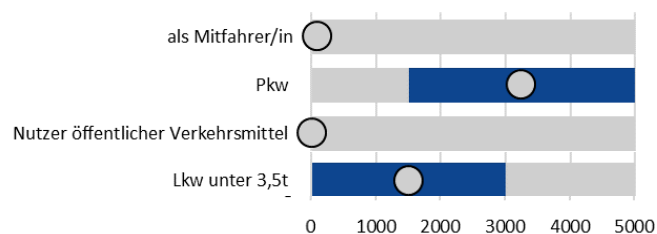
Berufliche Fahrten und Wege

Jährliche Gesamtfahrleistung für berufliche Fahrten und Wege

Gesamt (1)

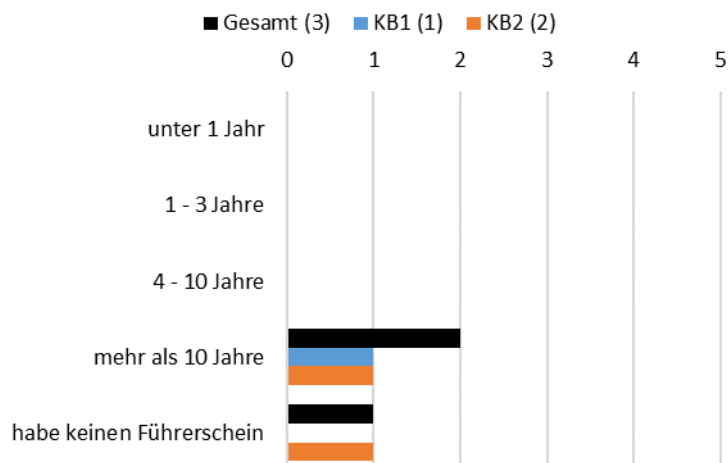


KB2 (1)



Fahrpraxis

Fahrpraxis der Beschäftigten



Unfallerrfahrung

Unfälle in den letzten 3 Jahren

Abteilung	Auf Arbeitswegen	Auf beruflichen Fahrten und Wegen	Auf Privatfahrten und -wegen
Gesamt (3)	1	1	0
KB1 (1)	0	0	0
KB2 (2)	1	1	0

Unfälle auf Arbeitswegen

Unfälle	Abteilung	Unfallzahl insgesamt	Davon mit Personenschaden	Davon Eigenschuld
Mit Pkw	Gesamt (1)	1	0	0
	KB2 (1)	1	0	0

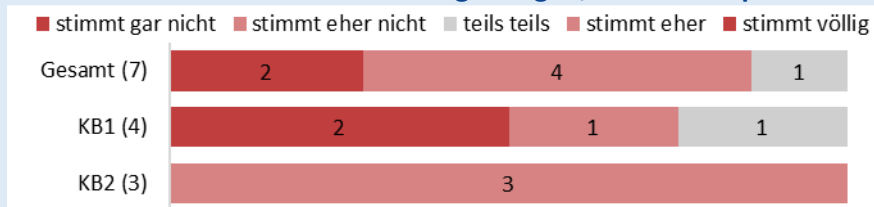
Unfälle auf beruflichen Fahrten und Wegen

Unfälle	Abteilung	Unfallzahl insgesamt	Davon mit Personenschaden	Davon Eigenschuld
Mit Pkw	Gesamt (1)	1	0	1
	KB2 (1)	1	0	1

P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

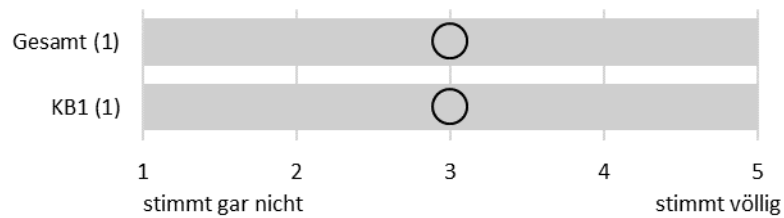
SCREENINGERGEBNISSE

„Während der Verkehrsteilnahme ständige Sorgen, dass etwas passieren kann“



DETAILERGEBNISSE

Stärke der Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

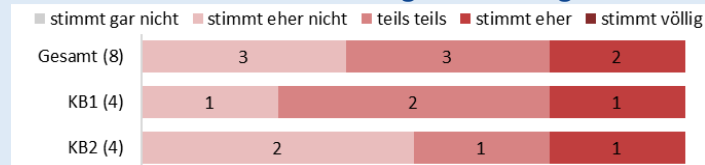


P.8. Sicherheitsnorm bei Zeitdruck und Ablenkung

SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

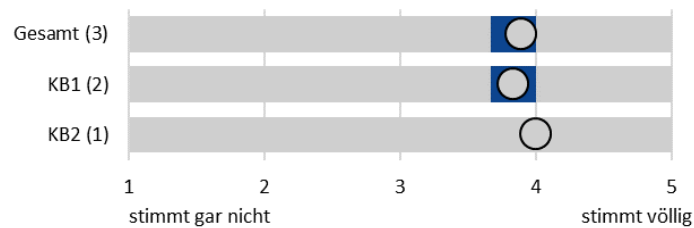
„Wenn ich unter Zeitdruck stehe oder abgelenkt bin, dann verhalte ich mich im Straßenverkehr weniger vorsichtig“



DETAILERGEBNISSE

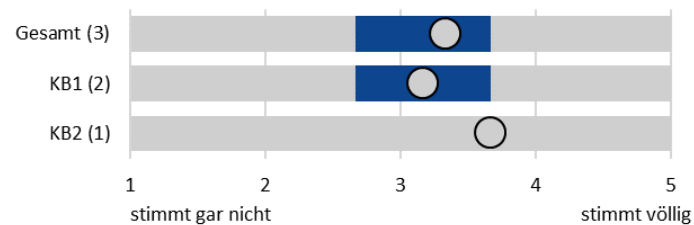
Sicherheitsnorm

Vorhandensein von eigenen Sicherheitsnormen



Verantwortung

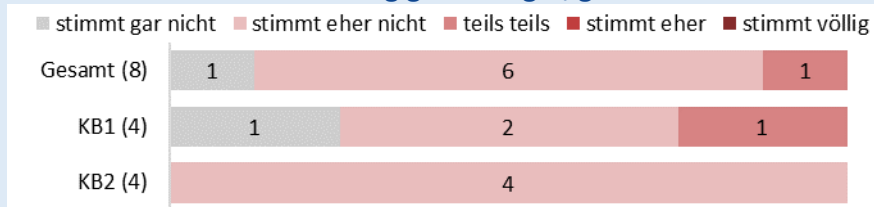
Vorhandensein eigener Verantwortungsbereitschaft



P.9. Risikobereitschaft

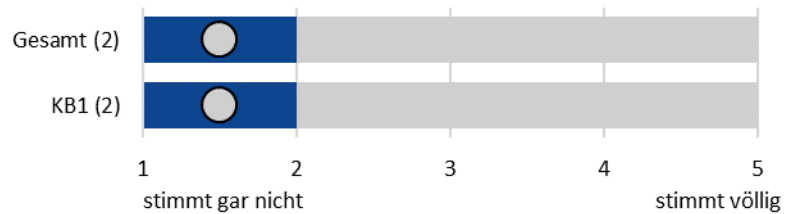
SCREENINGERGEBNISSE

‘Freude am Fahren’ vorrangig zu ‘ruhiger, gelassener Fahrstil’

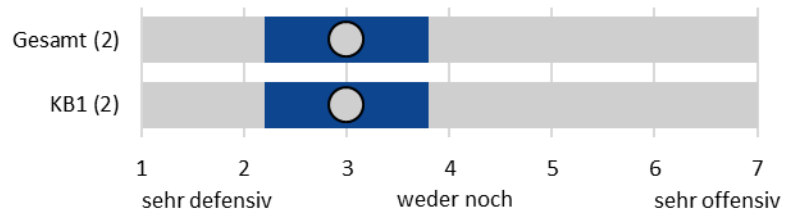


DETAILERGEBNISSE

Risikobereite Einstellung zur Verkehrsteilnahme



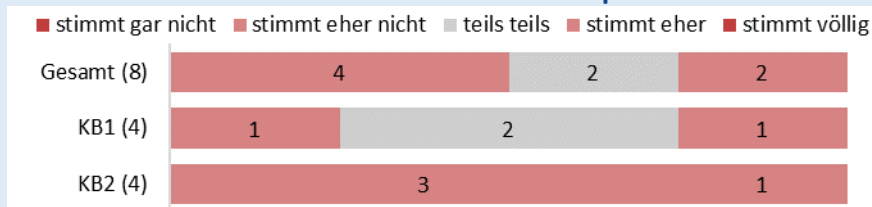
Einschätzung des eigenen Verkehrsverhaltens im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern



P.10. Risikokompetenz

SCREENINGERGEBNISSE

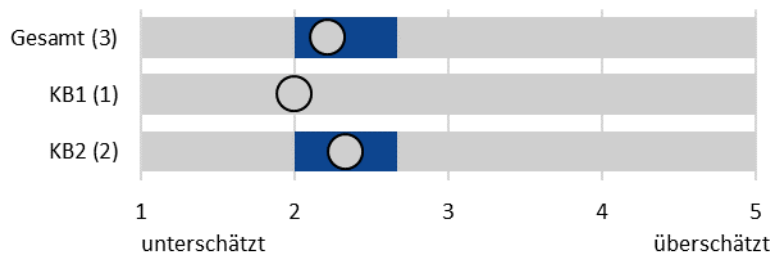
„Da ich die Chancen und Gefahren bei der Verkehrsteilnahme sehr gut abschätzen kann, verhalte ich mich stets risikokompetent“



DETAILERGEBNISSE

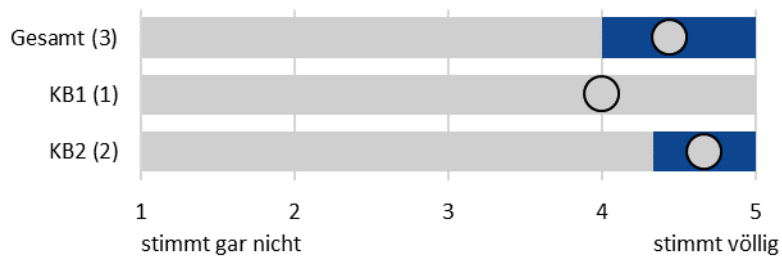
Überschätzung

Einschätzung der eigenen Risikokompetenz



Kontrollüberzeugung

Vorhandensein eigener Kontrollüberzeugungen



IV. Literatur



Allgemein

- ⇒ Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In H.P. Krüger (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder (S.197-236). Hogrefe Verlag. Heidelberg.

Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

- ⇒ Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In H.P. Krüger (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder (S.197-236). Hogrefe Verlag. Heidelberg.
- ⇒ Der Medienkatalog der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft stellt eine Vielzahl relevanter und hilfreicher Informationen zum Thema Arbeits- und Verkehrssicherheit zur Verfügung. Auch Nicht-Mitglieder der BG-Verkehr können diese beziehen.
<https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog>

T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

- ⇒ Informationen und Empfehlungen zur Sicherheit von Fußgängern: „Aktion sicherer Auftritt“ (www.dvr.de)
- ⇒ Paridon, Hiltraut (2005) Entstehung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen. St. Augustin: HVBG
- ⇒ Fischer, H.; Görner, B.; Karl, M.; Mössner, Th; Reyhl, H.; Schatte, M.; Tschöcke, E.; Weißgerber, B. (2008) Vermeiden von Unfällen durch Stolpern, Umknicken und Fehltreten. Forschung Projekt F 1641. BAUA

Situation

S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

- ⇒ Cavegn, M. (2008) Übermüdung. In Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hrsg.), *Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden. Risikobeurteilung, Unfallanalyse und Präventionsmöglichkeiten* (S. 162–246). Bern, Schweiz.

Organisation

O.1. – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Nachreiner, F. (2005). Arbeitszeit als Risikofaktor in der Gefährdungsbeurteilung. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 379-382.
- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Harlfinger-Woitzik, G., Möller, L. & Sczesny, C. (2007). Fit in die Zukunft – ein Projekt zur zukunftsorientierten Schichtplangestaltung. In P. Bärenz, A.-M. Metz und H.-J. Rothe (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Arbeitsschutz, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit. 14. Workshop 2007*. Kröning: Asanger. 211-214.

O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Meixner, T. (2005). Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren in Betrieben – „VAGIB“. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 287-290.
- ⇒ Publikationen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung Beim Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen findet sich eine Vielzahl an Hinweisen zur Gefährdungsminimierung <http://publikationen.dguv.de>

O.6. Führung und soziales Klima

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Gruber, B. & Kriener, B. (2012). Was erreicht das UnternehmerInnenmodell „Gesundheitsförderung durch Führungskräfte“? Welche Einführungsberatung unterstützt? In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17. Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 127-130.
- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Matyssek, A.K. (2005). Gesund führen in Zeiten von Veränderungen – Praxisbericht über eine Veranstaltungsreihe. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 213-216.

O.7. – O.8. Arbeitszufriedenheit & Arbeitsstress

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Molnar, M., Klaauw, N. van der & Zimpel, S. (2012). Wirkungsanalyse von elf betrieblichen IMPULS-Projekten zur Stressreduktion. In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17. Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 339-342.
- ⇒ Satzer, R. (2006) Stress, Psyche, Gesundheit. Das START-Verfahren zur Gefährdungsbeurteilung von Arbeitsbelastungen. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung übersichtliches Werk mit kurzen prägnanten Maßnahmen zur Stressreduktion, Bezug zu Regeln und Normen



- ⇒ „Kein Stress mit dem Stress: Eine Handlungshilfe für Beschäftigte“ Inqa, 2011; Broschüre mit Tipps und Informationen zu Stress am Arbeitsplatz, wendet sich eher an Beschäftigte, als Unterstützung für Unternehmensverantwortliche teilweise nutzbar. http://www.move-europe.de/fileadmin/rs-dokumente/dateien/Dateien_2010/Handlungshilfe-Beschaefigte.pdf

Person

P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community: Kalveram, A.B. & Trimpop, R. (2005). Der Work-Life-Balance-Index (WoLiBaX) – Entwicklung und Einsatz eines Verfahrens zur Erfassung von Spill-Over-Prozessen bei Mitarbeitern im Hochschulbereich. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 111-114.

P.4. Gesundheit

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Elke, G. (2007). INOPE - ein netzwerkbasierter Ansatz der betrieblichen Gesundheitsförderung. In P. Bärenz, A.-M. Metz und H.-J. Rothe (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Arbeitsschutz, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit. 14. Workshop 2007*. Kröning: Asanger. 343-346.

Anhang 33



Gefährdungsprofil

Fa. S3
Effektmessung



Art:	Vorher-Nachher-Vergleich
Projekt:	Best Mobil
Unternehmenskürzel:	S3
Zielgruppe:	technische Außendienste
Zeitraum	April 2017 (M1)- März 2019(M2)
Teilnahme:	2x
Maßnahmen:	<p>2018 Fahrsicherheitstraining "Sicher und gelassen ankommen." BG ETEM</p> <p>2018 Inhouse-Verkehrssicherheitsworkshop zur Arbeitssituation mobiler Mitarbeiter</p>
Vergleiche:	<p>erster Messzeitpunkt (MZP) = S3_RH1 erster Messzeitpunkt = S3_RH2</p>

Anmerkungen/ Hinweise zum vorliegenden Vergleichsbericht:

Der vorliegende Bericht basiert visuell/strukturell auf den GUROM-Unternehmensberichten, enthält aber im Gegensatz dazu, keine spezifischen Rückmeldetexte und/oder inhalts- bzw. auswertungsbezogenen Hinweise/Erläuterungen.

Der Vorher-Nachher-Vergleich konnte beim Unternehmen aufgrund des Teilnehmerrückgangs zwischen MZP 1 und 2 und einer abteilungsbezogenen Umstrukturierung und Neuordnung der Mitarbeiter nicht personenidentisch vorgenommen werden. In die einzelnen Themenbereiche gingen daher jeweils die maximal mögliche Anzahl von Rückmeldungen pro MZP ein. Aufgrund der adaptiven Struktur des Fragebogens kann diese Anzahl zwischen Einzelfragen z.T. deutlich schwanken.





Inhaltsverzeichnis

I.	Allgemeine Informationen.....	5
	Erläuterungen.....	6
II.	Beteiligung des Unternehmens.....	7
III.	Detaillierte Ergebnisse.....	9
	Technik und Verkehrsumfeld.....	10
	T.1. Exposition.....	10
	T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit.....	18
	T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung.....	23
	T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte.....	26
	T.5. Transport und Beförderung.....	31
	T.6. Innerbetrieblicher Verkehr.....	41
	Situation.....	50
	S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme.....	50
	S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme.....	57
	S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse.....	66
	Organisation.....	72
	O.1. Arbeitsvolumen.....	72
	O.2. Schicht- und Wochenendarbeit.....	75
	O.3. Arbeitspausen und Erholung.....	77
	O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen.....	81
	O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten.....	84
	O.6. Führung und soziales Klima.....	85
	O.7. Arbeitszufriedenheit.....	88
	O.8. Arbeitsstress.....	89
	O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten.....	90
	O.10. Sicherheitskultur.....	91
	O.11. Organisation der beruflichen Fahrten.....	93
	Person.....	95
	P.1. Alter.....	95
	P.2. Geschlecht.....	95
	P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben.....	96
	P.4. Gesundheit.....	98
	P.5. „Wochenendpendeln“.....	102
	P.6. Fahr- und Unfallererfahrung.....	105



P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme	107
P.8. Sicherheitsnorm bei Zeitdruck und Ablenkung	108
P.9. Risikobereitschaft	109
P.10. Risikokompetenz.....	110
IV. Literatur.....	111
Allgemein.....	112
Technik und Verkehrsumfeld.....	112
T.1. Exposition.....	112
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte	112
Situation	112
S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme.....	112
Organisation	113
O.1. – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung....	113
O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten.....	113
O.6. Führung und soziales Klima	113
O.7. – O.8. Arbeitszufriedenheit & Arbeitsstress	113
Person.....	114
P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben.....	114
P.4. Gesundheit	114



I. Allgemeine Informationen



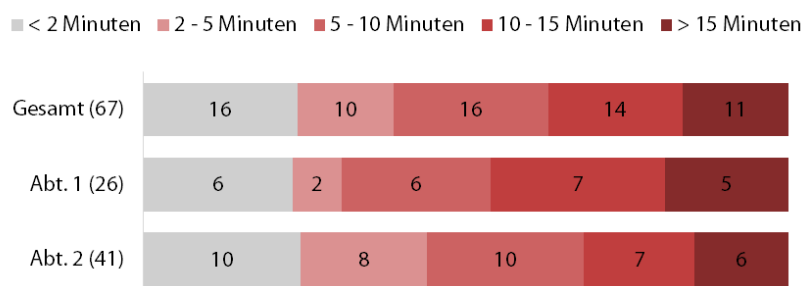


Erläuterungen

Darstellung der Screeningergebnisse

Die Screeningergebnisse werden hauptsächlich wie im folgenden Diagramm abgebildet. Je dunkler das Rot ist, umso wahrscheinlicher ist eine Gefährdung durch den entsprechenden Gefährdungsfaktor. „Gesamt“ steht für alle Teilnehmenden in Ihrem Unternehmen. Sofern Sie verschiedene Abteilungen (=Messzeitpunkte MZP) angelegt haben, werden diese als extra Balken aufgeführt (vgl. „Abt. 1“, „Abt. 2“). Die Abkürzungen für Ihre Abteilungen finden Sie auf der Seite zur Beteiligung an der Befragung. Die Zahl in Klammern repräsentiert die Menge der Teilnehmenden in der Gruppe. Die Zahlen in den farbigen Bereichen entsprechen der Anzahl der Personen, die diese Antwort gegeben haben.

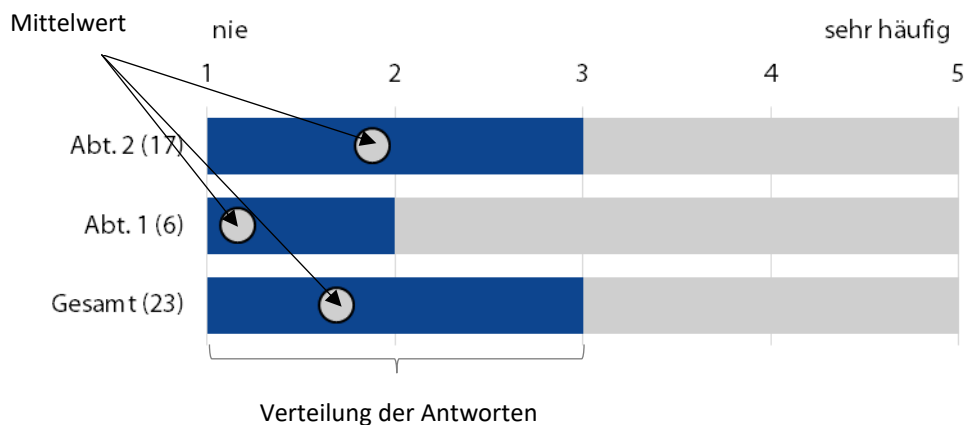
Beispiel: 67 Personen haben teilgenommen. Davon sind 26 in Abt. 1 und 41 in Abt. 2.



Darstellung der detaillierteren Ergebnisse

Diagramme

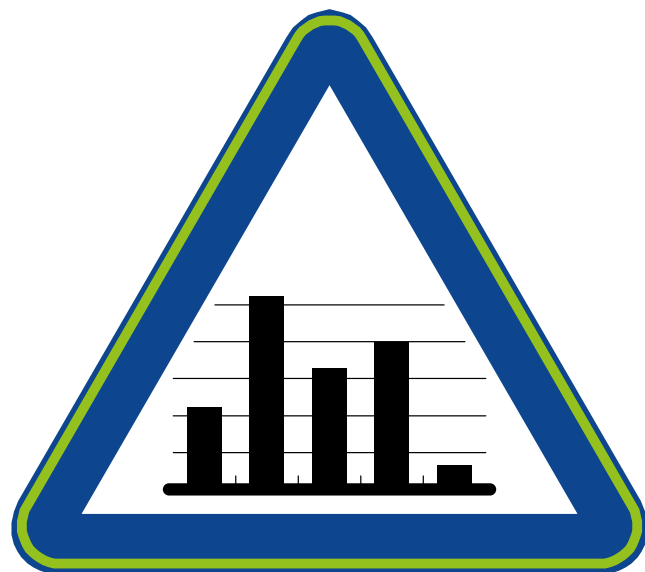
In den Diagrammen sind häufig blaue Balken mit einem grauen Punkt abgebildet. Die blauen Balken zeigen, in welchem Bereich die Antworten der Beschäftigten liegen (geringste und höchste Werte). Der Punkt gibt den Mittelwert (Durchschnitt über alle Antworten) wieder.



Vereinzelt ist in den Diagrammen kein blauer Balken verzeichnet. In diesen Fällen sind die gegebenen Antworten alle gleich oder nur eine Person hat geantwortet.



II. Beteiligung des Unternehmens





S3_RH1 (MZP 1) = Mitarbeiter der Fa. S3 2017

S3_RH2 (MZP 2) = Mitarbeiter der Fa. S3 2019

Teilnahmezeitraum

04.07.2016 – 14.10.2019

Anzahl der Mitarbeiter, die an GUROM teilgenommen haben

MZP	Anzahl	Prozent
S3_RH1	144	77 %
S3_RH2	42	23 %
GESAMT	186	100%

Geschlechterverteilung

MZP	Anteil an Frauen	Anteil an Männern
S3_RH1	12 (6,5 %)	123 (66 %)
S3_RH2	2 (1 %)	35 (19 %)
GESAMT	14 (7,5 %)	158 (85 %)

Fehlende Angaben

14 (7,5 %)

Alter (\emptyset)

MZP	Durchschnittliches Alter in Jahren
S3_RH1	46,2
S3_RH2	46,8
GESAMT	46,5

Familienstand der Mitarbeiter

MZP	alleinstehend	mit (Ehe-) Partner	Sonstiges
S3_RH1	2 (1 %)	30 (16 %)	0 (0 %)
S3_RH2	1 (0,5 %)	11 (6 %)	0 (0 %)
GESAMT	3 (1,5 %)	41 (22 %)	0 (0 %)

Fehlende Angaben

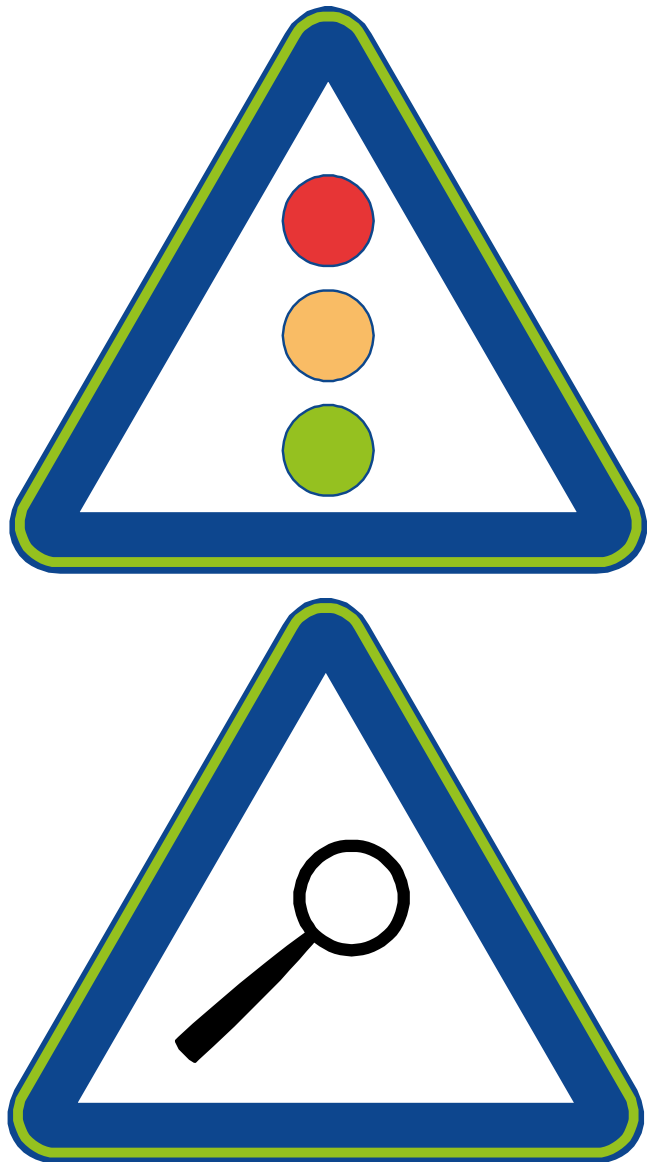
161 (86,5 %)

Anzahl der Personen, mit mindestens einem Unfall in den letzten drei Jahren

MZP	auf Arbeitswegen	auf Dienstwegen	auf Privatwegen
S3_RH1	5	2	4
S3_RH2	0	1	2
GESAMT	5	3	6



III. Detaillierte Ergebnisse





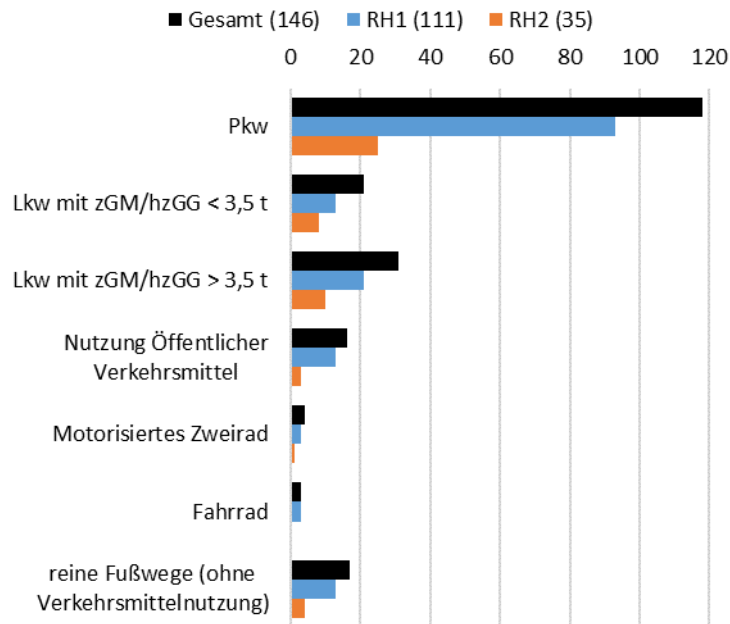
Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

T.1.1. Übersicht der genutzten Verkehrsmittel

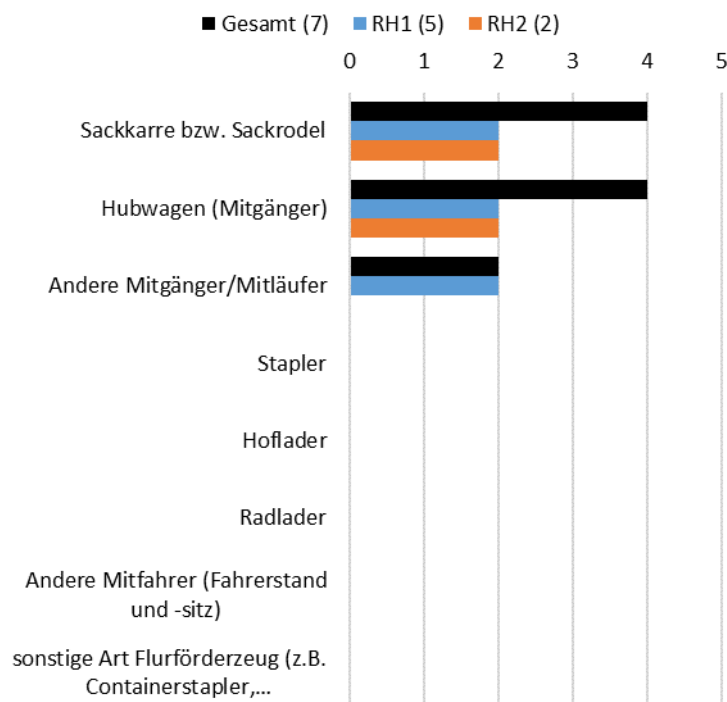
Berufliche Fahrten und Wege

Folgende Verkehrsmittel werden auf beruflichen Fahrten und Wegen genutzt (Mehrfachnennungen möglich)



Innerbetrieblicher Verkehr

Folgende Flurförderzeuge werden im innerbetrieblichen Verkehr genutzt (Mehrfachnennungen möglich)



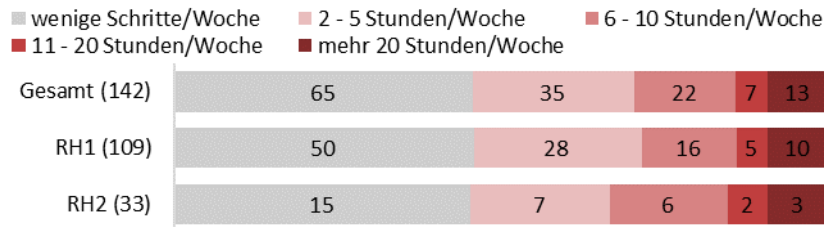


T.1.2. Länge und Dauer der Fahrten und Wege

Fußwege

Berufliche Fahrten und Wege

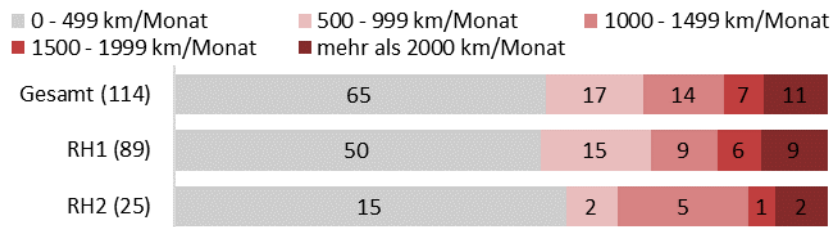
Verkehrsbeteiligung in Stunden pro Woche



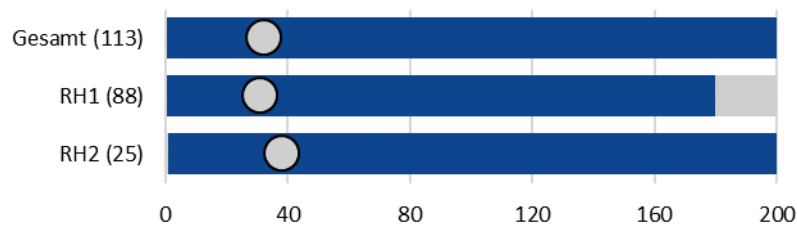
Pkw-Nutzung

Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat



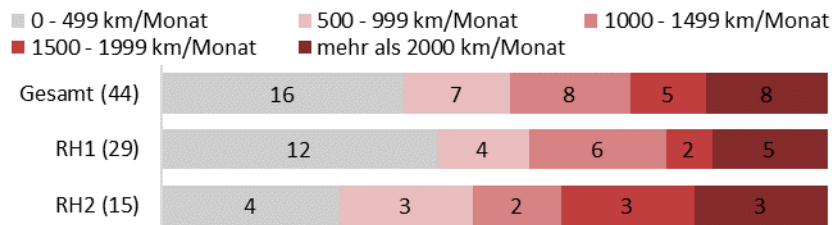
Benötigte Zeit in Stunden/Monat



Lkw-Nutzung

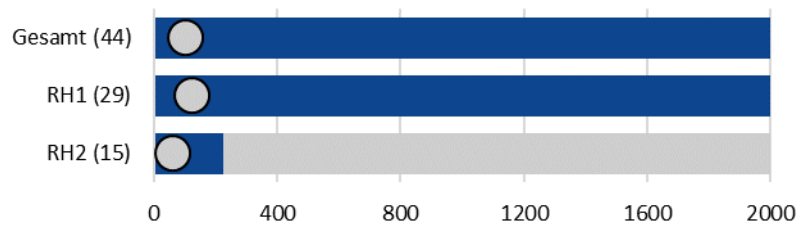
Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat





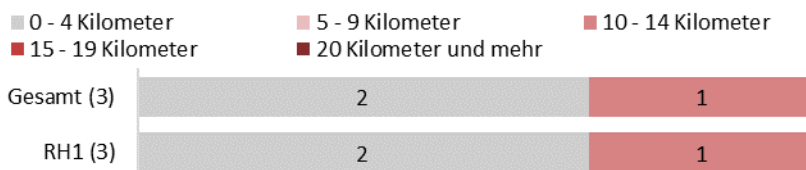
Benötigte Zeit in Stunden/Monat



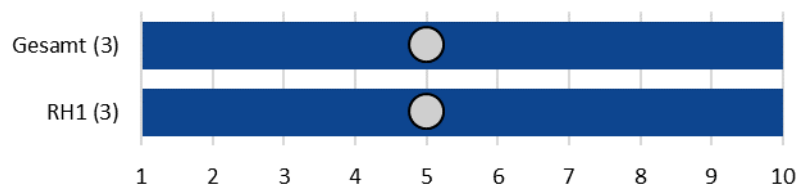
Fahrradnutzung

Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat



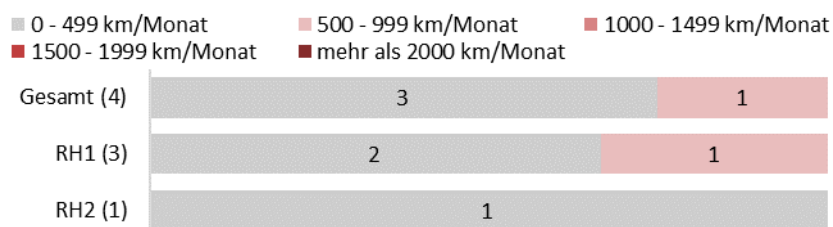
Benötigte Zeit in Stunden/Monat



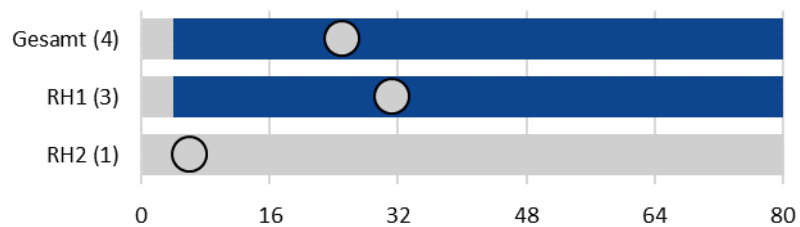
Nutzung motorisierter Zweiräder

Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat



Benötigte Zeit in Stunden/Monat

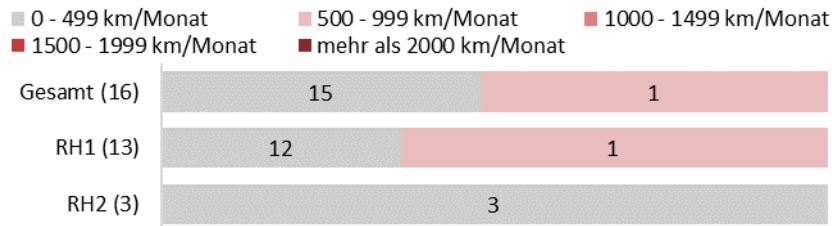




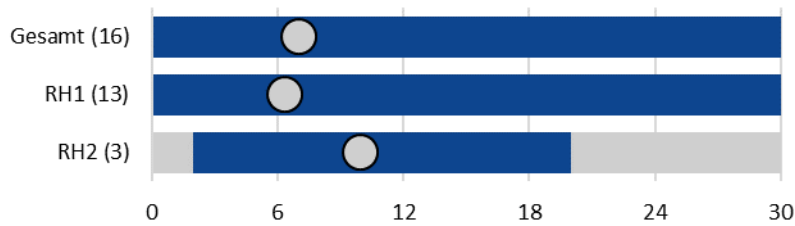
Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Berufliche Fahrten

Verkehrsbeteiligung mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln in Kilometern/Monat

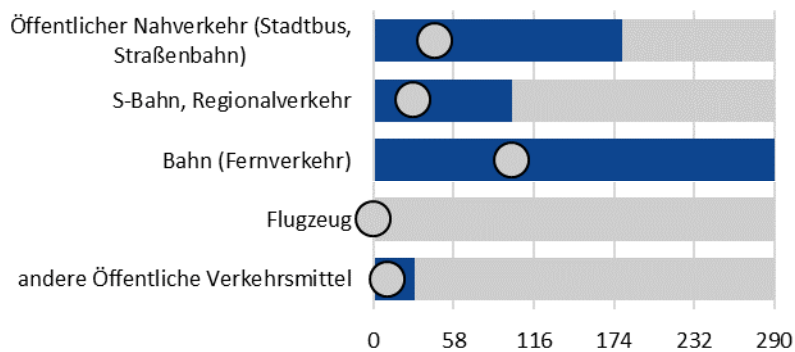


Benötigte Zeit mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln in Stunden/Monat

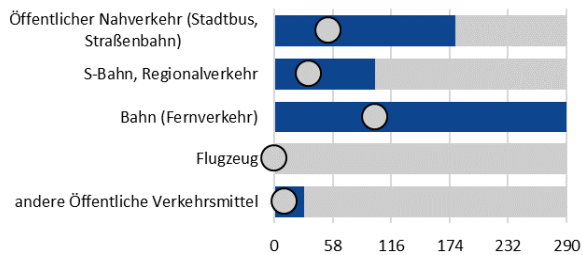


Durchschnittliche Kilometer pro Monat für einzelne Typen von öffentlichen Verkehrsmitteln

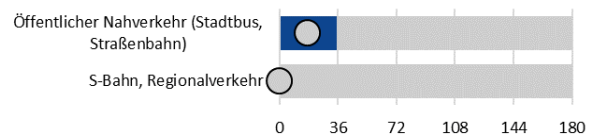
Gesamt (8)



S3_RH1 (6)



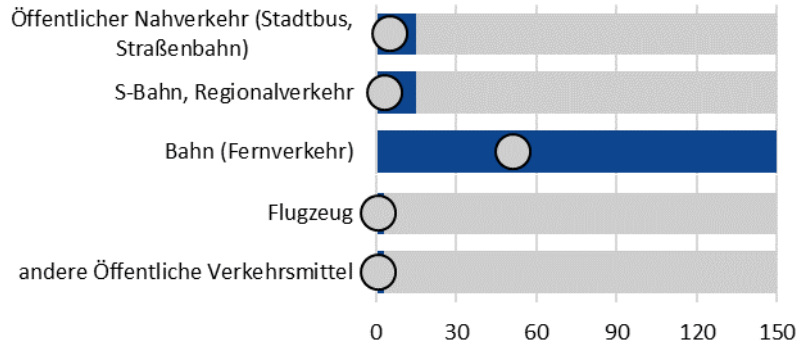
S3_RH2 (2)



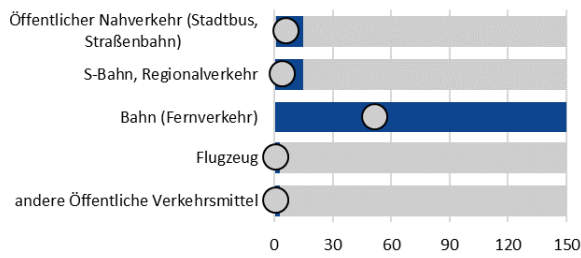


Durchschnittliche Stunden pro Monat für einzelne Typen öffentlichen Verkehrsmitteln

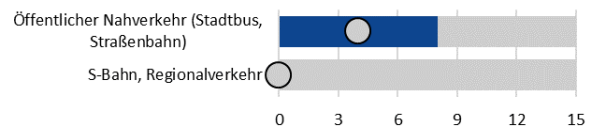
Gesamt (8)



S3_RH1 (6)



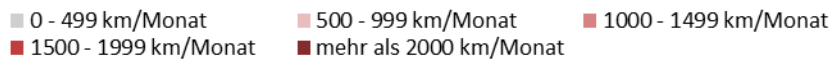
S3_RH2 (2)



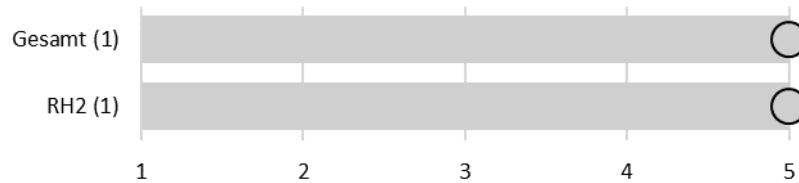
Rettungsdienst

Rettungswagen

Verkehrsbeteiligung in Kilometern/Monat



Benötigte Zeit in Stunden/Monat

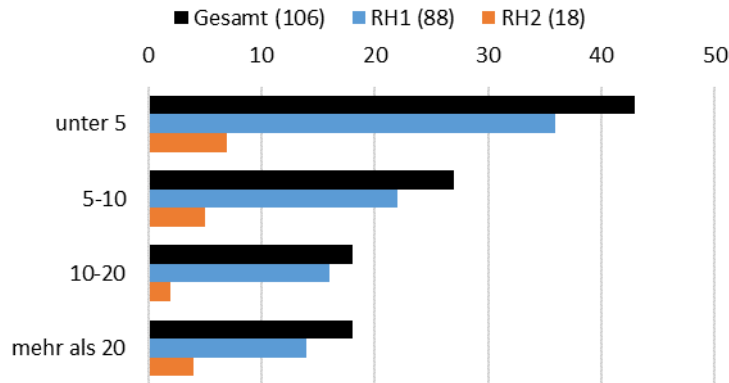




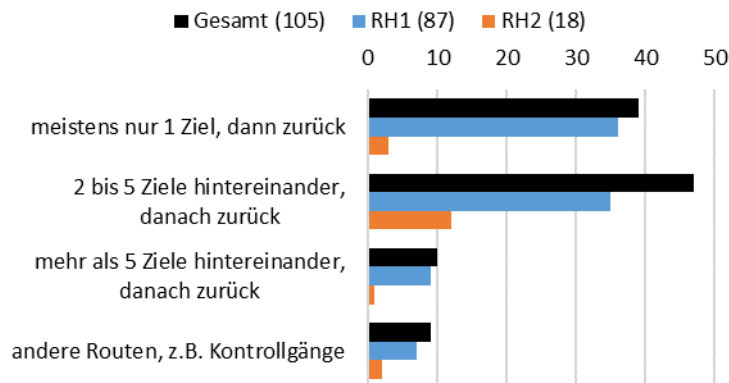
T.1.3. Routen auf beruflichen Fahrten und Wegen

Fußwege

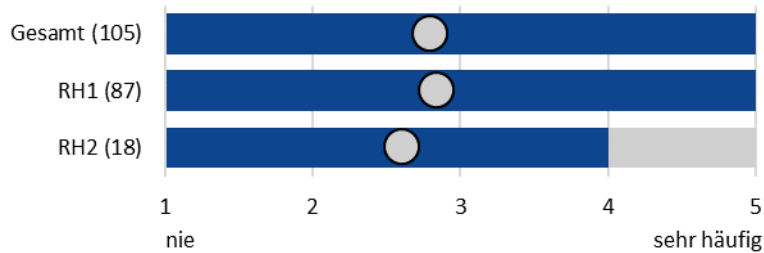
Anzahl der Ziele pro Woche



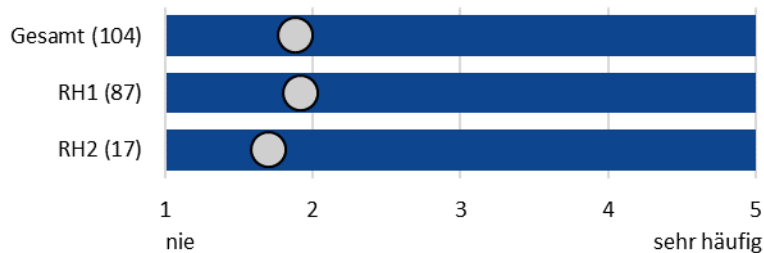
Anzahl der zusammenhängenden Ziele



Häufigkeit von gleichen Routen



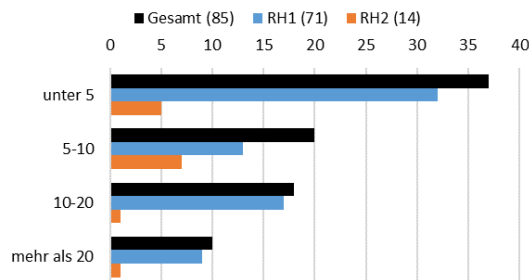
Start von zu Hause aus



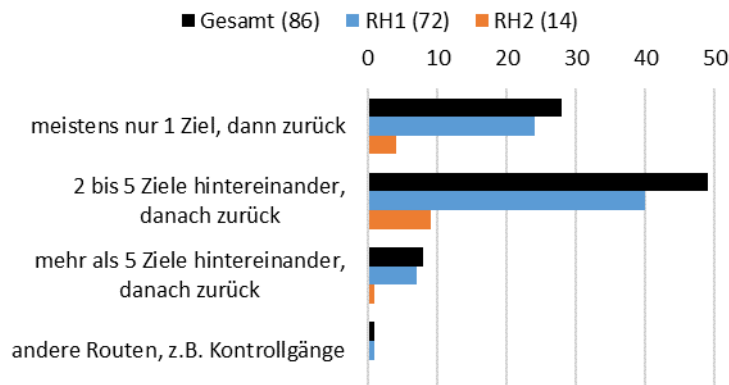


Pkw-Nutzung

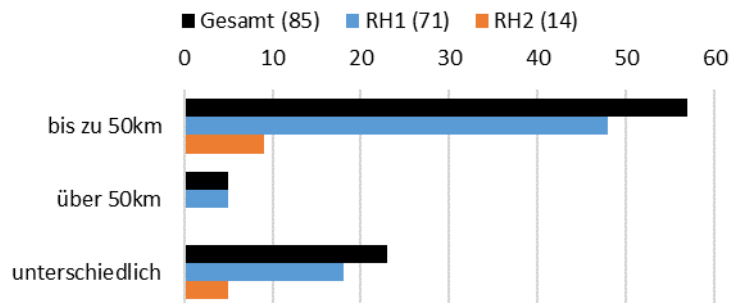
Anzahl der Ziele pro Woche



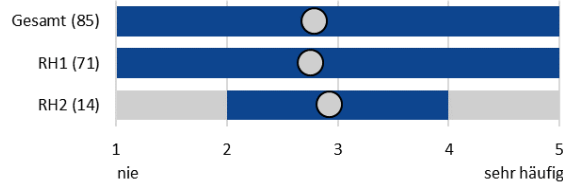
Anzahl der zusammenhängenden Ziele



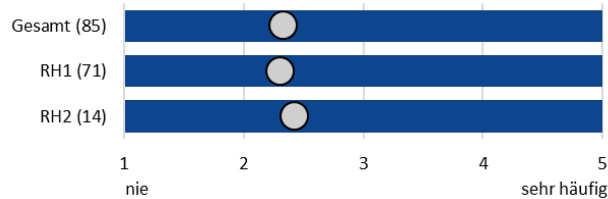
Entfernung der Zielorte vom Betrieb



Häufigkeit von gleichen Routen



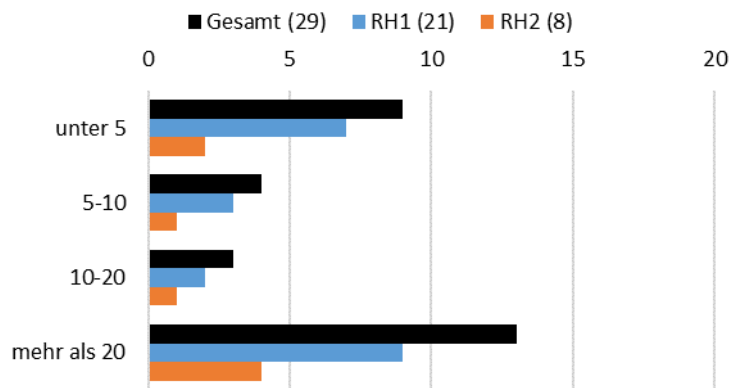
Start von zu Hause aus



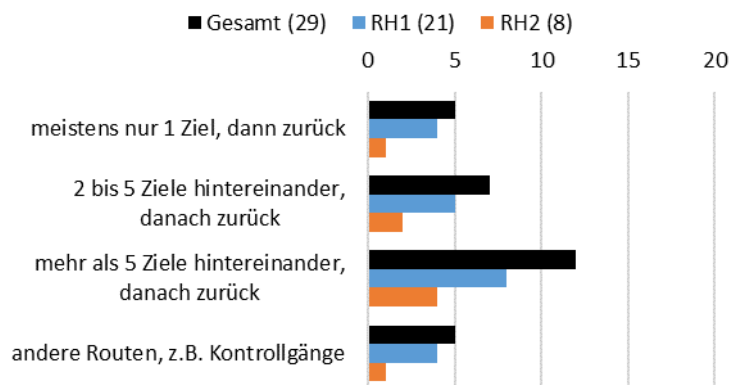
Lkw-Nutzung



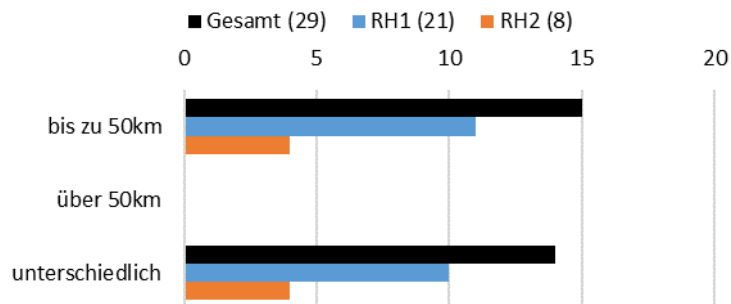
Anzahl der Ziele pro Woche



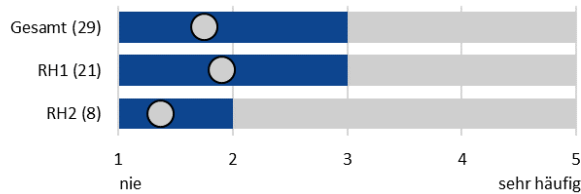
Anzahl der zusammenhängenden Ziele



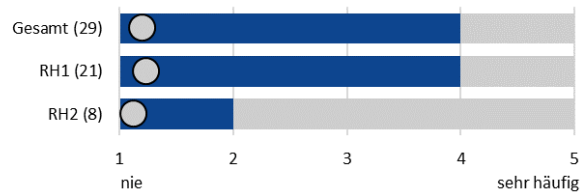
Entfernung der Zielorte vom Betrieb



Häufigkeit von gleichen Routen



Start von zu Hause aus





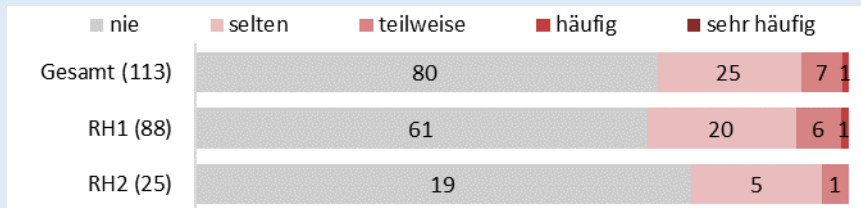
T.2. Mangelnde Fahrzeugsicherheit

SCREENINGERGEBNISSE

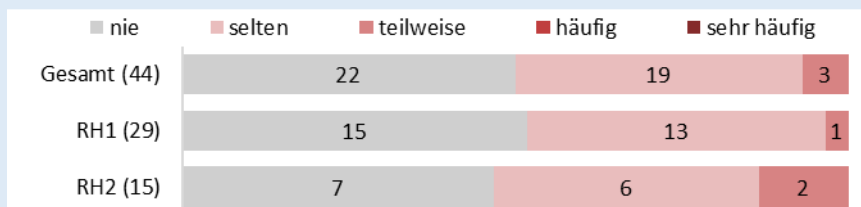
„Schlechter technischer Zustand der Verkehrsmittel“

Pkw

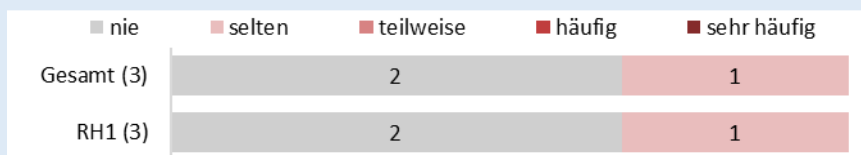
Berufliche Fahrten



Lkw (berufliche Fahrten)



Berufliche Fahrten





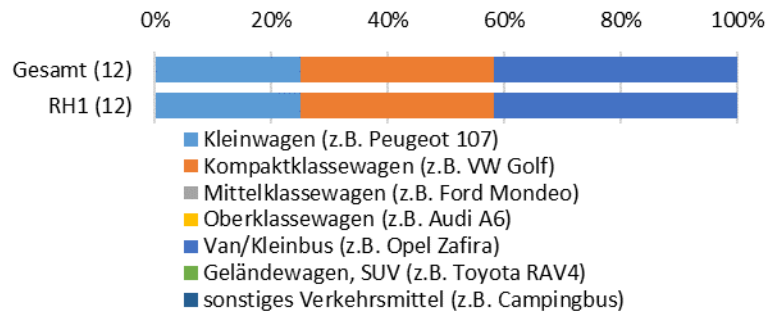
DETAILERGEBNISSE

T.2.1. Fahrzeugklasse bzw. -größe und Fahrzeugeigner

Pkw

Berufliche Fahrten

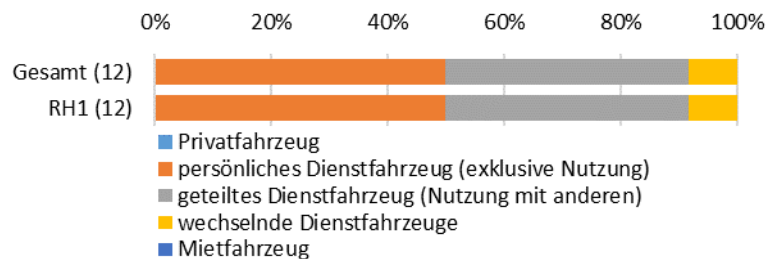
Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)



Bei dem Fahrzeug, das ich für berufliche Fahrten nutze, handelt es sich um das gleiche, das ich auf meinen Wegen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz fahre.

MZP	ja	nein
Gesamt (25)	14	11
S3_RH1 (24)	13	11
S3_RH2 (1)	1	0

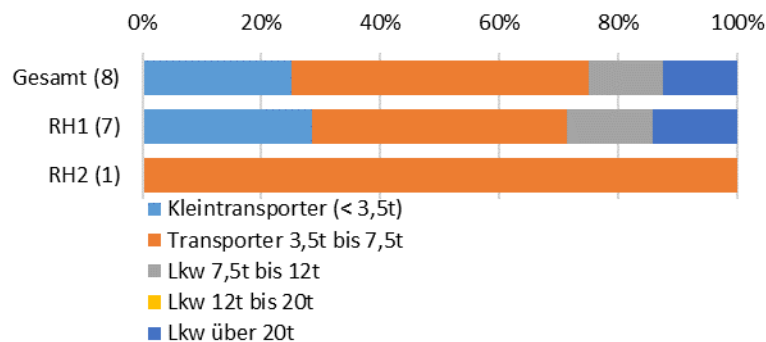
Das beruflich genutzte Fahrzeug ist ein...



Lkw

Berufliche Fahrten

Fahrzeugart (prozentuale Verteilung)





T.2.2. Fahrzeugausstattung

Pkw

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Folgende Ausstattungen, Assistenzsysteme, Ein- oder Umbauten, über die das Fahrzeug derzeit nicht verfügt, wären aus Sicht der Beschäftigten sinnvoll:

- Navigationssystem
- Klimaanlage / Standheizung
- Radio
- Winterreifen
- Elektrisch einstellbare Außenspiegel
- Elektrische Fensterheber
- ABS
- PDC / Rückfahrkamera
- Bremsassistent
- Automatikgetriebe
- Bedarfsgerechte Werkstattausstattung / Büroarbeitsplatz
- Radio
- Rundumleuchte

Lkw

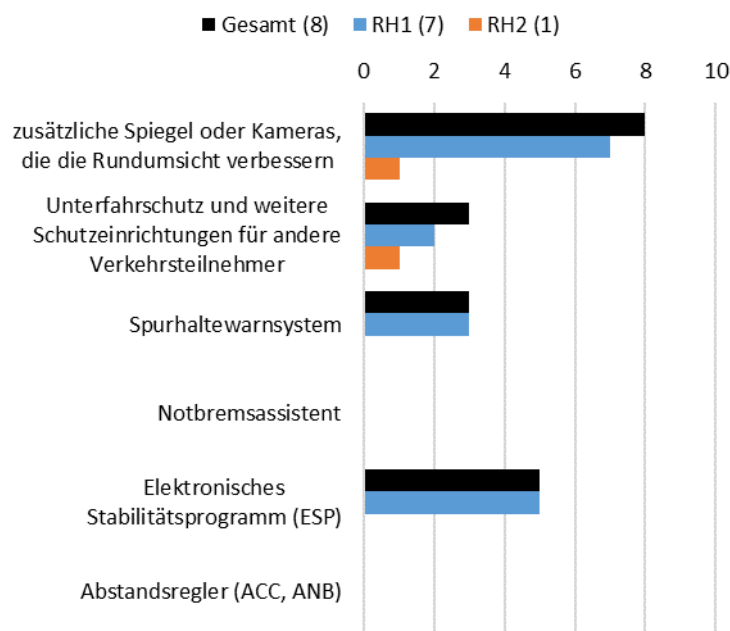
[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

Folgende Ausstattungen, Assistenzsysteme, Ein- oder Umbauten, über die das Fahrzeug derzeit nicht verfügt, wären aus Sicht der Beschäftigten sinnvoll:

- Notbremsassistent
- Rückfahrkamera

Berufliche Fahrten

Vorhandene Ausstattung des Lkw (Mehrfachantworten möglich)





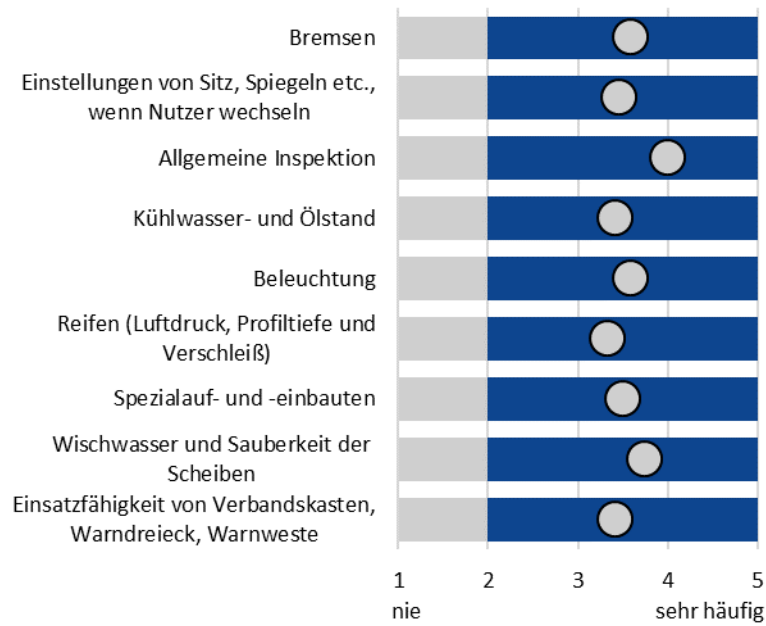
T.2.3. Technische Sicherheit

Pkw

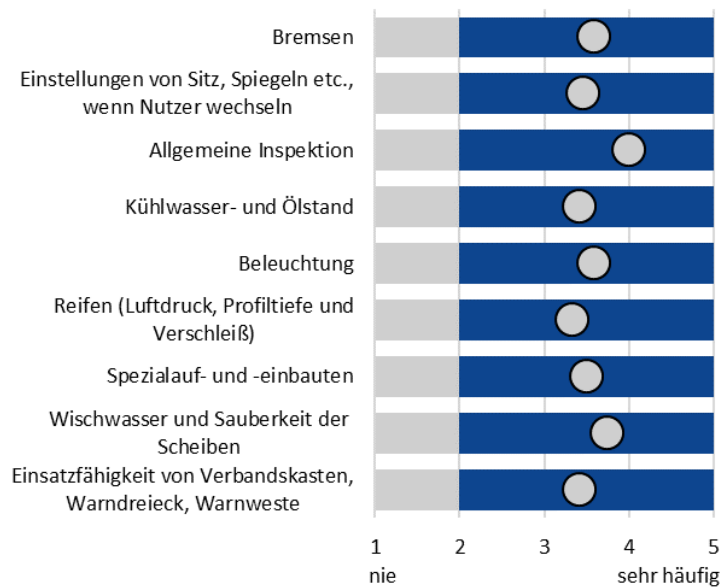
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

Gesamt (12)



S3_RH1 (12)



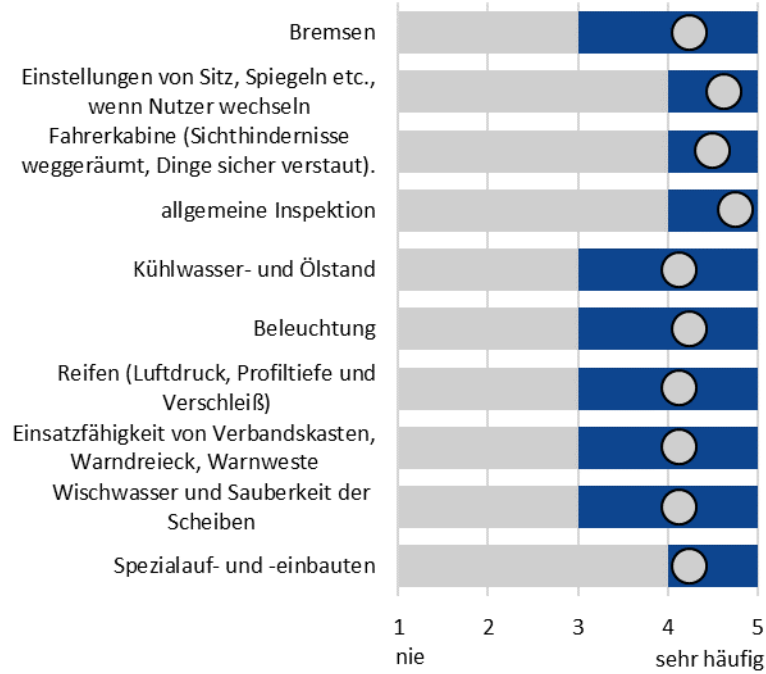


Lkw

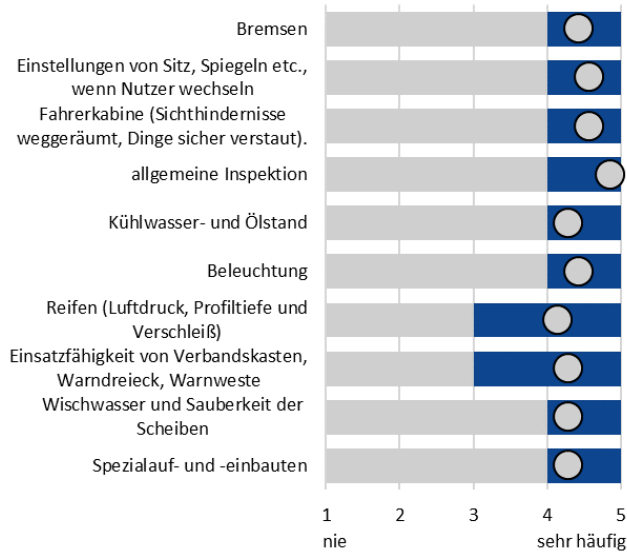
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von bedarfsgemäßen Prüfungen

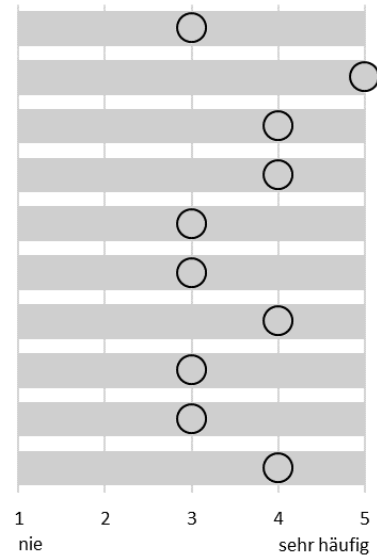
Gesamt (8)



S3_RH1 (7)



S3_RH2 (1)





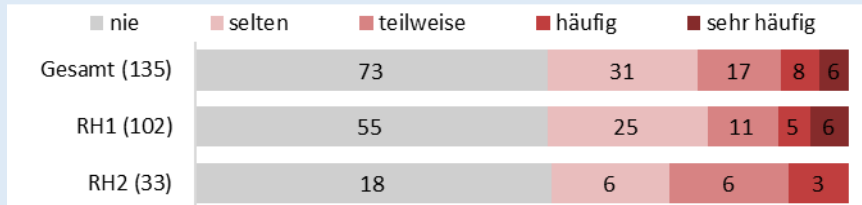
T.3. Sicherheitsgerechte Kleidung

SCREENINGERGEBNISSE

„Fehlen sicherheitsgerechter Kleidung“

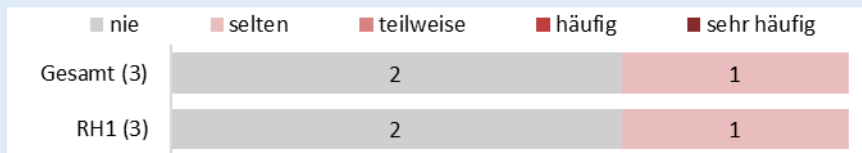
Fußwege

Berufliche Wege



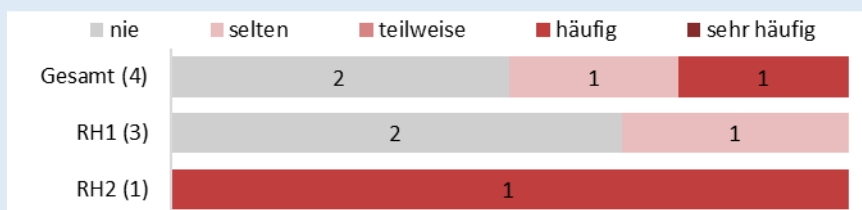
Fahrrad

Berufliche Fahrten

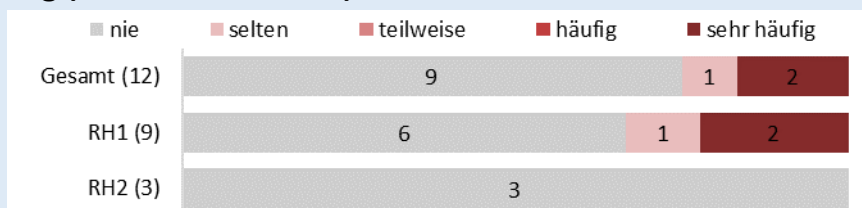


Motorisierte Zweiräder

Berufliche Fahrten



Flurförderzeug (Berufliche Fahrten)



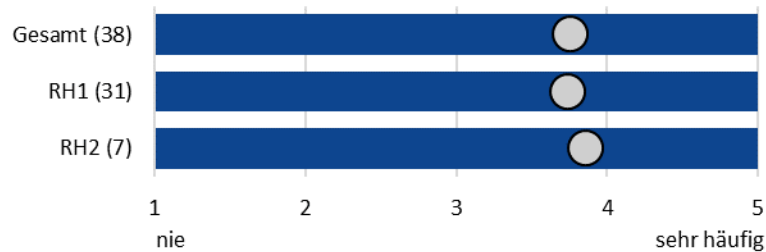


DETAILERGEBNISSE

T.3.1. Sicherheitsgerechte Schuhe

Berufliche Wege

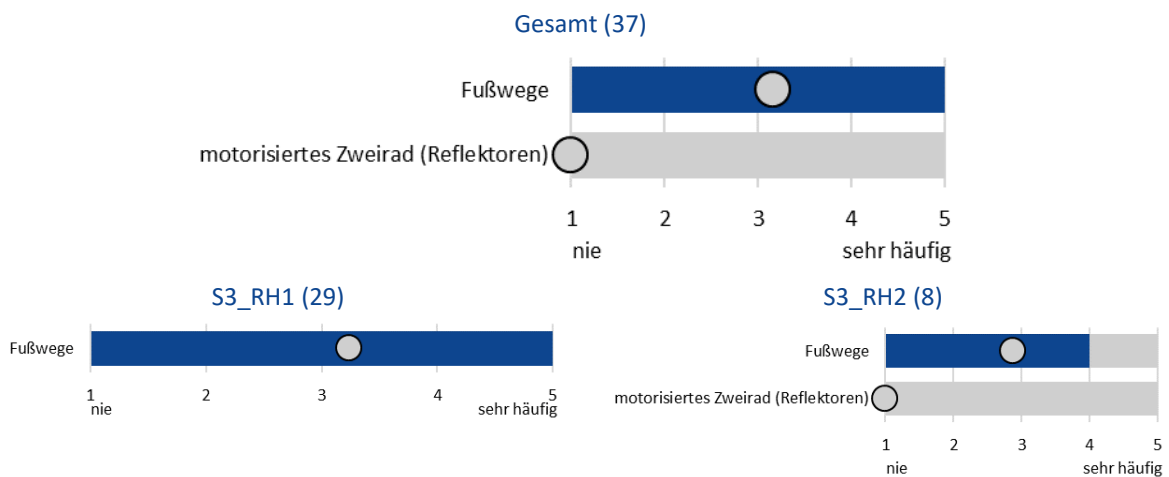
Tragen von sicherheitsgerechten Schuhen



T.3.3. Schutzkleidung (Protektoren, Reflektierende Kleidung)

Berufliche Fahrten und Wege

Tragen von Schutzkleidung (z. B. Reflektoren, Protektoren)

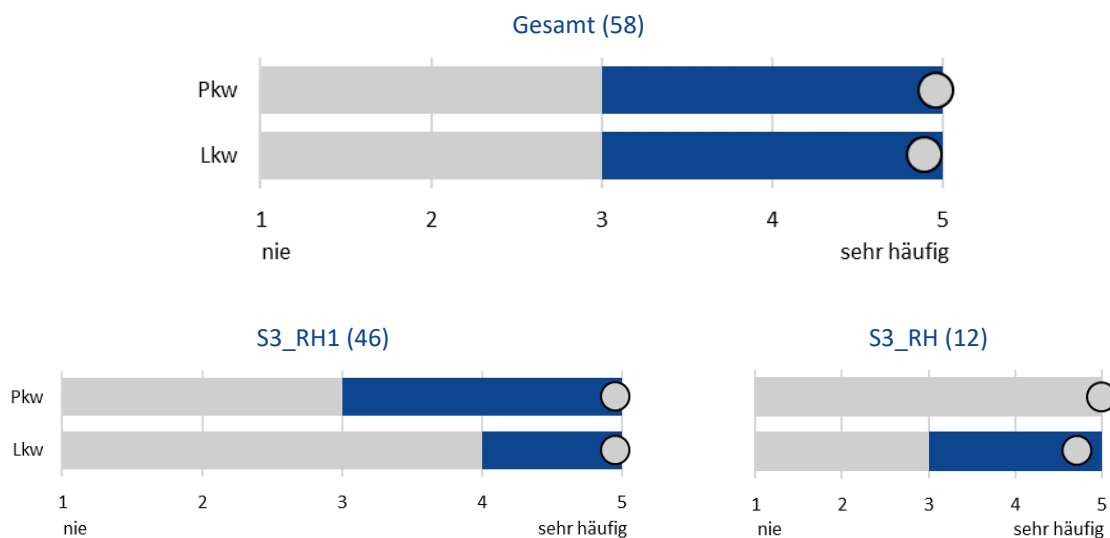




T.3.4. Gurtnutzung

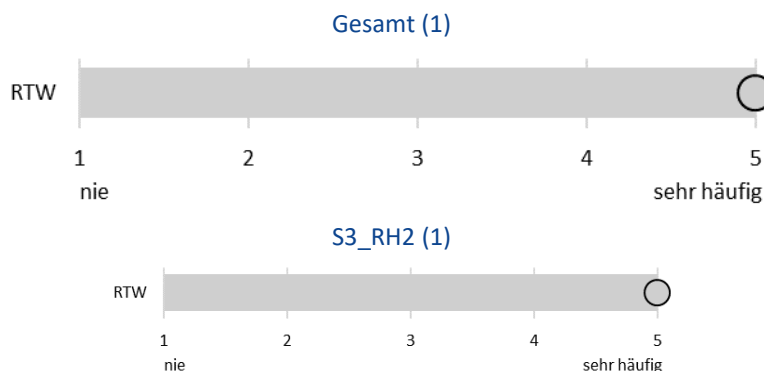
Berufliche Fahrten

Anlegen eines Gurts



Rettungsdienst

Anlegen eines Gurts





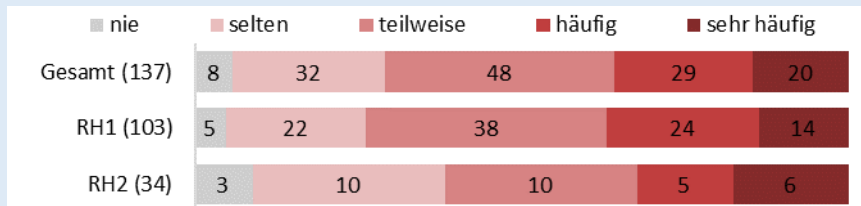
T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

SCREENINGERGEBNISSE

„Es gibt gefährliche Streckenabschnitte“

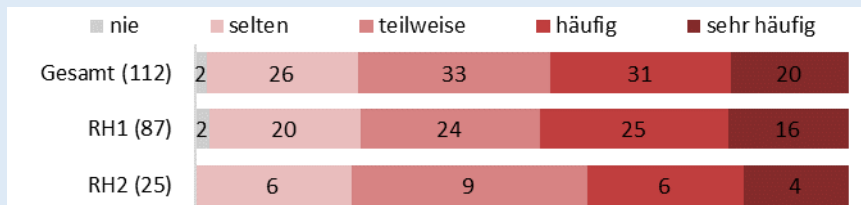
Fußwege

Berufliche Wege

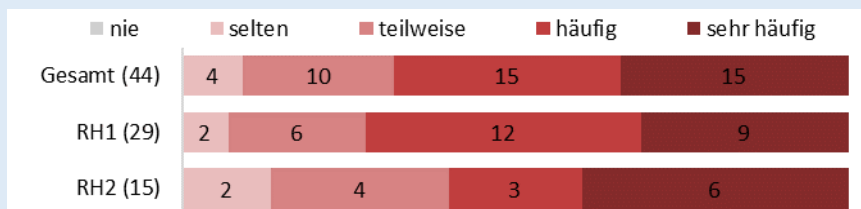


Pkw

Berufliche Fahrten und Wege



Lkw (Berufliche Fahrten)





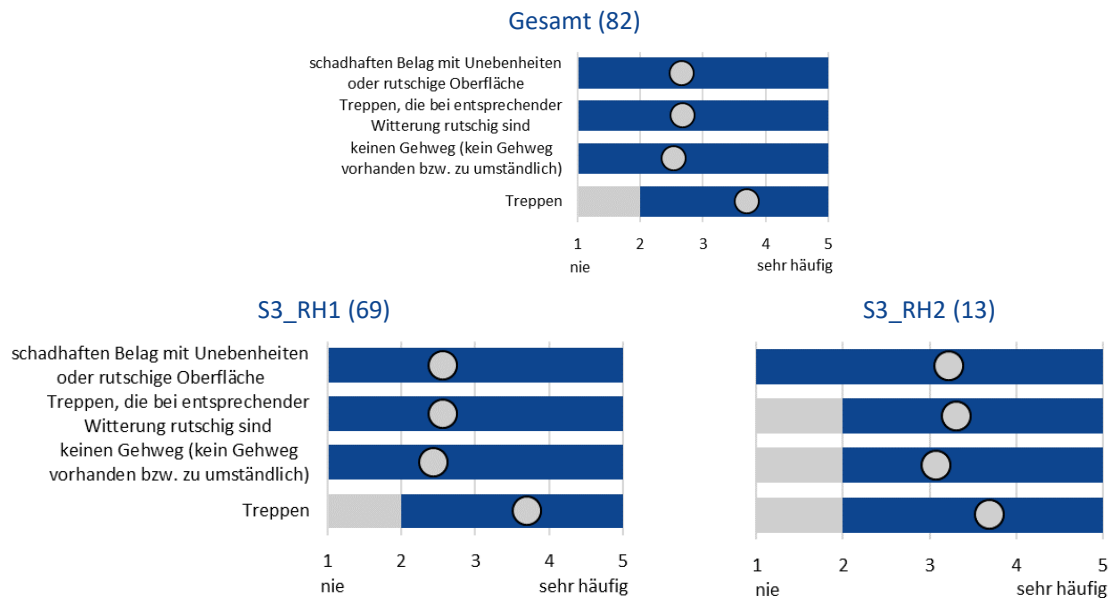
DETAILERGEBNISSE

T.4.1. Gefährliche Verkehrsbereiche

Berufliche Fahrten und Wege

Fußwege

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

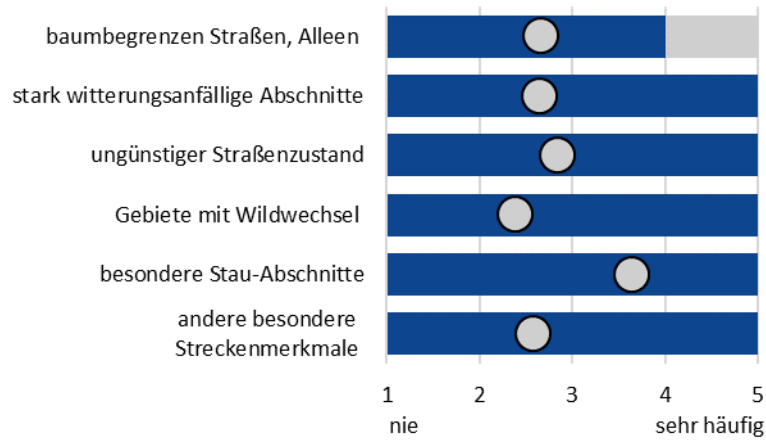




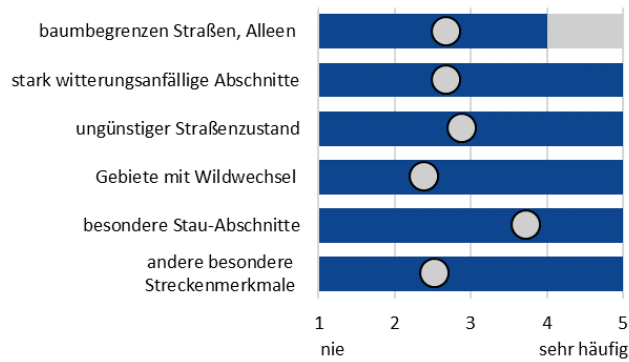
Kraftfahrzeug

Häufigkeit gefährlicher Verkehrsbereiche

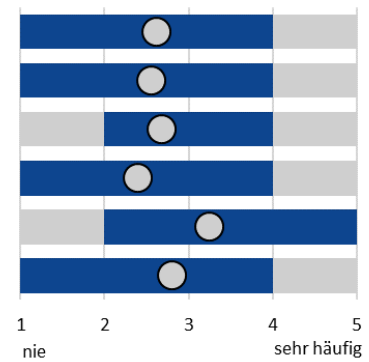
Gesamt (85)



S3_RH1 (69)



S3_RH2 (16)



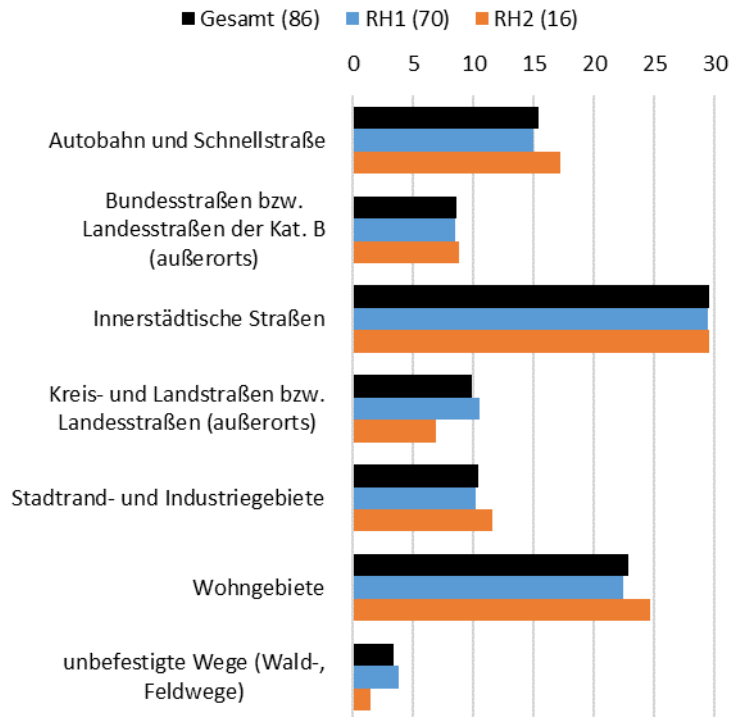


T.4.2. Befahrene Streckenart

Berufliche Fahrten und Wege

Kraftfahrzeug

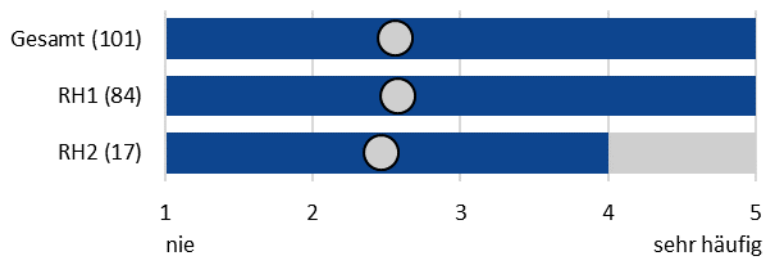
Befahrene Streckenart (in Prozent)



T.4.3. Zielorte

Firmenfremdes Betriebsgelände

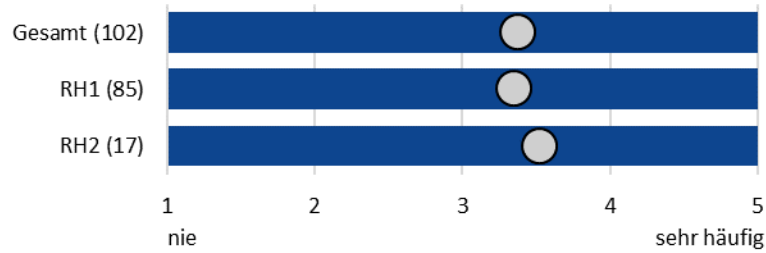
Häufigkeit, in der Beschäftigte auf firmenfremden Geländen unterwegs sind



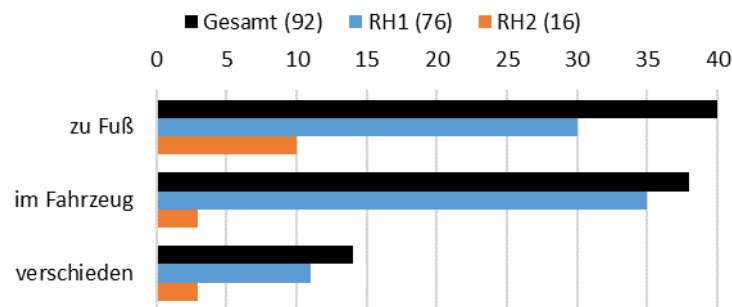


Zielorte mit besonderen Gefahren

Zielorten mit besonderen Gefahren (z.B. Baustellen, Produktionsbetriebe, Hafenanlagen, Bahn- und Flughäfen, Bergwerke, Steinbrüche...)

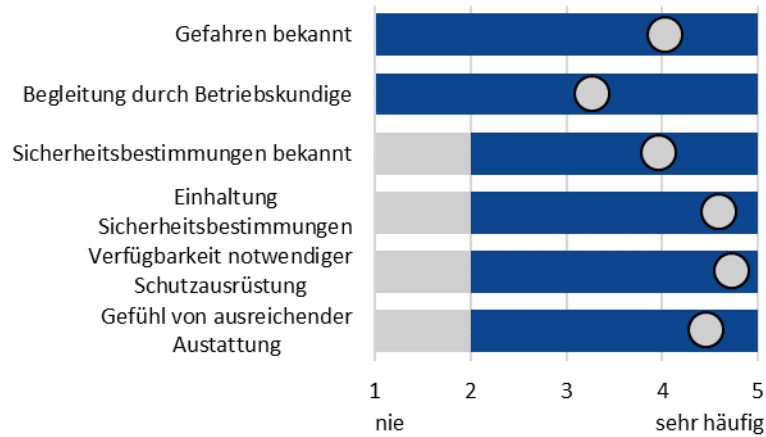


Typische Verkehrsmittel an Zielorten mit besonderen Gefahren

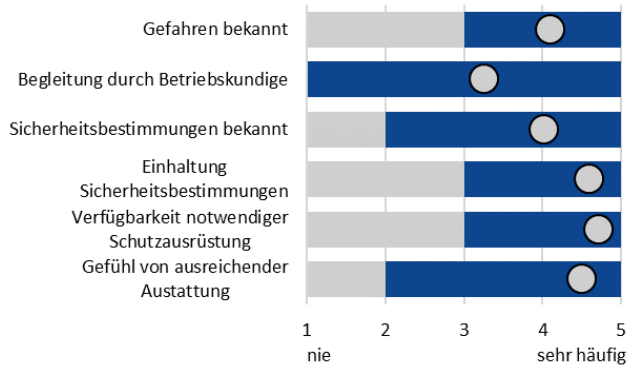


Bedingungen an Zielorten mit besonderen Gefahren

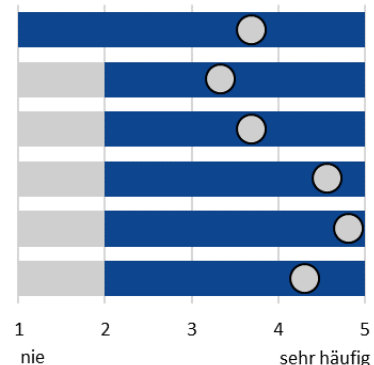
Gesamt (94)



S3_RH1 (78)



S3_RH2 (16)





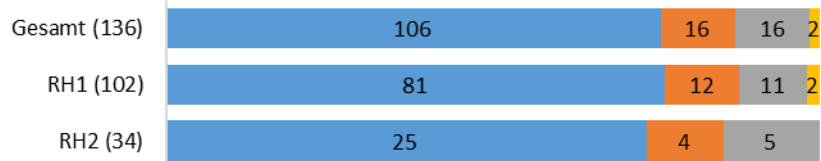
T.5. Transport und Beförderung

Fußwege

Transportierte Güter

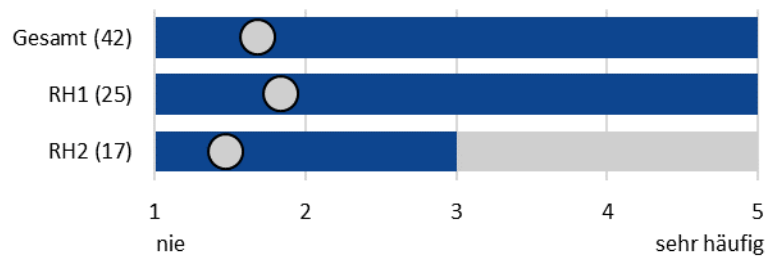
Mehrfachantworten möglich

- nichts oder nur leichtes Handgepäck, z. B. Aktentasche, Handtasche
- ein großes Gepäckstück, z. B. (Roll)-Koffer, Rucksack
- mehrere Gepäckstücke, z. B. Koffer, Rucksack, Tasche, etc.
- Handwagen, Karren etc.

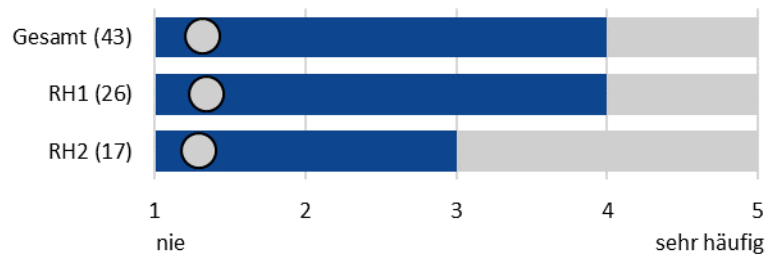


Besonderheiten der Güter

Häufigkeit von schweren bzw. sperrigen Gütern



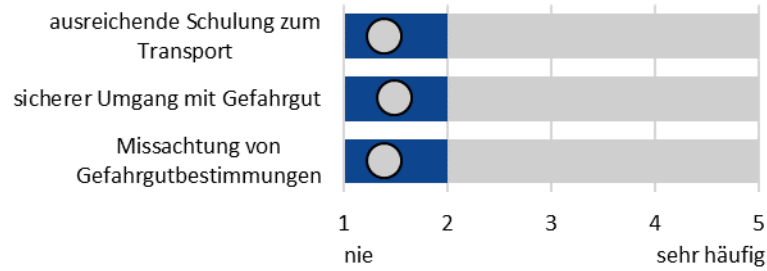
Häufigkeit von Gefahrguttransporten



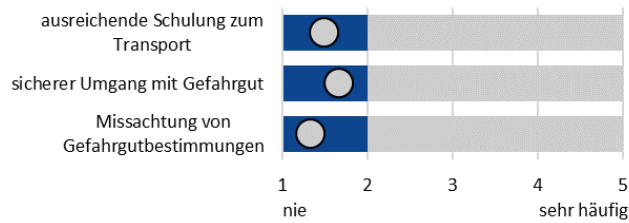


Transportbedingungen von schweren / sperrigen Gütern bzw. Gefahrgut

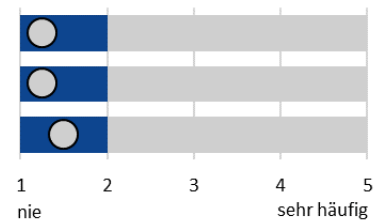
Gesamt (10)



S3_RH1 (6)



S3_RH2 (4)

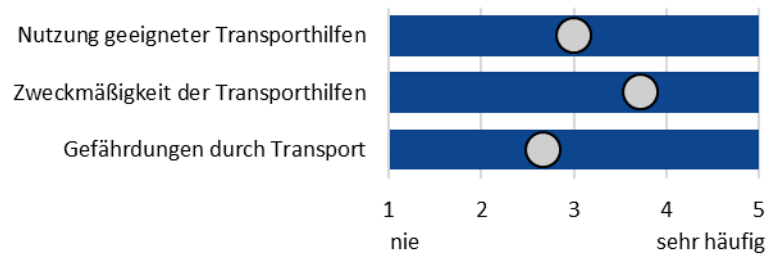


Andere Besonderheiten der Güter:

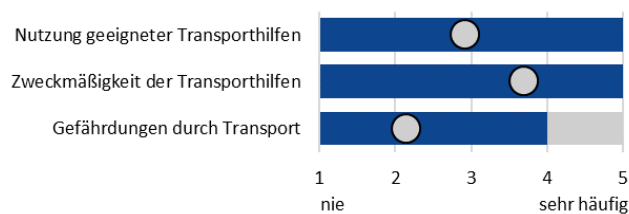
- Stangen
- Erdseile

Ladungssicherung

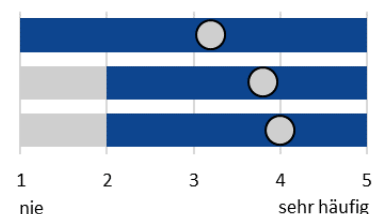
Gesamt (19)



S3_RH1 (14)



S3_RH2 (5)

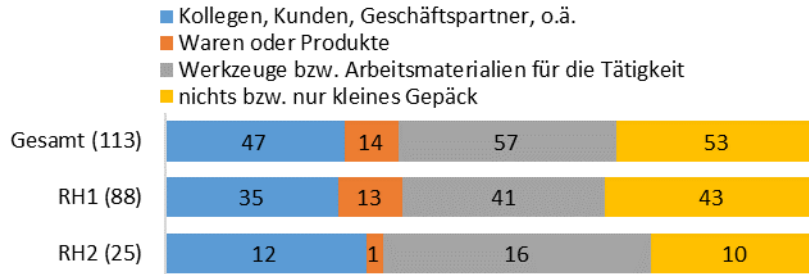




Pkw

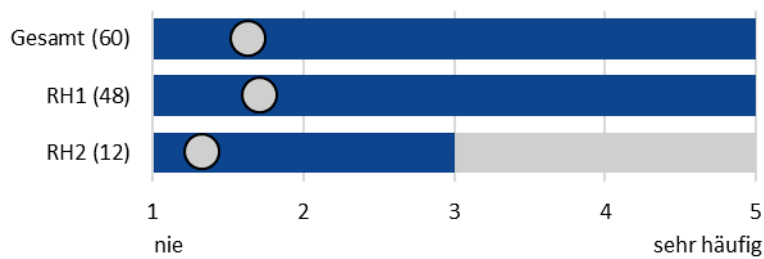
Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

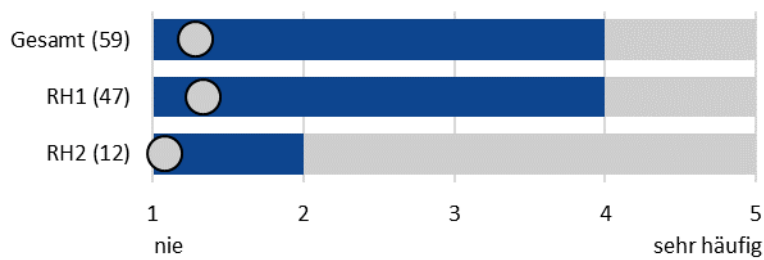


Besonderheiten der Güter

Häufigkeit von schweren bzw. sperrigen Gütern

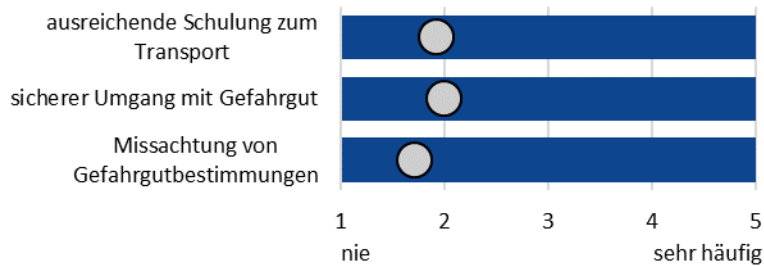


Häufigkeit von Gefahrguttransporten



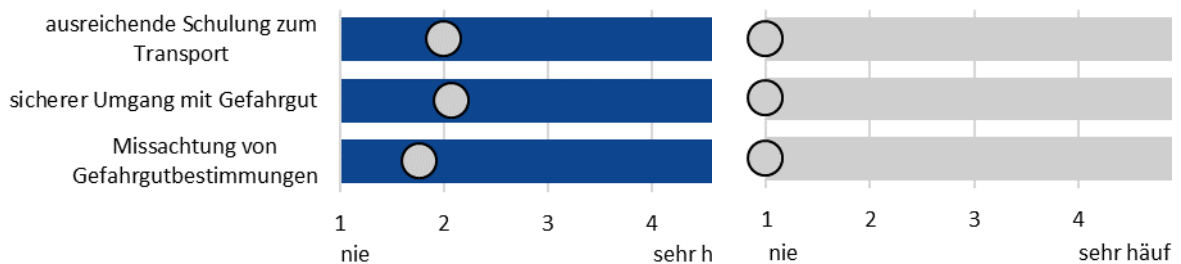
Transportbedingungen von schweren / sperrigen Gütern bzw. Gefahrgut

Gesamt (14)



S3_RH1 (13)

S3_RH2 (1)



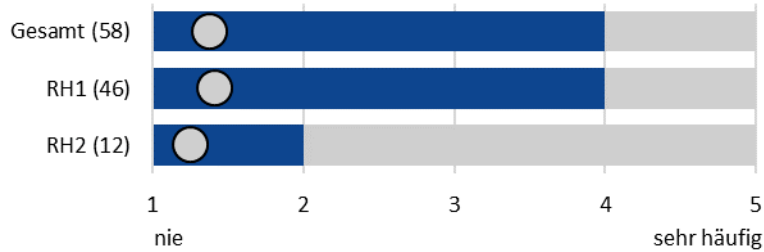


Andere Besonderheiten der Güter:

- Notstromaggregate
- []

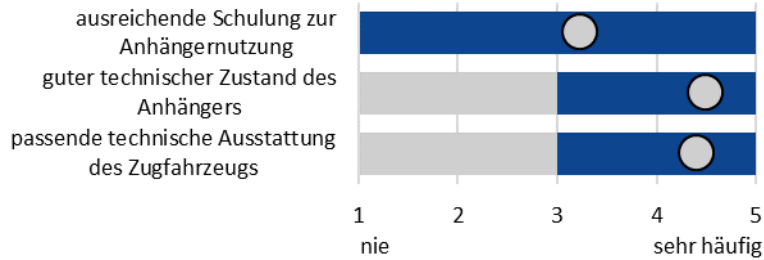
Anhängernutzung

Häufigkeit der Anhängernutzung

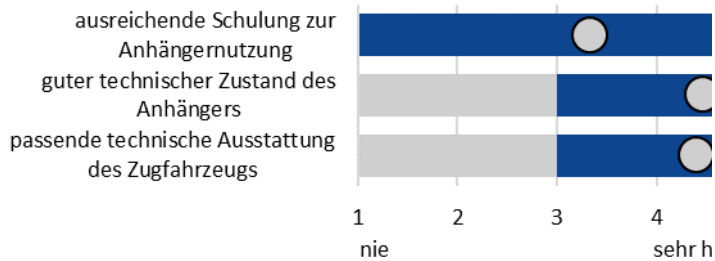


Weitere Bedingungen der Anhängernutzung

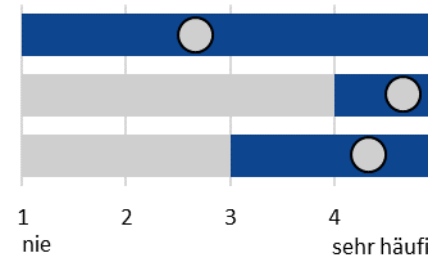
Gesamt (21)



S3_RH1 (18)



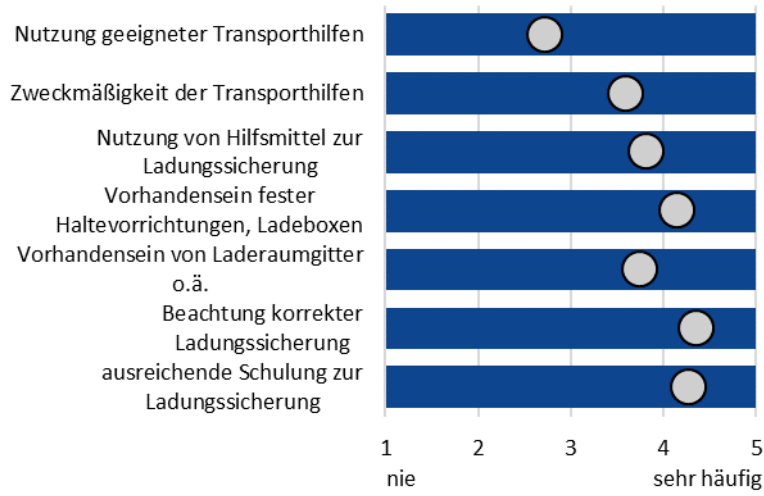
S3_RH2 (3)



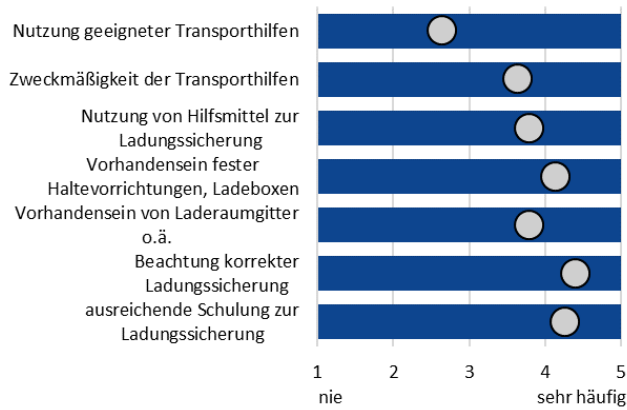


Ladungssicherung

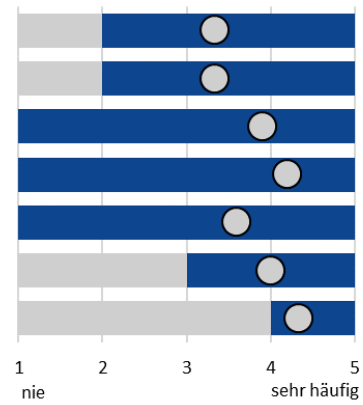
Gesamt (39)



S3_RH1 (29)



S3_RH2 (10)



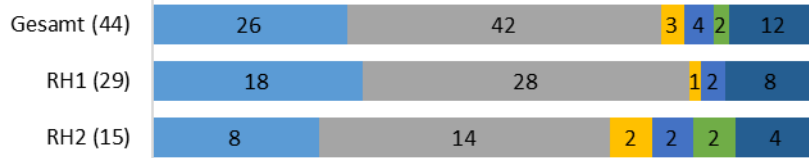


Lkw

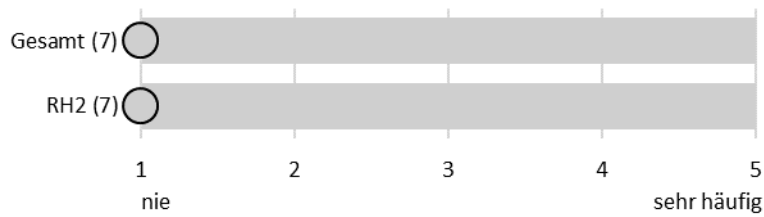
Transportierte Güter

Mehrfachantworten möglich

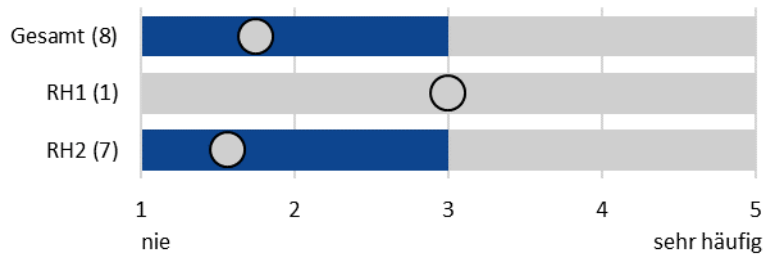
- Kollegen, Kunden, Geschäftspartner, o.ä.
- Schüttgut
- Werkzeuge, Arbeitsmaterialien, die ich für meine Tätigkeit benötige
- Stückgut
- Flüssiglading
- KLV (kombinierter Ladungsverkehr: Wechselbehälter oder Container)
- andere Ladung



Häufigkeit von Schüttguttransport

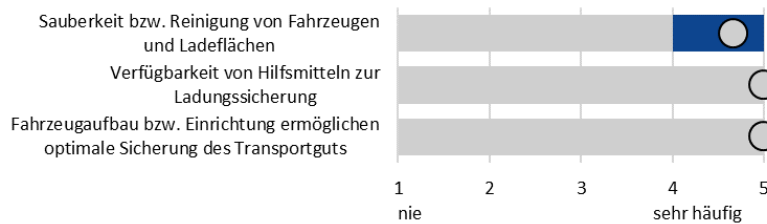


Häufigkeit von Stückguttransport

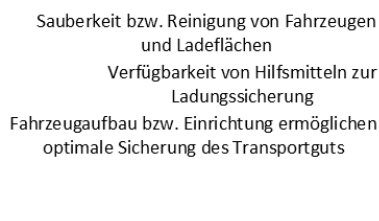


Weitere Bedingungen des Stückguttransports

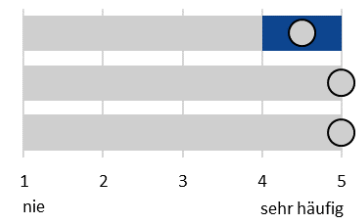
Gesamt (3)



S3_RH1 (1)

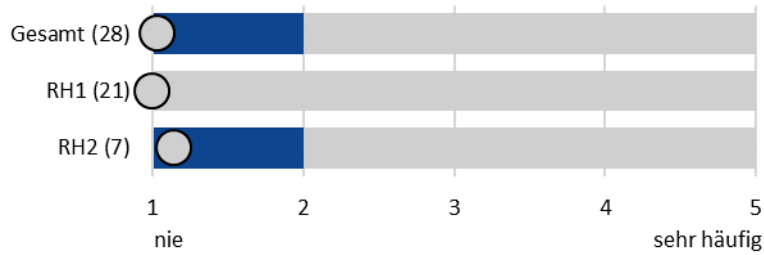


S3_RH2 (2)



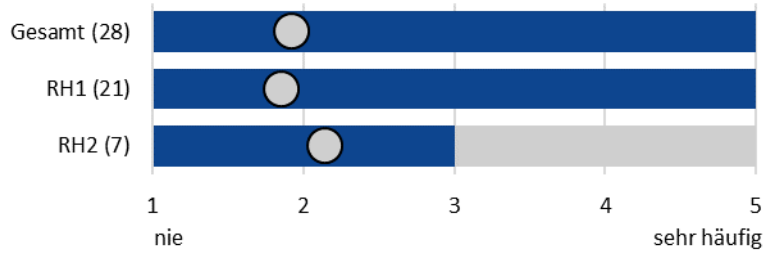


Häufigkeit von Transporten leicht verderblicher Waren



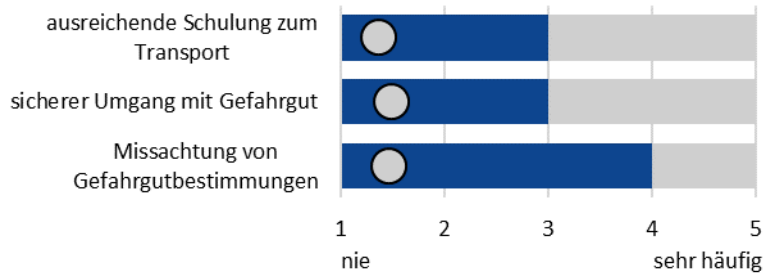
Besonderheiten der Güter

Häufigkeit von Gefahrguttransporten

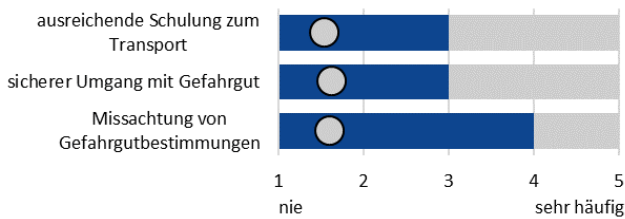


Transportbedingungen von schweren / sperrigen Gütern bzw. Gefahrgut

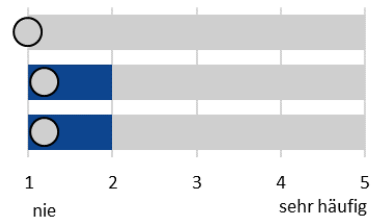
Gesamt (16)



S3_RH1 (11)



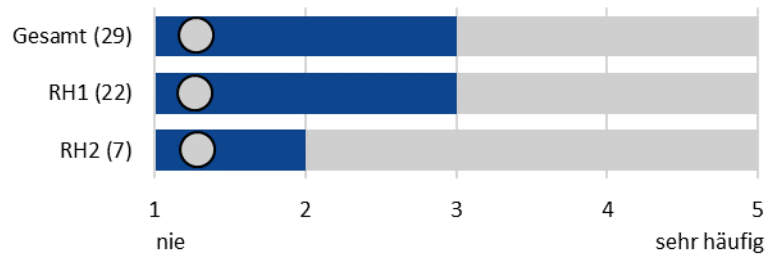
S3_RH2 (5)





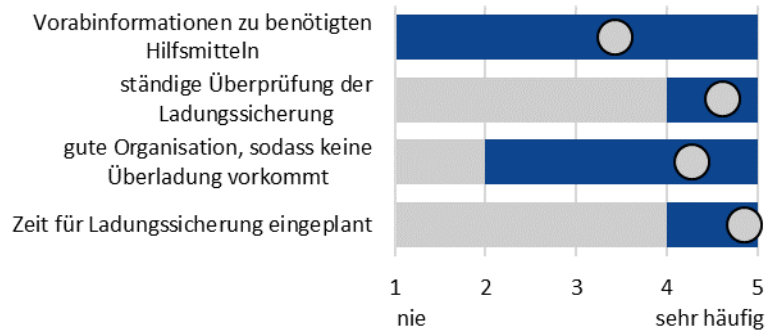
Zusätzliche Beladungen während der Fahrten

Häufigkeit von zusätzlichen Beladungen während der Touren

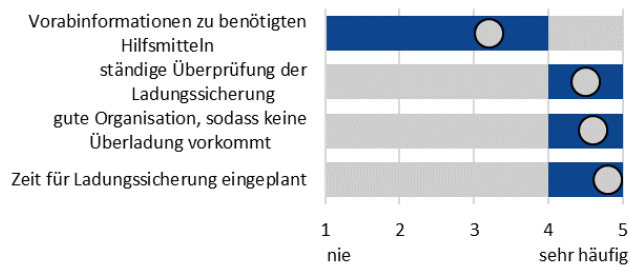


Weitere Bedingungen der Zusatzbeladungen

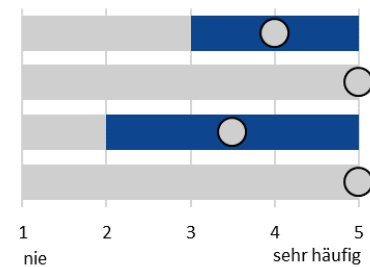
Gesamt (8)



S3_RH1 (6)

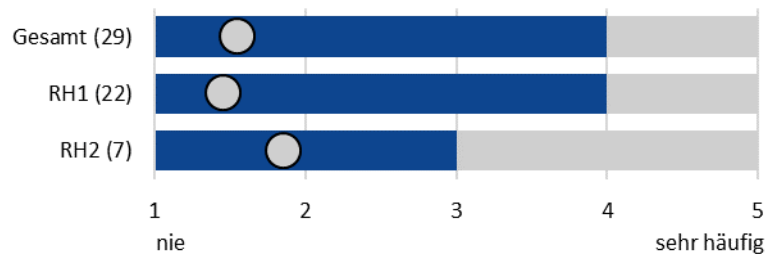


S3_RH2 (2)



Anhängernutzung

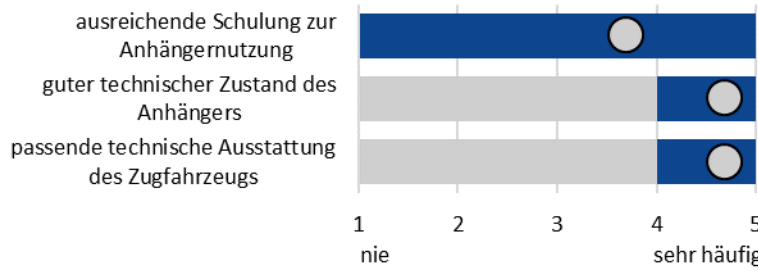
Häufigkeit der Anhängernutzung



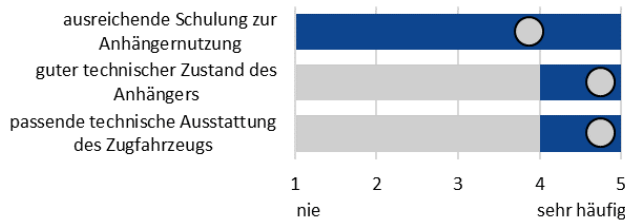


Weitere Gegebenheiten zur Anhängernutzung

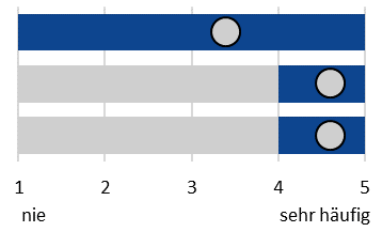
Gesamt (13)



S3_RH1 (8)

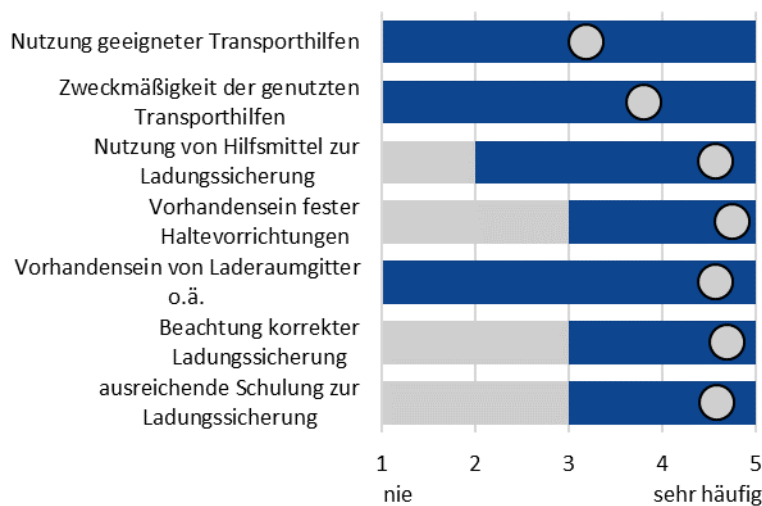


S3_RH2 (5)

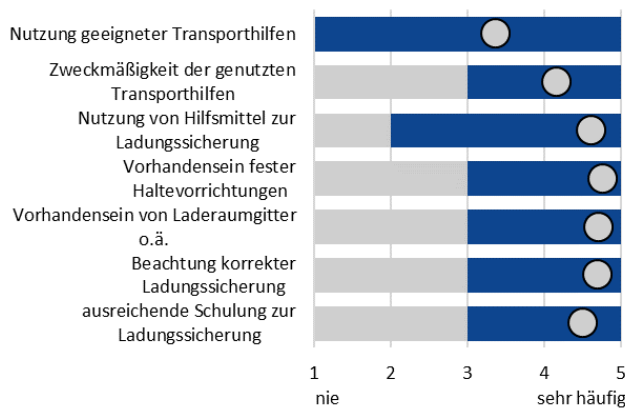


Ladungssicherung

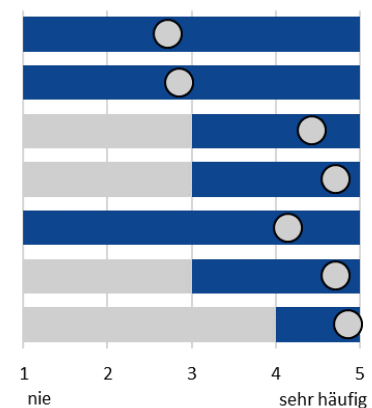
Gesamt (28)



S3_RH1 (21)



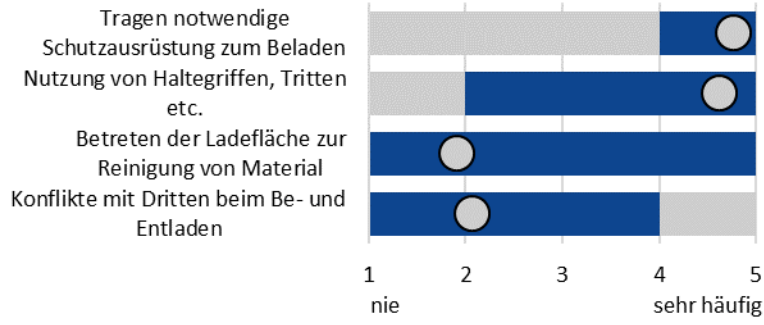
S3_RH2 (7)



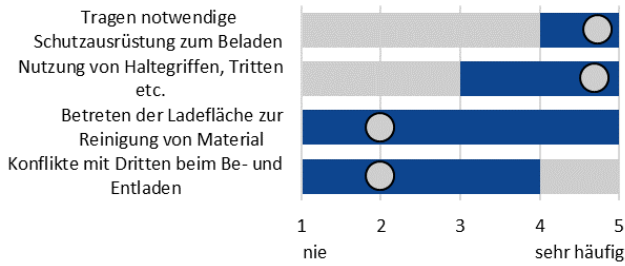


Weitere Bedingungen der Ladungssicherung

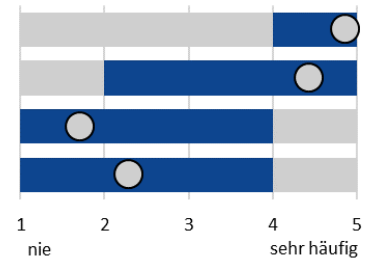
Gesamt (27)



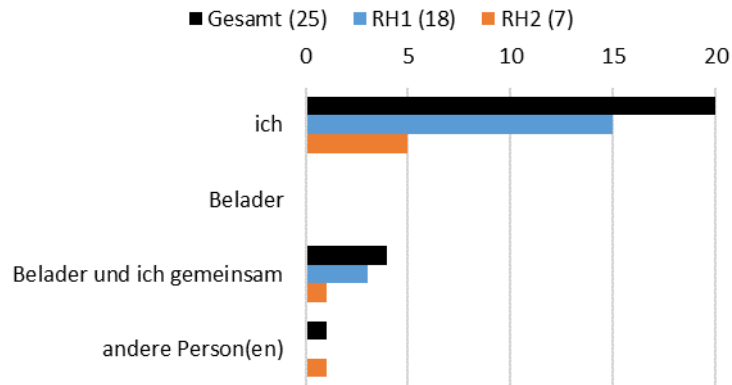
S3_RH1 (20)



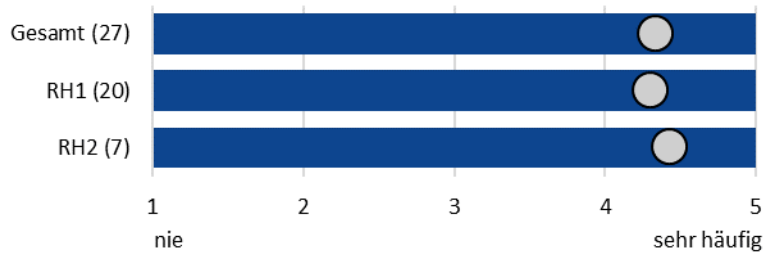
S3_RH2 (7)



Personen, die Be- und Entladen



Verfügbarkeit von Einweisern, falls benötigt

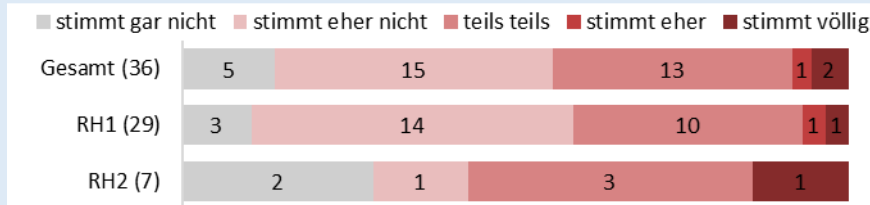




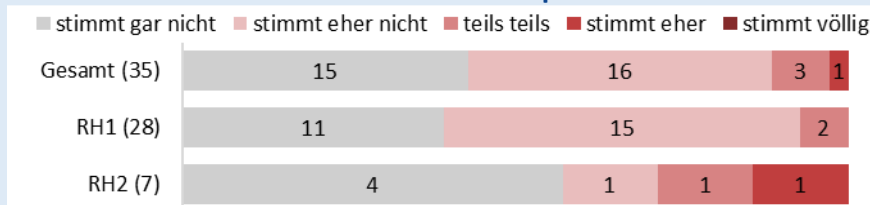
T.6. Innerbetrieblicher Verkehr

SCREENINGERGEBNISSE

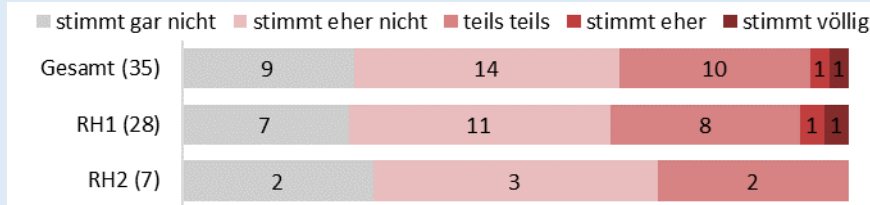
„Es gibt besondere Gefahrenschwerpunkte (z.B. Rampen, Gleise, explosionsgefährdete Zonen "EX-Bereiche")“



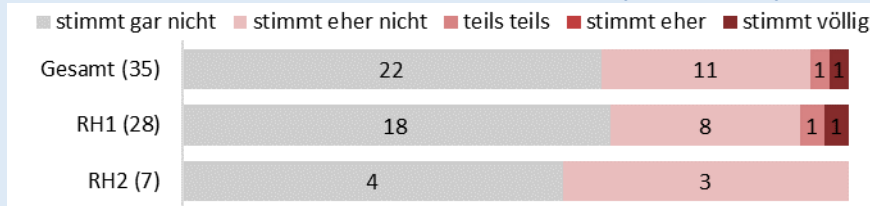
„Verkehrswege auf dem Gelände (bauliche Gegebenheiten, Kennzeichnung) sind so gestaltet, dass sie keinen sicheren Transport zulassen“



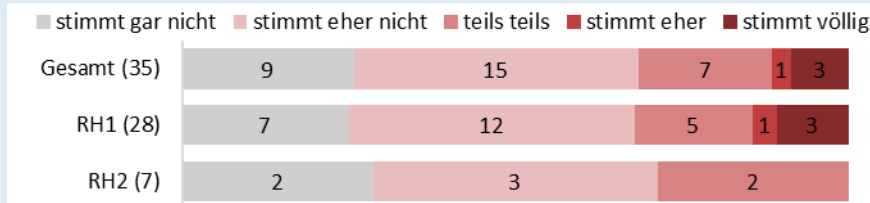
„Verkehrskonflikte aufgrund ungünstiger baulicher Gegebenheiten“



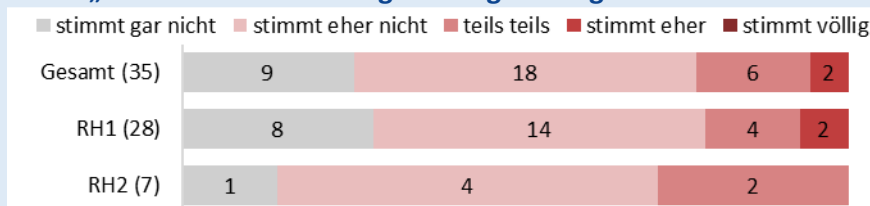
„Verkehrskonflikte zu bestimmten Zeiten (z.B. Pausen)“



„Verkehrskonflikte aufgrund ungünstiger betrieblicher Verkehrsregeln“

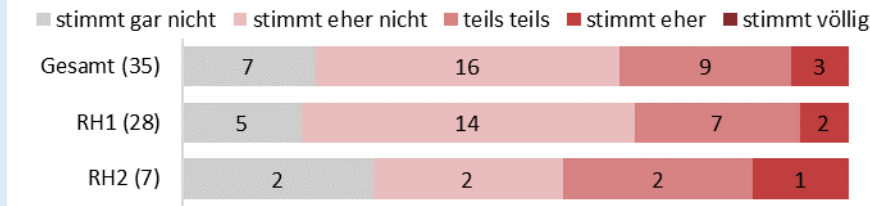


„Verkehrskonflikte aufgrund regelwidrigen Verhaltens“





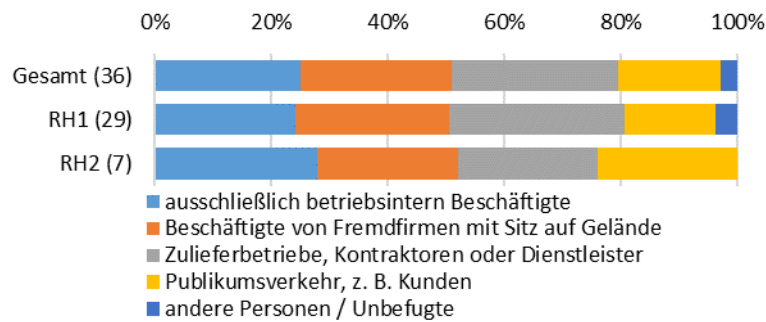
„Sicherheit auf dem Gelände spielt keine Rolle für das Unternehmen“



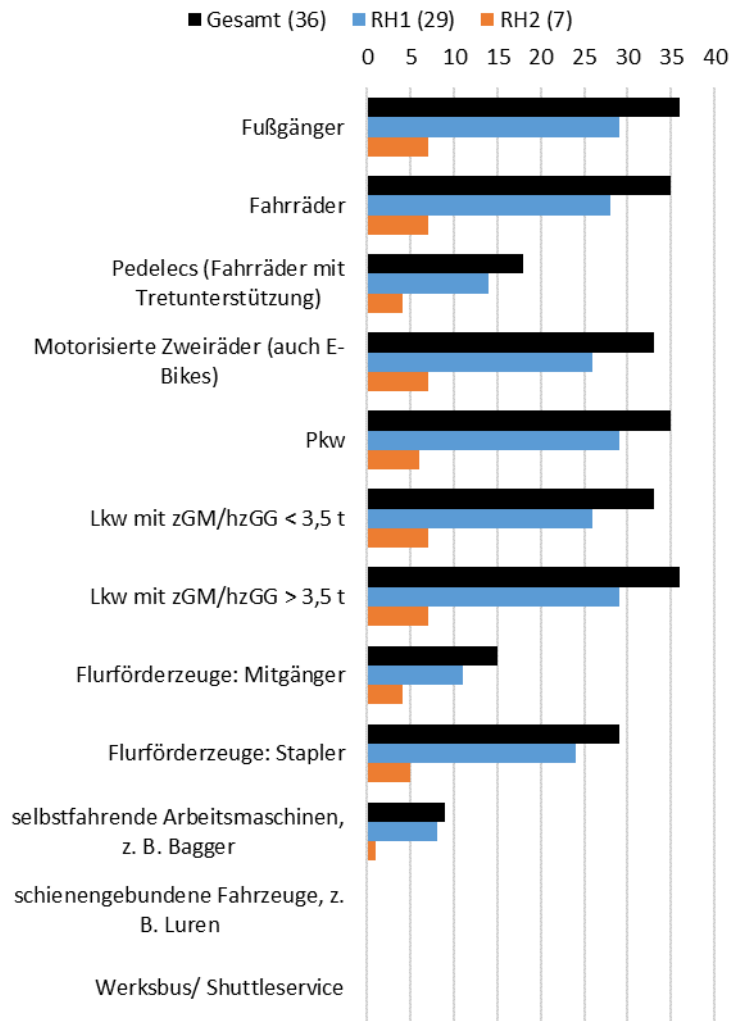
DETAILERGEBNISSE

Das Gelände

Personengruppen auf dem Gelände

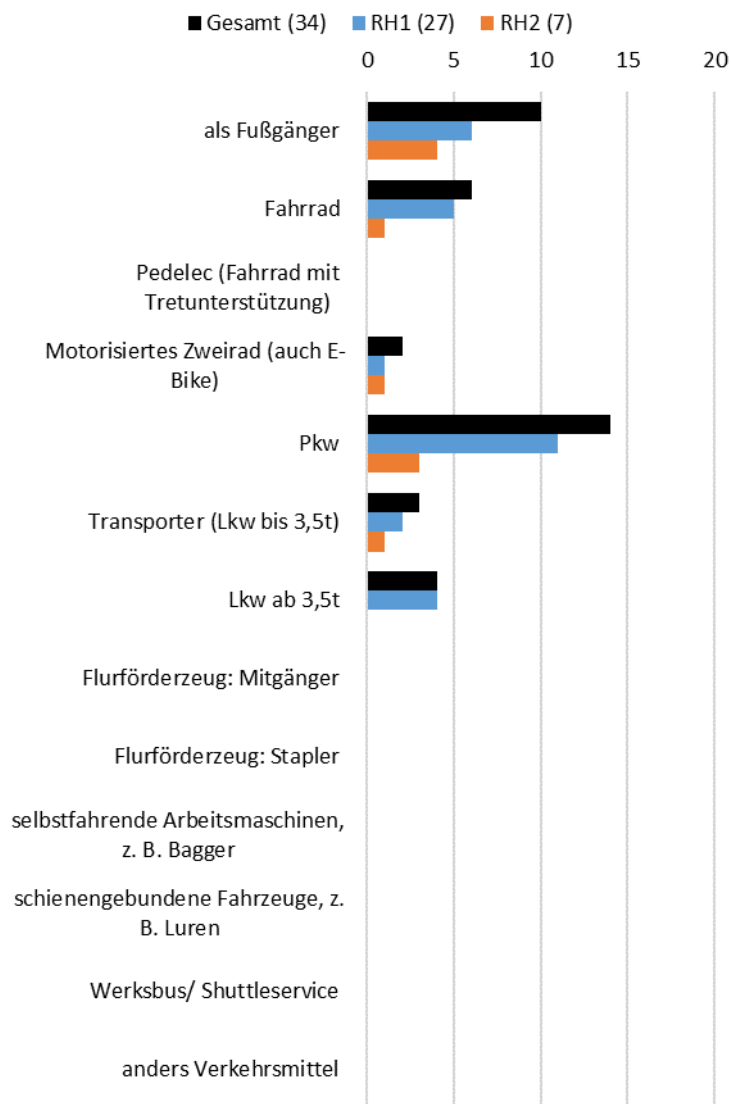


Folgende Verkehrsmittel sind auf dem Gelände unterwegs

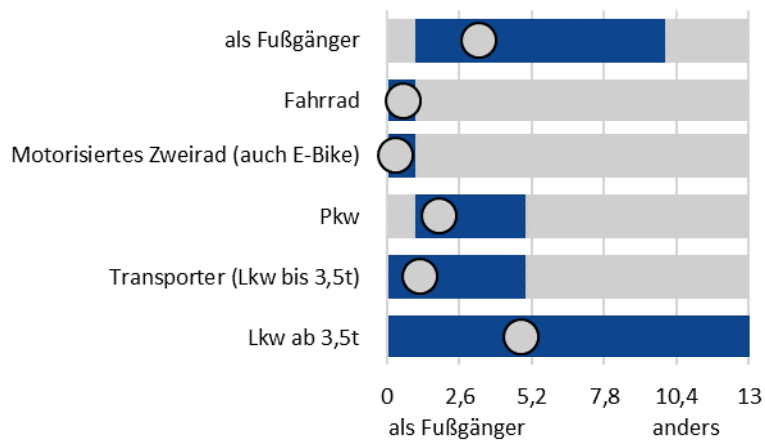




Mit folgenden Verkehrsmitteln sind die Beschäftigten selbst auf dem Gelände unterwegs

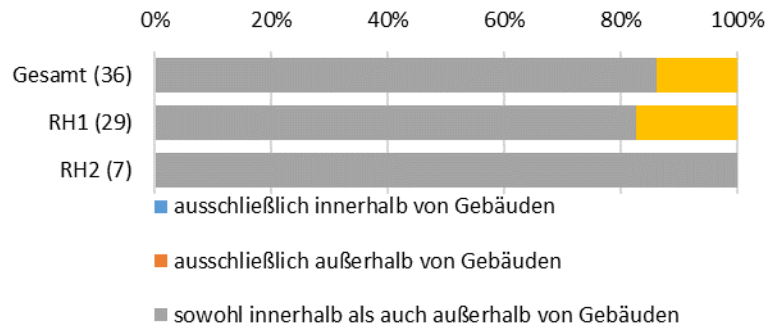


Mit folgenden Verkehrsmitteln sind die Beschäftigten selbst auf dem Gelände unterwegs (Stunden pro Woche)

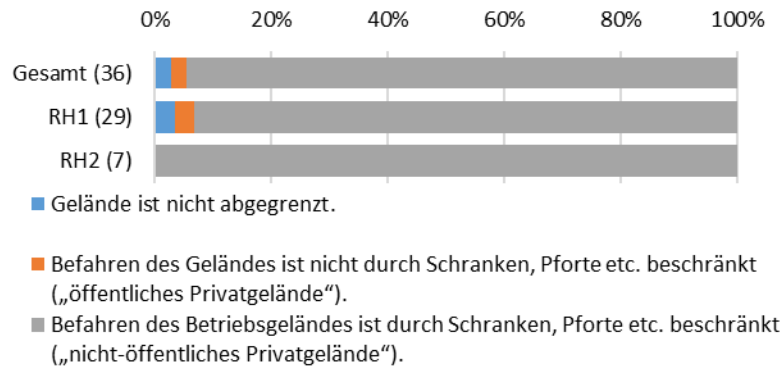




Ich bin in folgenden Bereichen des Geländes unterwegs



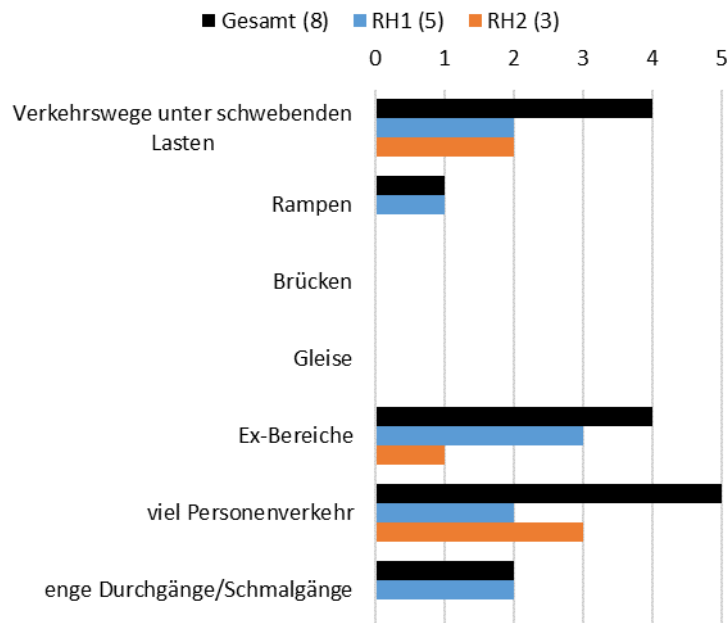
Abgrenzung des Geländes



Gefahrenbereiche und gefährliche Verkehrswege auf dem Gelände

Vorhandene Gefahrenbereiche auf dem Gelände

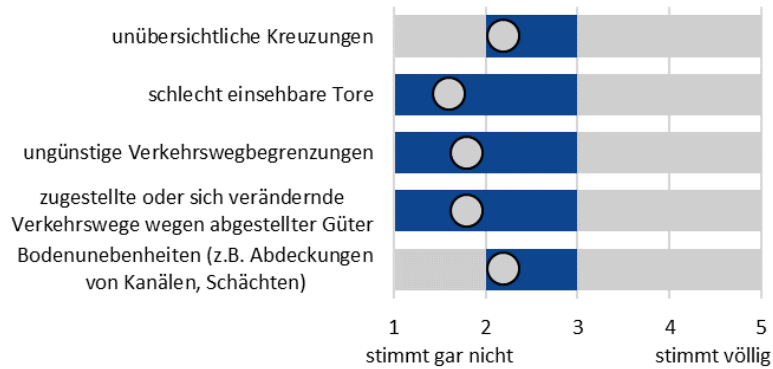
Gesamt (n)



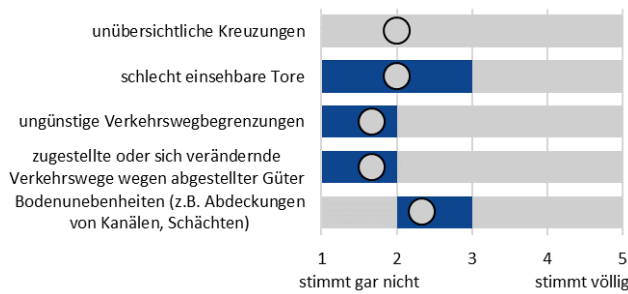


Gefährliche Verkehrswege auf dem Gelände

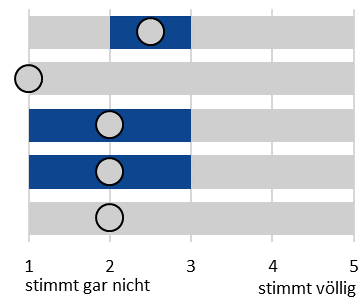
Gesamt (5)



S3_RH1 (3)



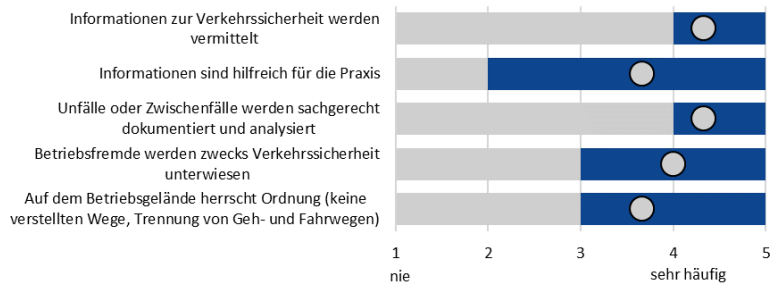
S3_RH2 (2)



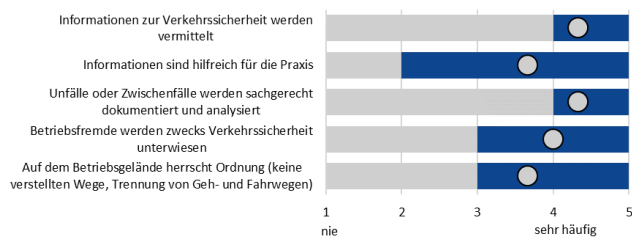
Sicherheitsorganisation auf dem Gelände

Sicherheitsorganisation

Gesamt (3)

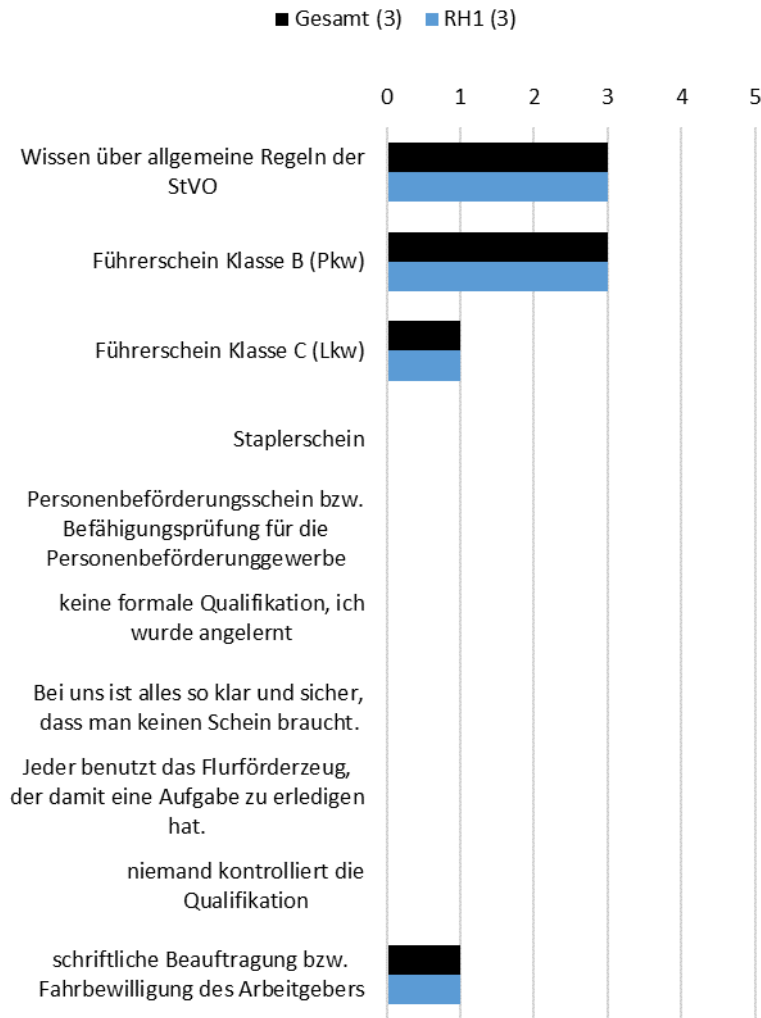


S3_RH1 (3)

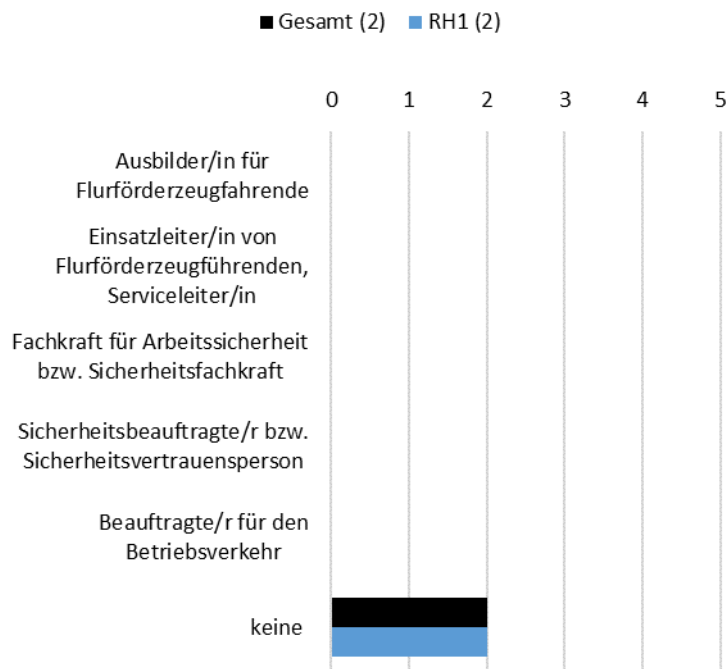




Vorhandensein von Qualifikationen, die für den Transport auf dem Gelände wichtig sind



Beschäftigte haben folgende betriebliche Funktionen im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit



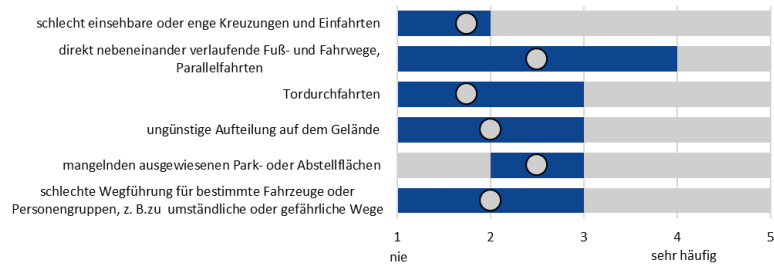


Verkehrskonflikte

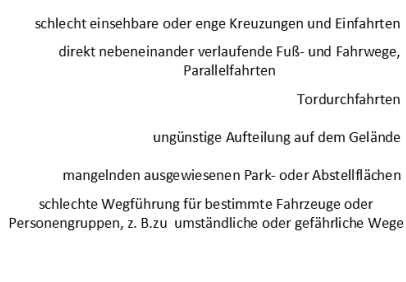
Baubedingt

Verkehrskonflikte aufgrund von baulichen Gegebenheiten entstehen durch:

Gesamt (4)



S3_RH1 (2)



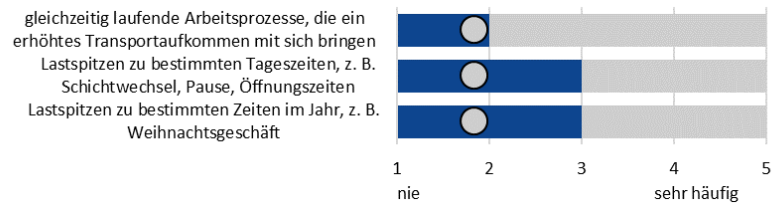
S3_RH2 (2)



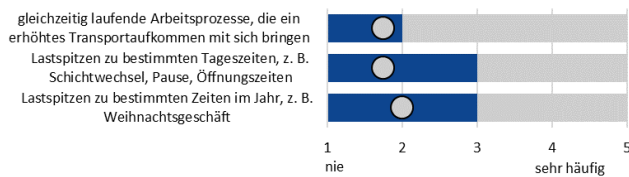
Zeitbedingt

Verkehrskonflikte aufgrund von zeitlichen Verdichtungen / Lastspitzen entstehen durch:

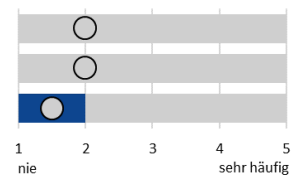
Gesamt (6)



S3_RH1 (4)



S3_RH2 (2)

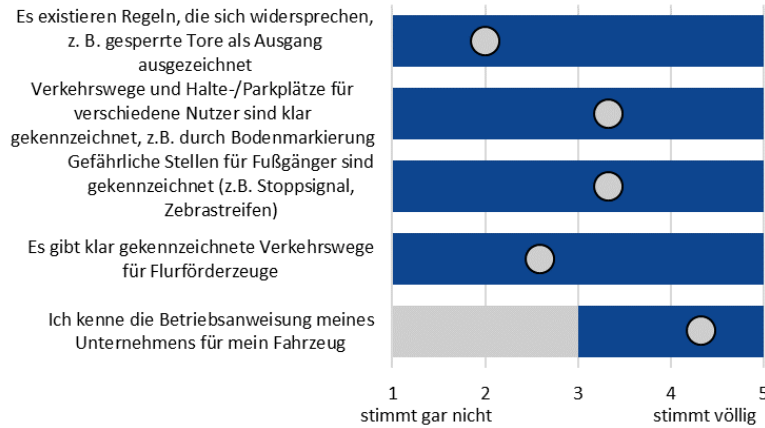




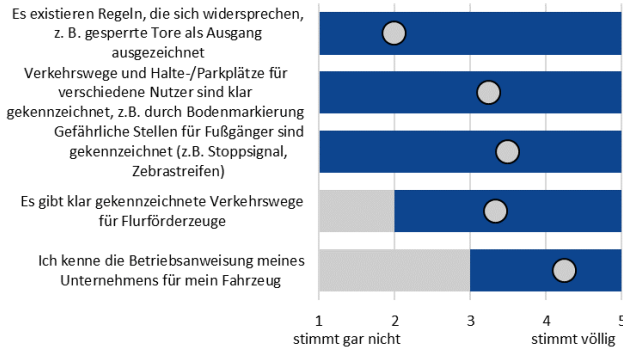
Regelbedingt

Sicherheitsregeln auf dem Gelände

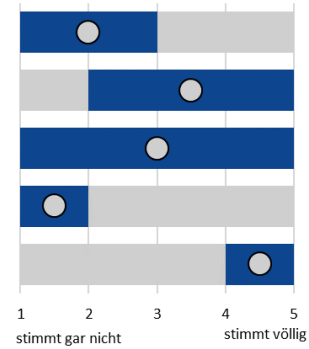
Gesamt (6)



S3_RH1 (4)

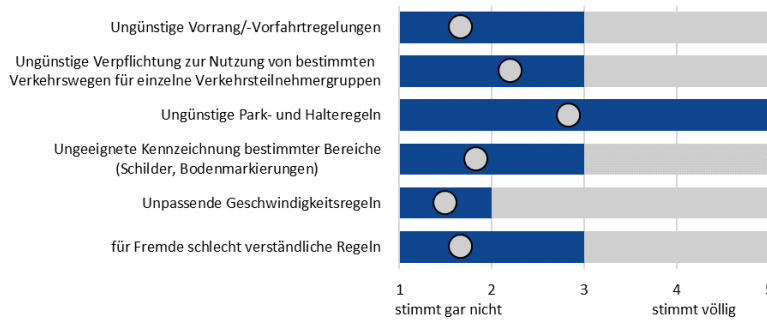


S3_RH2 (2)

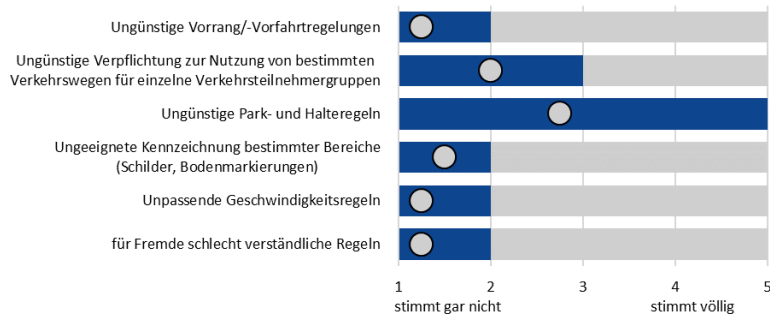


Verkehrskonflikte aufgrund ungünstiger Verkehrsregeln entstehen durch:

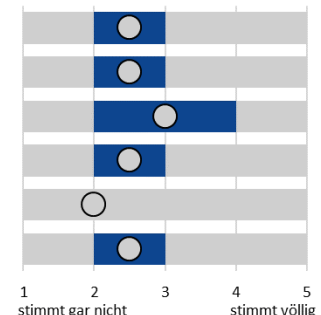
Gesamt (6)



S3_RH1 (4)



S3_RH2 (2)

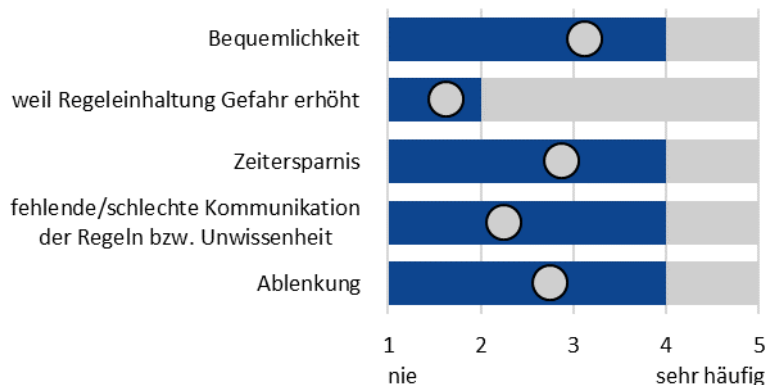




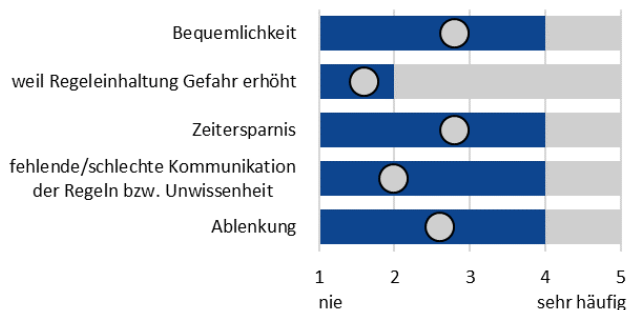
Aufgrund regelwidrigen Verhaltens

Verkehrskonflikte aufgrund mangelnder Regeleinhaltung entstehen durch:

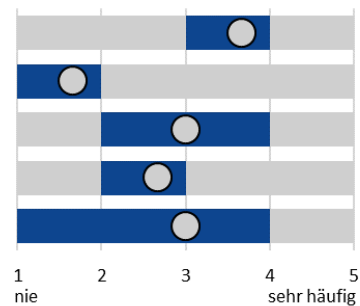
Gesamt (8)



S3_RH1 (5)



S3_RH2 (3)





Situation

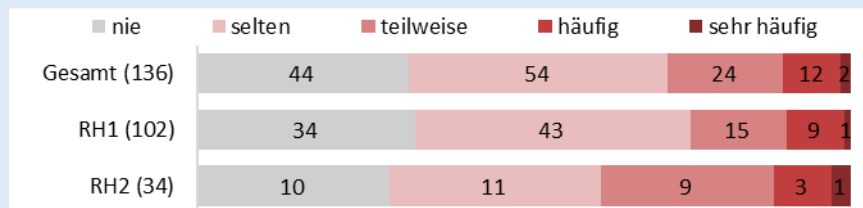
S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

SCREENINGERGEBNISSE

„Wege und Fahrten sind belastend“

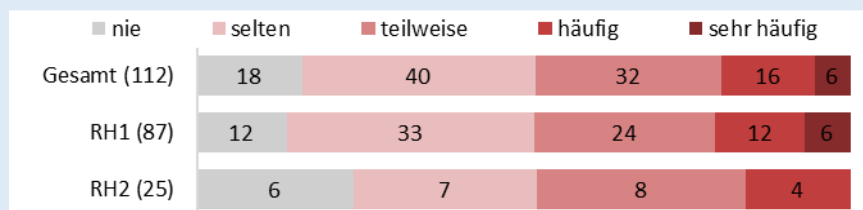
Fußwege

Berufliche Wege

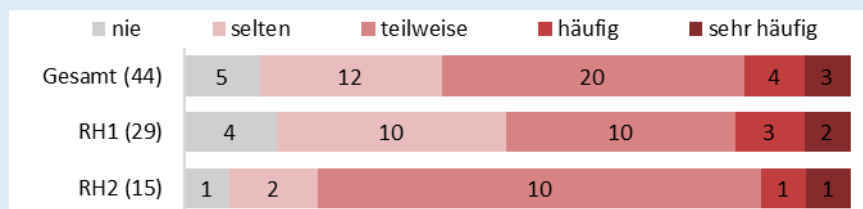


Pkw

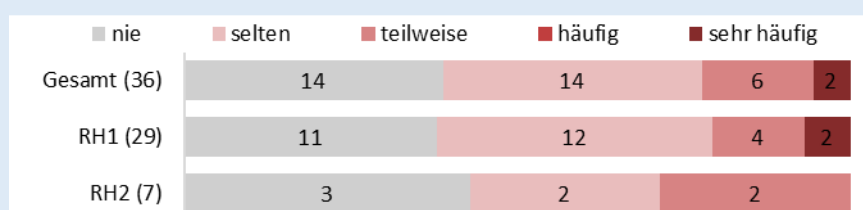
Berufliche Fahrten



Lkw (Berufliche Fahrten)



Innerbetrieblicher Verkehr



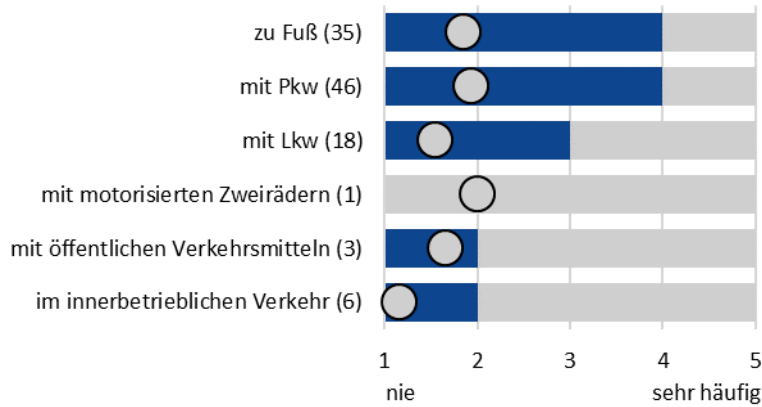


DETAILERGEBNISSE

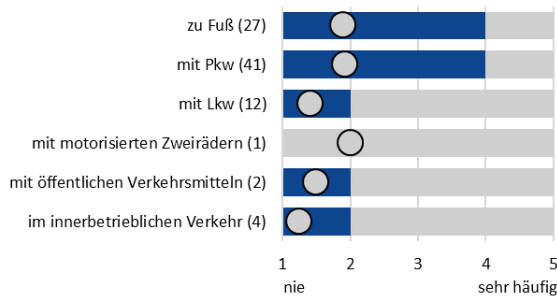
S.1.1. Müdigkeit

Berufliche Fahrten und Wege

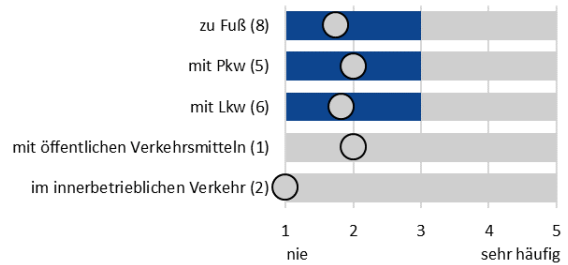
Müdigkeit auf beruflichen Fahrten und Wegen



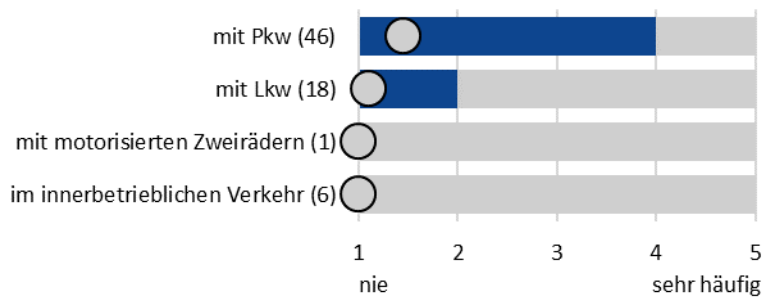
S3_RH1



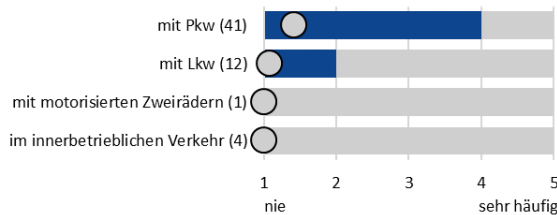
S3_RH2



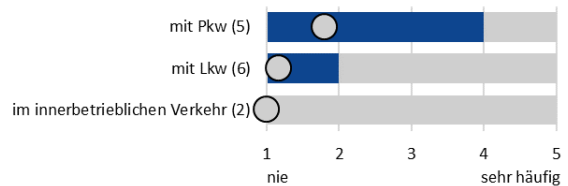
Sekundenschlaf auf beruflichen Fahrten und Wegen



S3_RH1



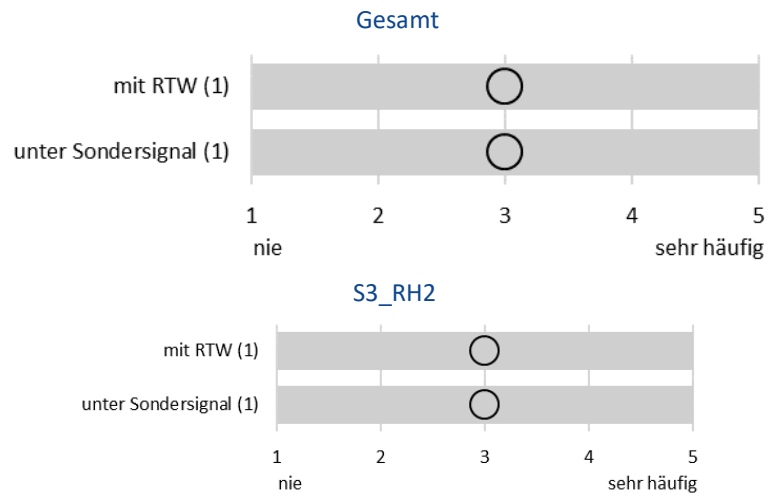
S3_RH2



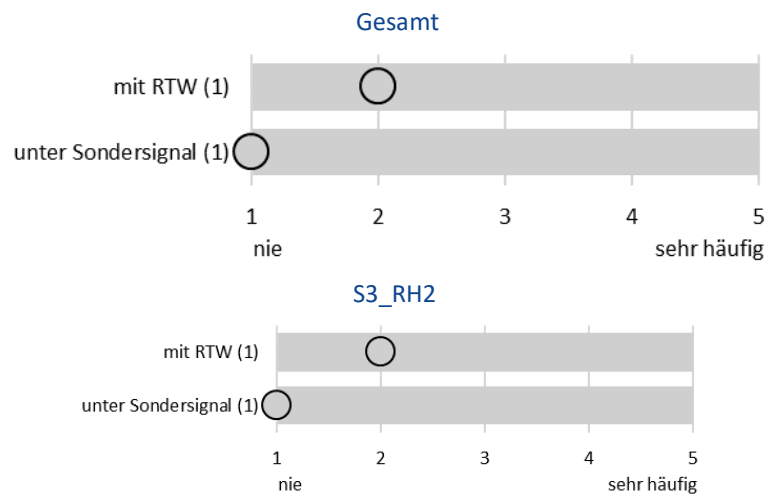


Rettungsdienst

Müdigkeit



Sekundenschlaf

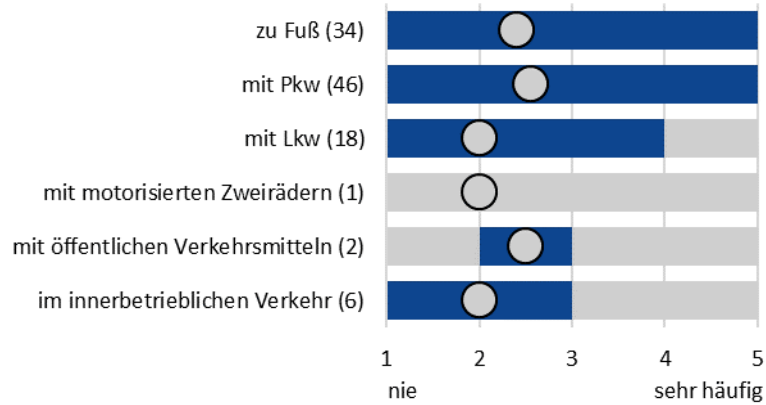




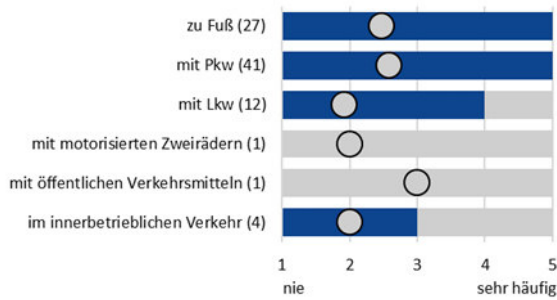
S.1.2. Zeitdruck

Berufliche Fahrten und Wege

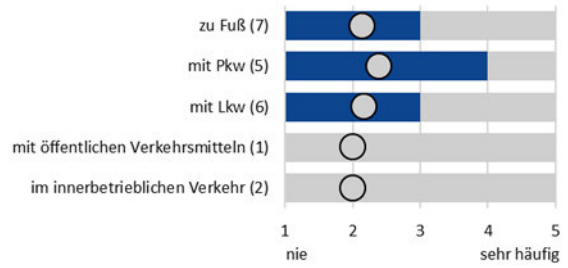
Zeitdruck auf beruflichen Fahrten und Wegen



S3_RH1



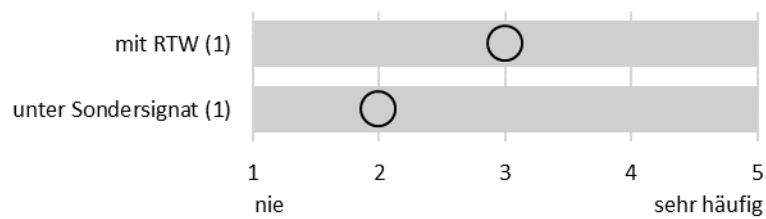
S3_RH2



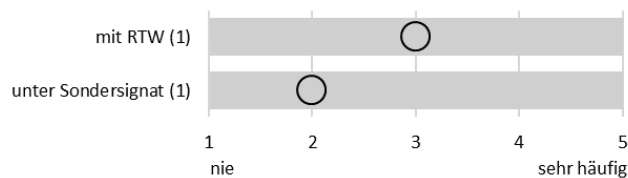
Rettungsdienst

Zeitdruck

Gesamt



S3_RH2

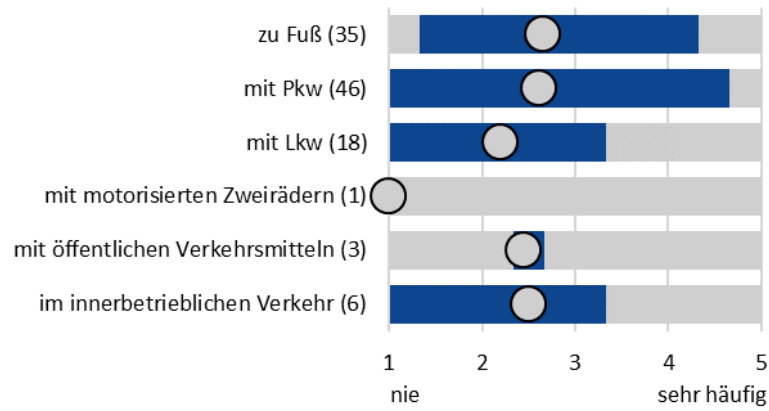




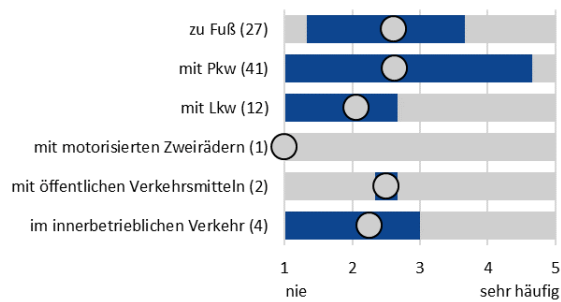
S.1.3. Stressempfinden

Berufliche Fahrten und Wege

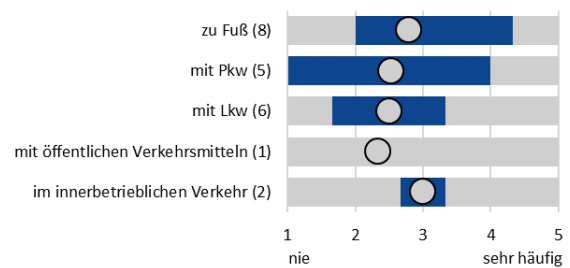
Stressempfinden auf beruflichen Fahrten und Wegen



S3_RH1



S3_RH2

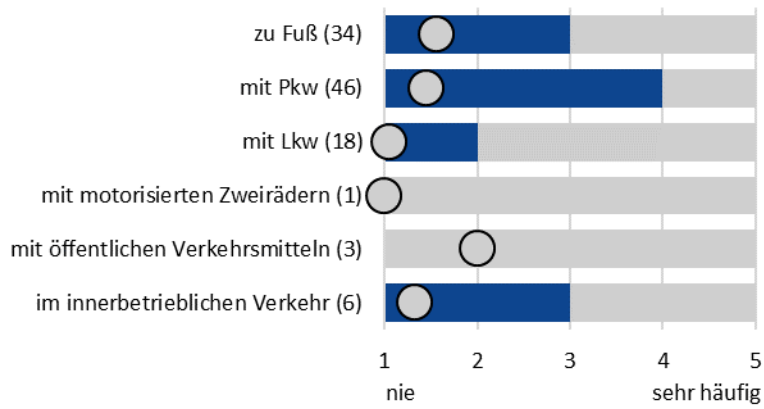




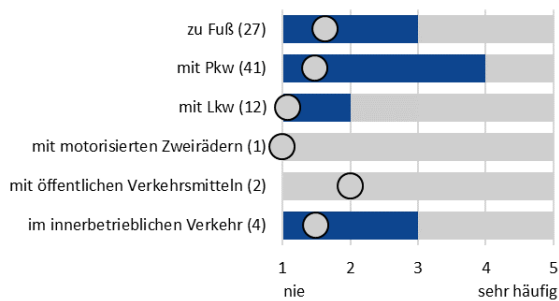
S.1.4. Angst um Sicherheit/Bedrohung

Berufliche Fahrten und Wege

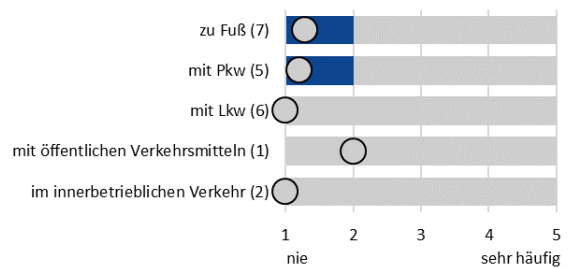
Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Fahrten und Wege



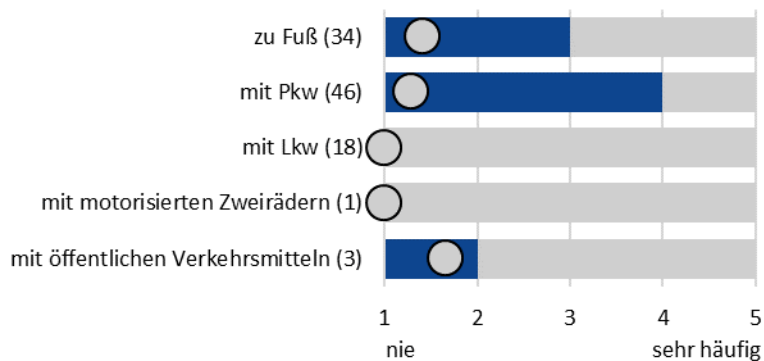
S3_RH1



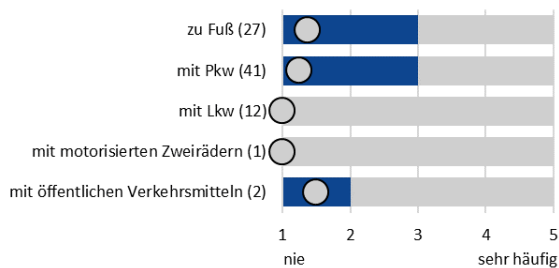
S3_RH2



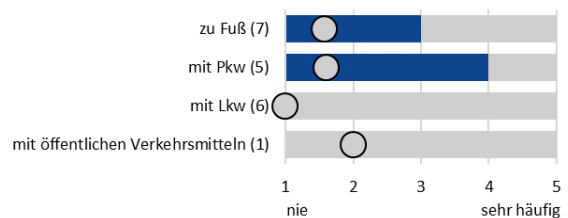
Unsicherheit bzw. Bedrohung während der Pausen

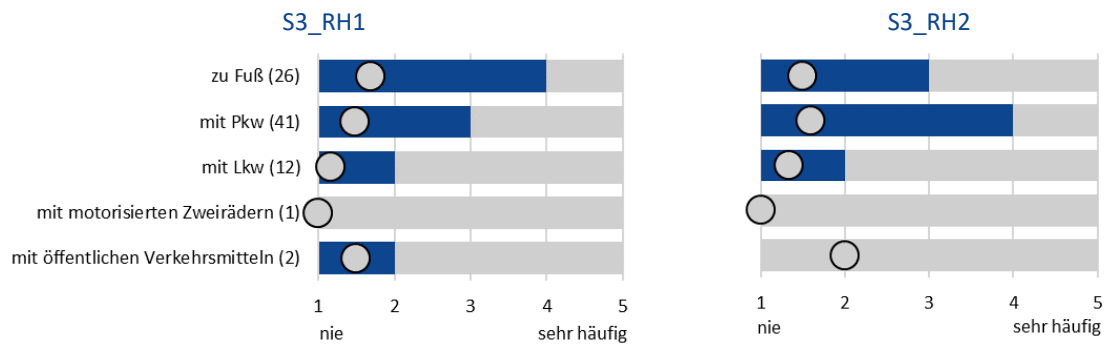
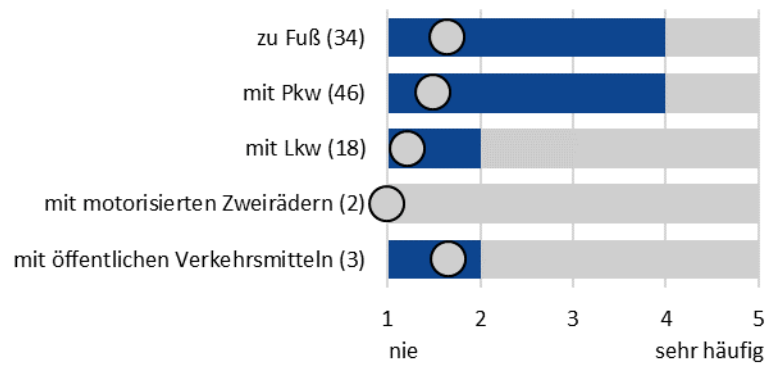


S3_RH1



S3_RH2



Unsicherheit bzw. Bedrohung an Zielorten

Häufigkeit, die ein Beschäftigter zum Opfer von Übergriffen wurde

Opfer von Überfällen	MZP	Nein	1-2 Mal	Mehr als 2 Mal
Als Fußgänger	Gesamt (35)	28	6	1
	S3_RH1 (27)	22	5	0
	S3_RH2 (8)	6	1	1
Mit Pkw	Gesamt (47)	43	4	0
	S3_RH1 (42)	39	3	0
	S3_RH2 (5)	4	1	0
Mit Lkw	Gesamt (18)	17	1	0
	S3_RH1 (12)	11	1	0
	S3_RH2 (6)	6	0	0



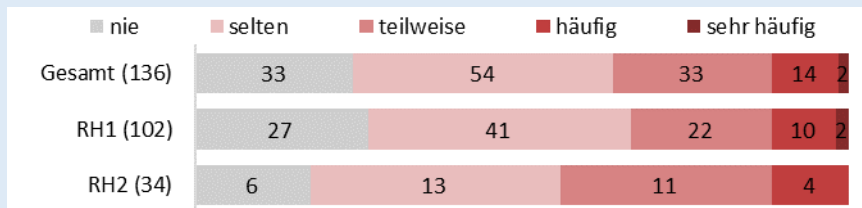
S.2. Ablenkung von der Verkehrsteilnahme

SCREENINGERGEBNISSE

„Ablenkung auf Wegen und Fahrten, z. B. durch Telefonate, ablenkende Gedanken“

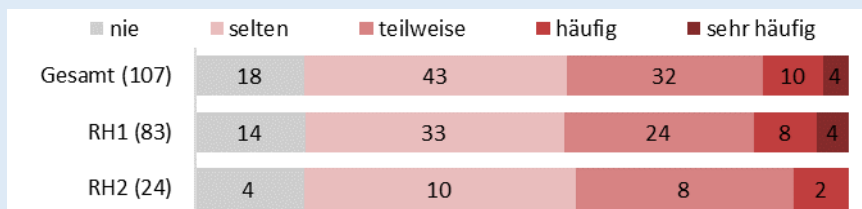
Fußwege

Berufliche Wege

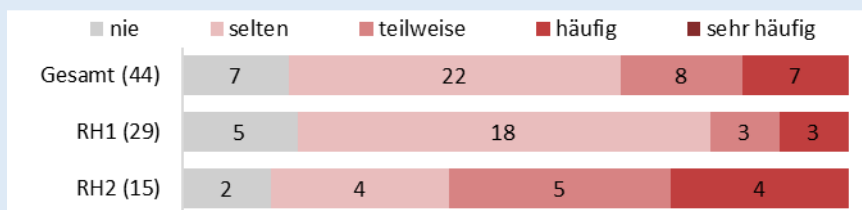


Pkw

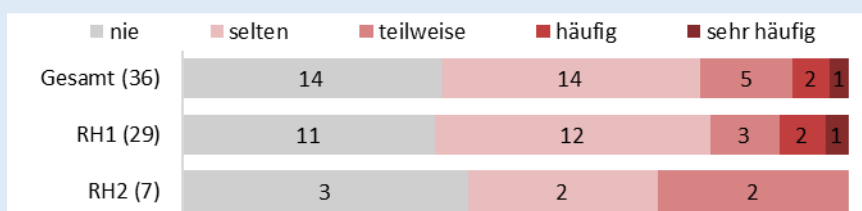
Berufliche Fahrten



Lkw (Berufliche Fahrten)



Innerbetrieblicher Verkehr



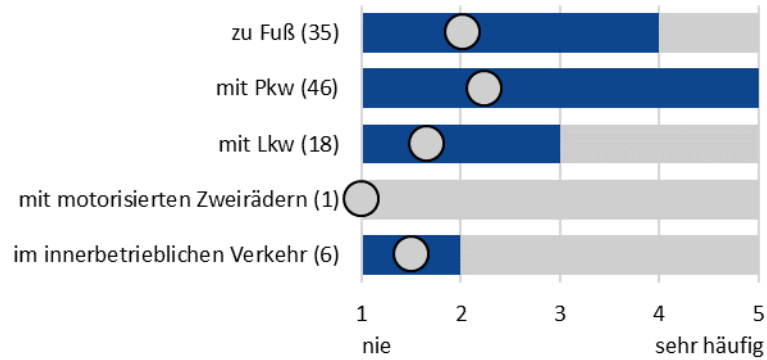


DETAILERGEBNISSE

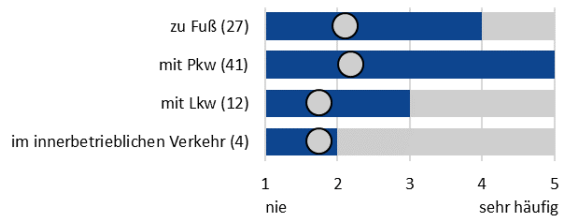
S.2.1. Empfundene Ablenkung

Berufliche Fahrten und Wege

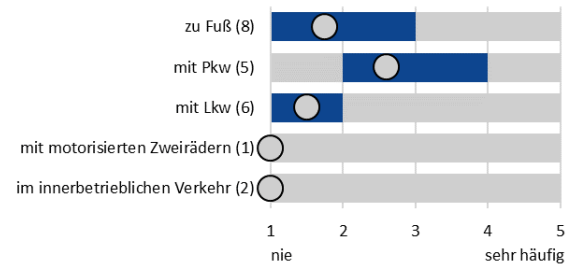
Empfundene Ablenkung vom Verkehr bzw. Unkonzentriertheit



S3_RH1



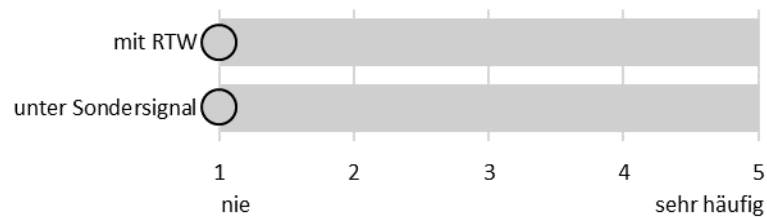
S3_RH2



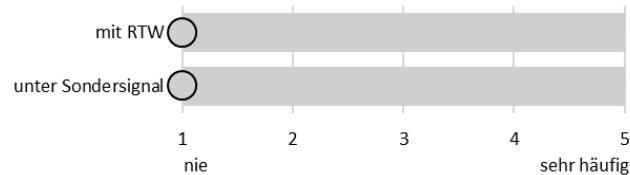
Rettungsdienst

Empfundene Ablenkung vom Verkehr bzw. Unkonzentriertheit

Gesamt (1)

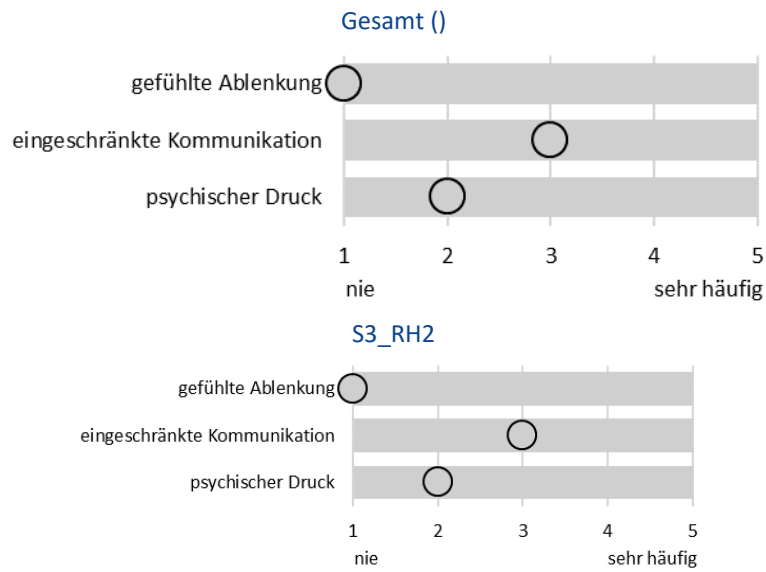


S3_RH2 (1)



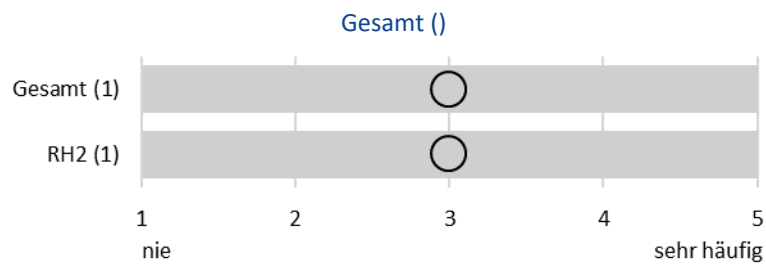


Art der Ablenkung bei Sondersignalfahrten



Ablenkung auf den Wegen zum / vom Fahrzeug

Mit Rettungswagen

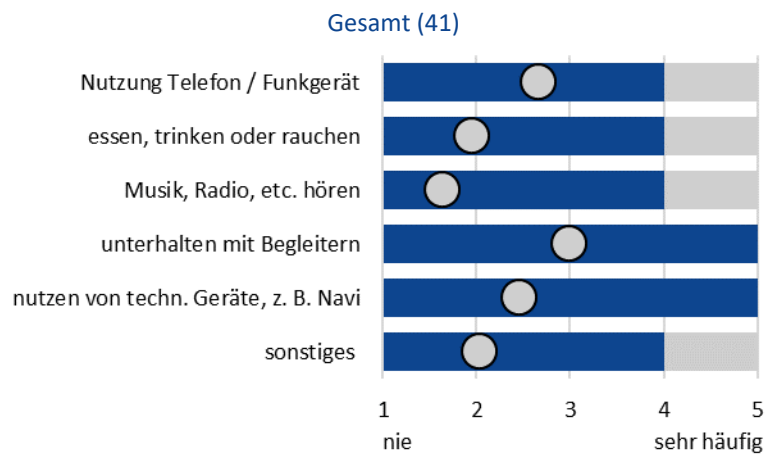


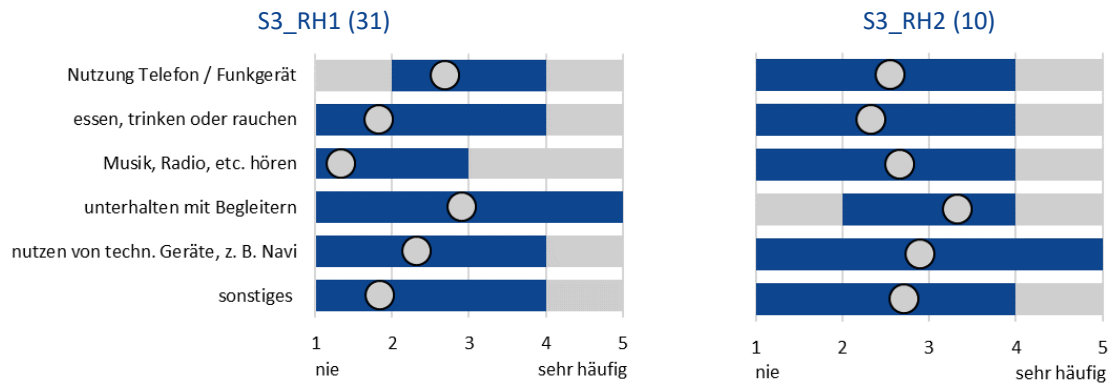
S.2.2. Parallelhandlungen

Fußwege

Berufliche Wege

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

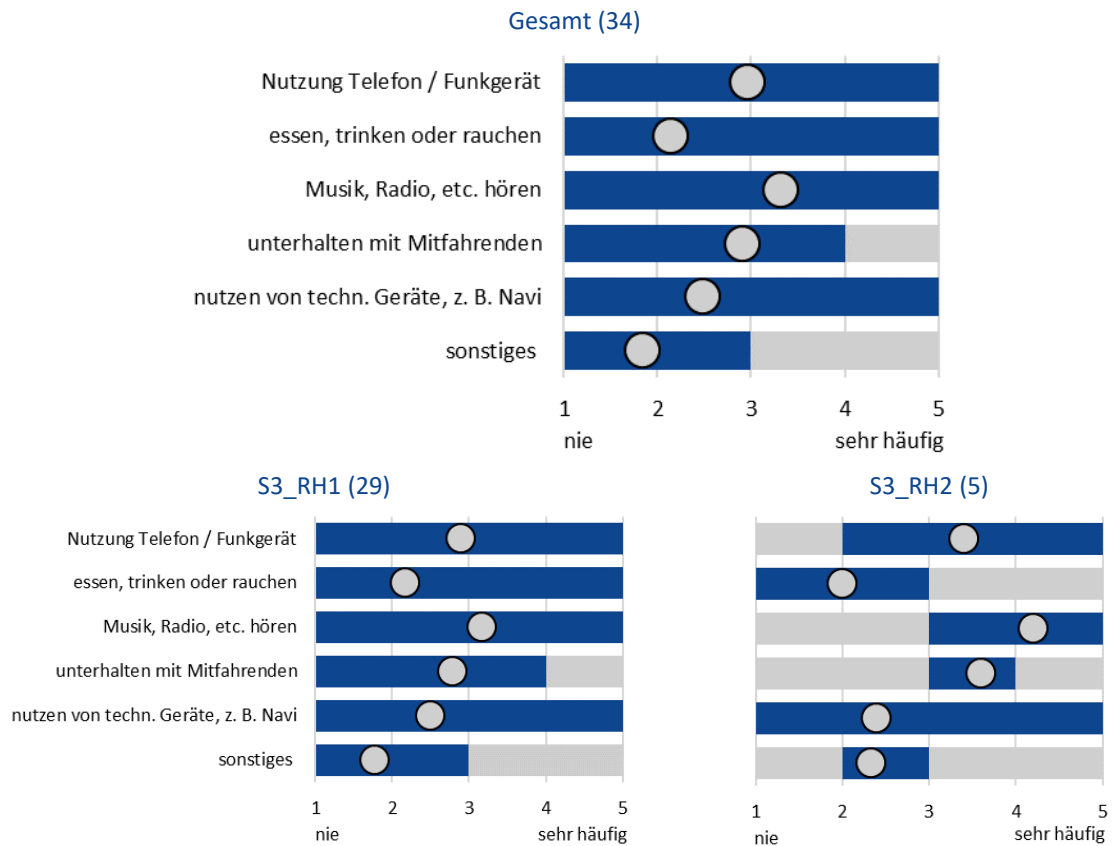




Pkw

Berufliche Fahrten

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen



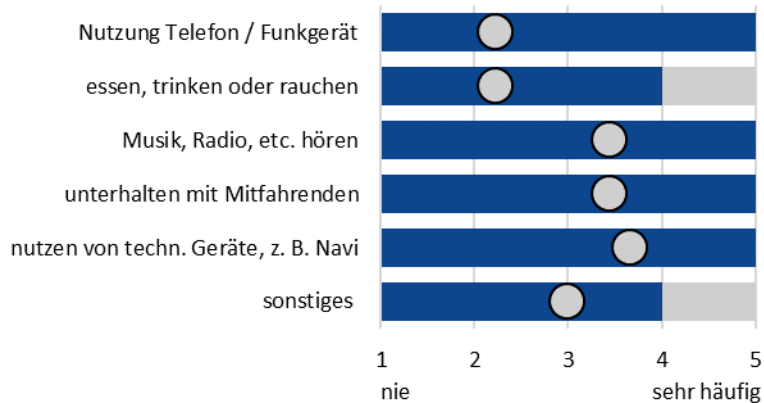


Lkw

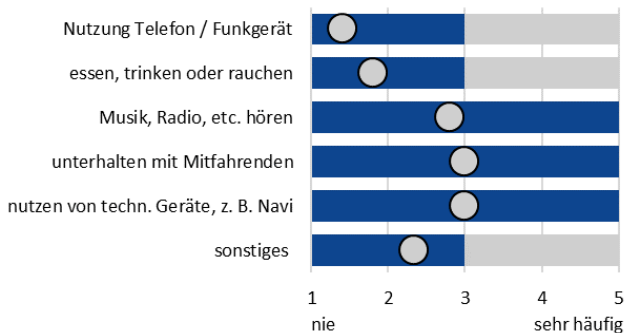
Berufliche Fahrten

Häufigkeit und Arten von Parallelhandlungen

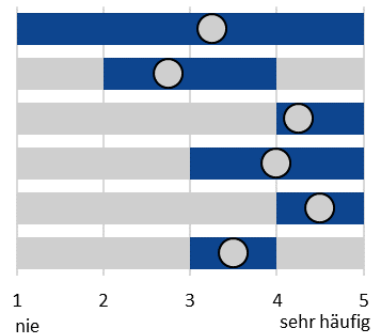
Gesamt (9)



S3_RH1 (5)



S3_RH2 (4)





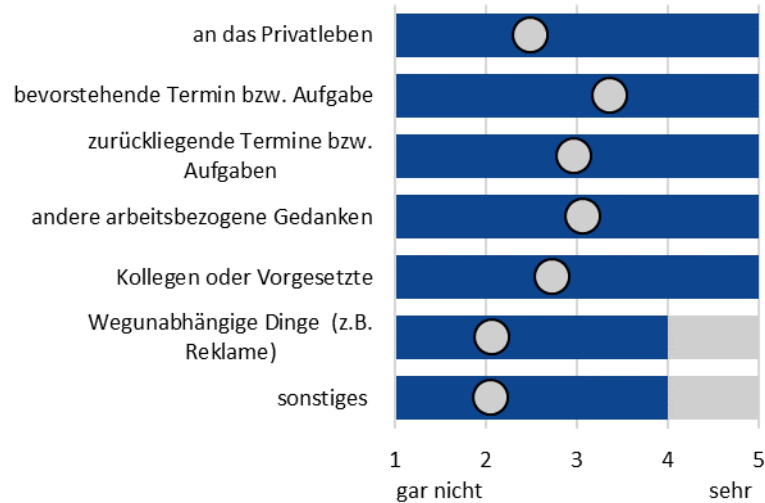
S.2.3. Ablenkende Gedanken

Fußwege

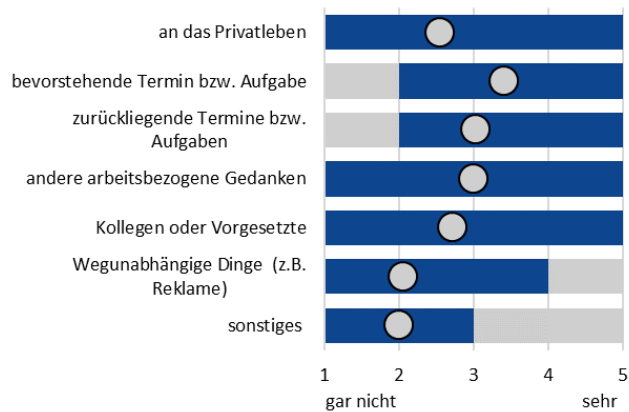
Berufliche Wege

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

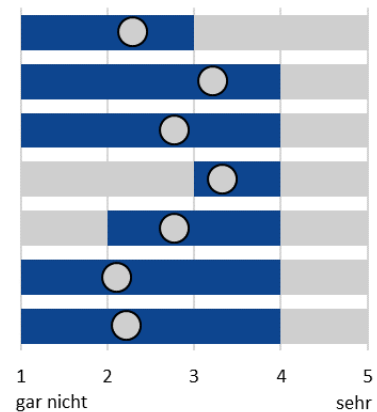
Gesamt (41)



S3_RH1 (32)



S3_RH2 (9)



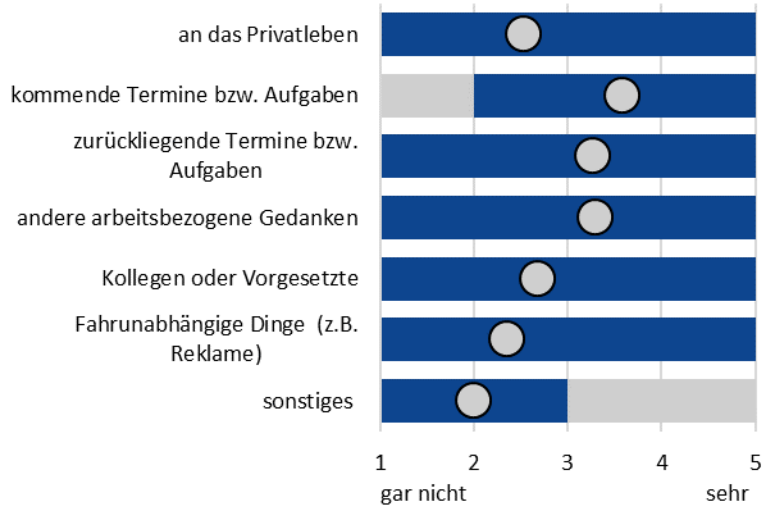


Pkw

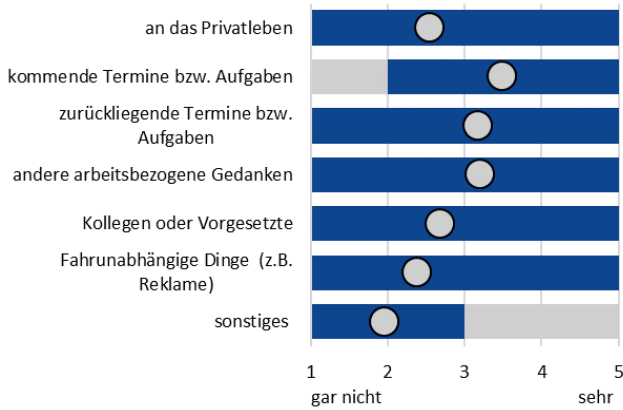
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

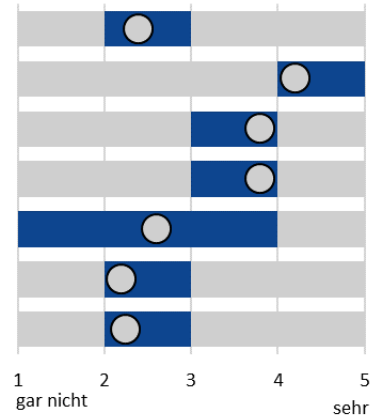
Gesamt (34)



S3_RH1 (29)



S3_RH2 (5)



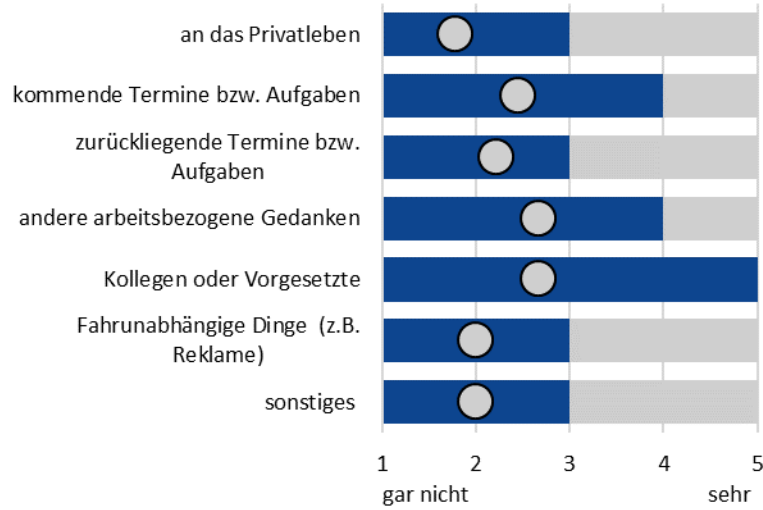


Lkw

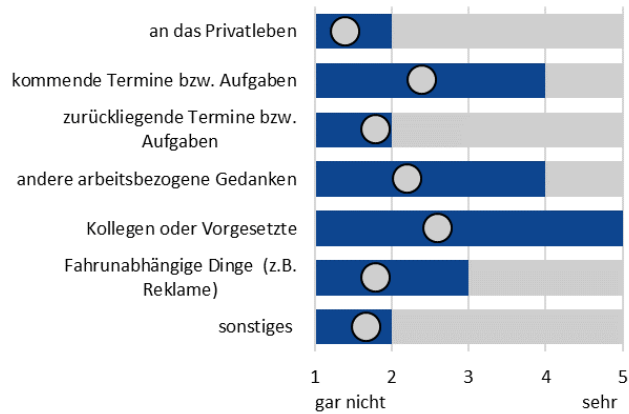
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ablenkenden Gedanken während der Fahrt

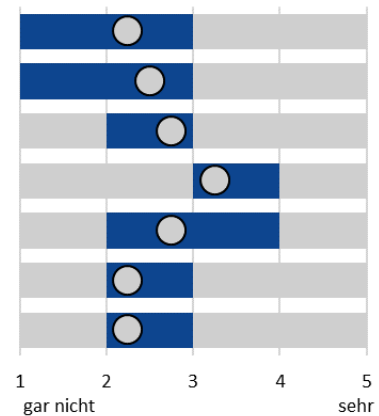
Gesamt (9)



S3_RH1 (5)



S3_RH2 (4)





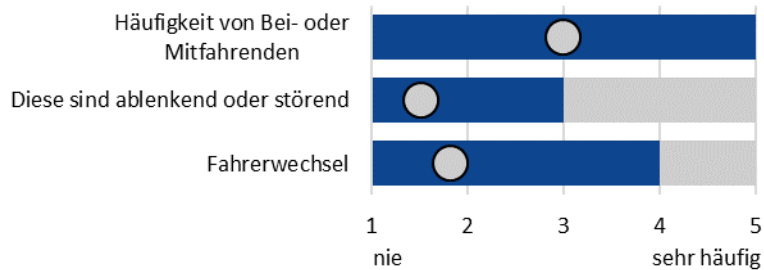
S.2.4. Beifahrer und Mitreisende

Pkw

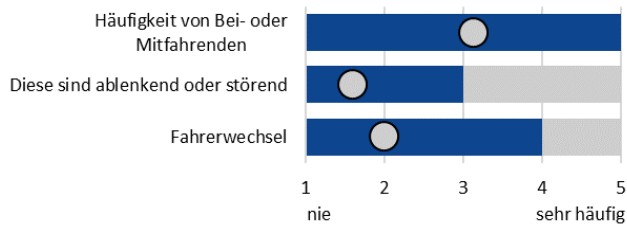
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen

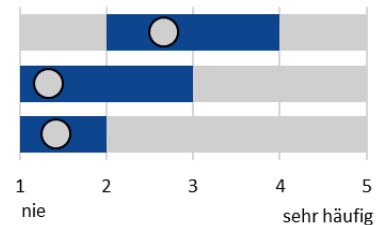
Gesamt (42)



S3_RH1 (30)



S3_RH2 (12)

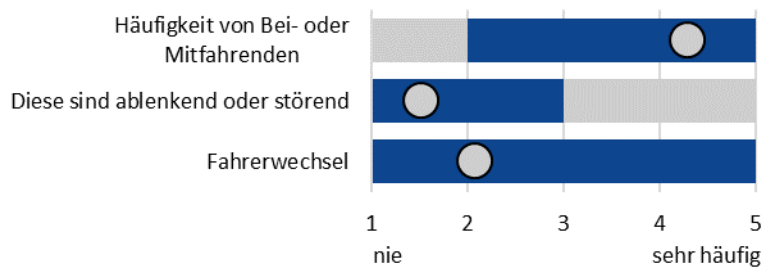


Lkw

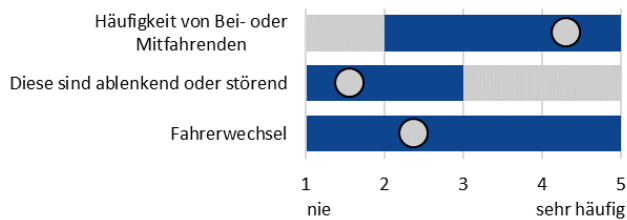
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von mitfahrenden / mitreisenden Personengruppen

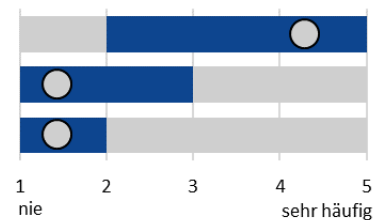
Gesamt (23)



S3_RH1 (16)



S3_RH2 (7)



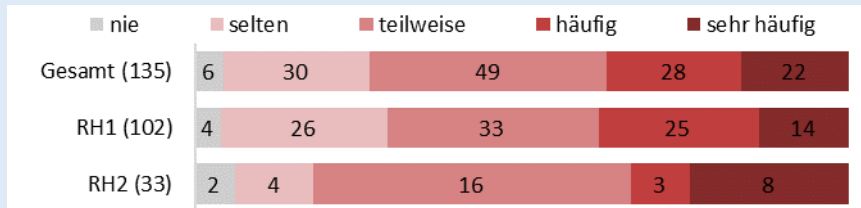


S.3. Besonders anspruchsvolle Verkehrssituationen und unangenehme Ereignisse

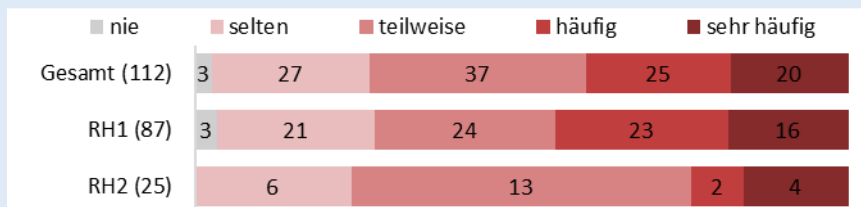
SCREENINGERGEBNISSE

„Häufigkeit von besonderen Verkehrssituation auf beruflichen Fahrten, z.B. Wege in Dunkelheit, besondere Unfallschwerpunkte“

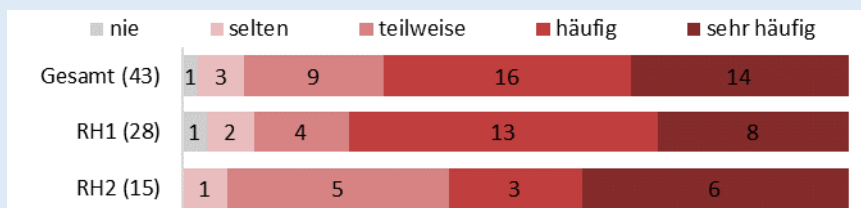
Fußwege



Pkw



Lkw





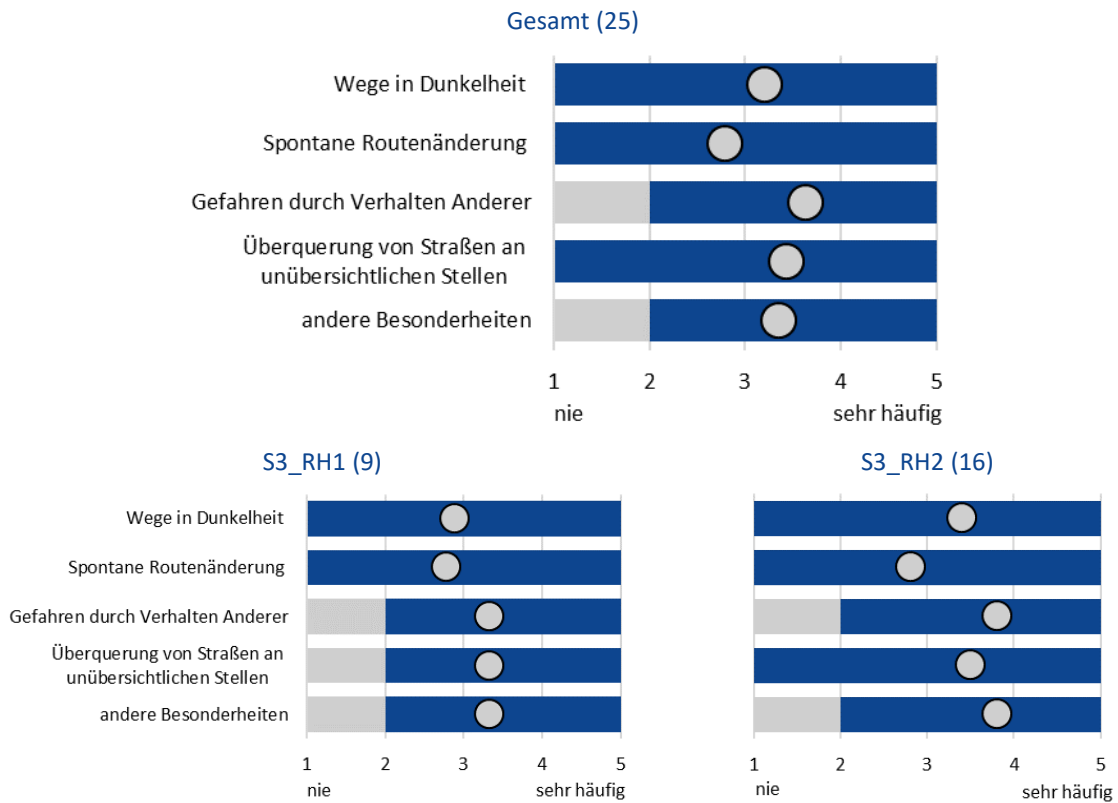
DETAILERGEBNISSE

S.3.1. Kritische Verkehrssituationen

Fußwege

Berufliche Wege

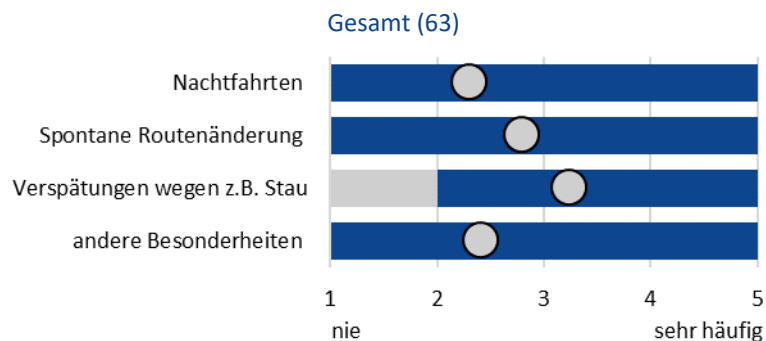
Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen



Pkw

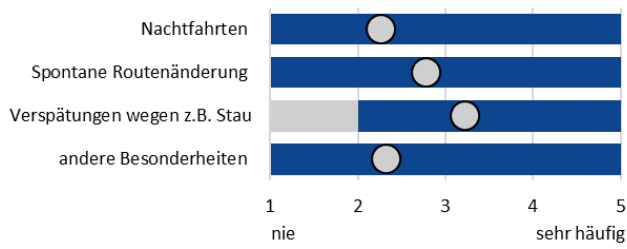
Berufliche Fahrten

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen

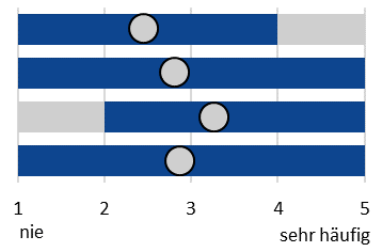




S3_RH1 (52)



S3_RH2 (11)

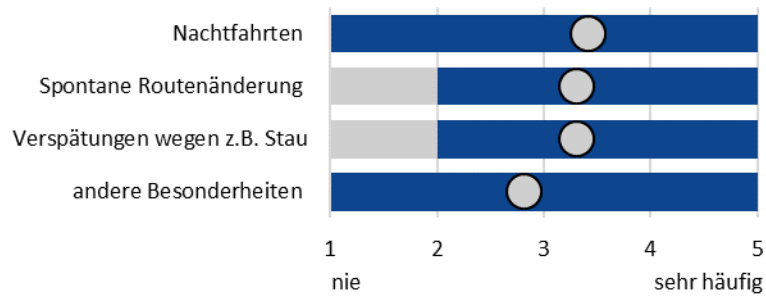


Lkw

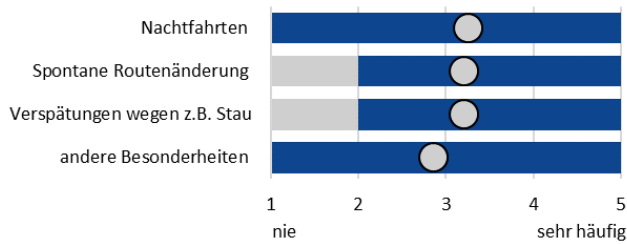
Berufliche Fahrten

Häufigkeit kritischer Verkehrssituationen

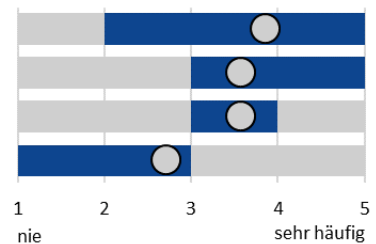
Gesamt (26)



S3_RH1 (19)



S3_RH2 (7)





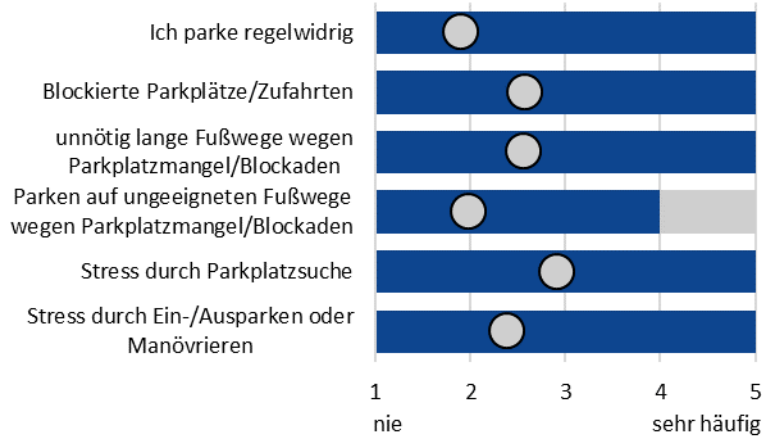
S.3.2. Parksituation

Pkw

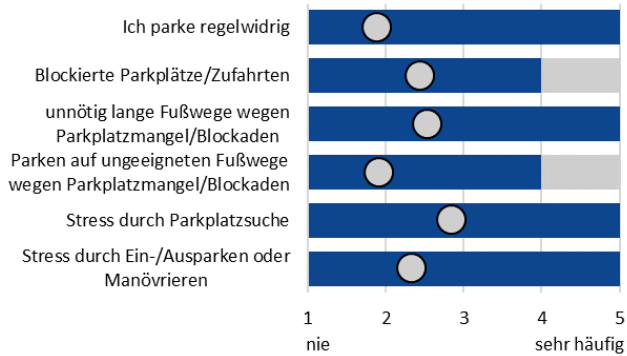
Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

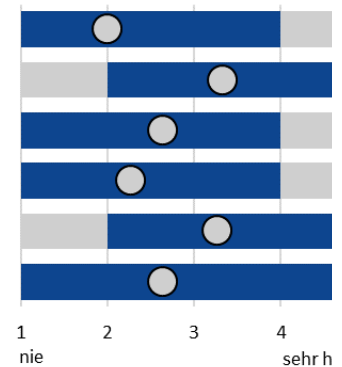
Gesamt (62)



S3_RH1 (51)



S3_RH2 (11)

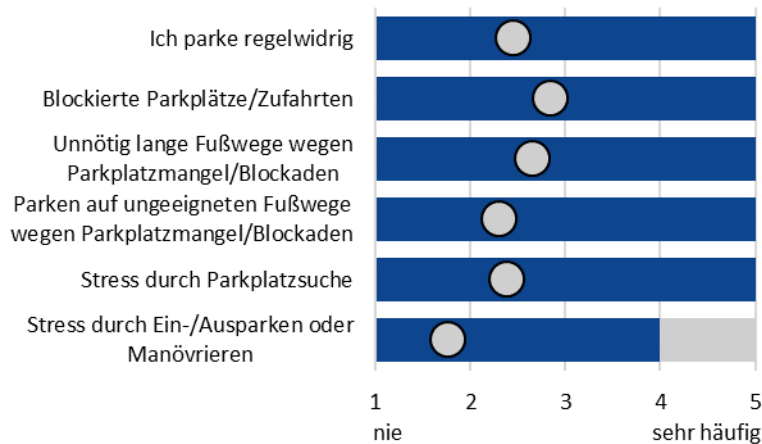


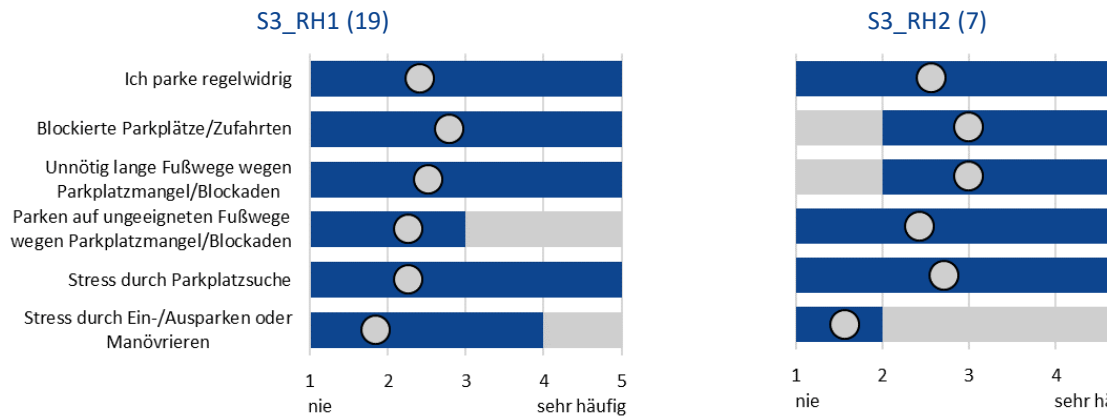
Lkw

Berufliche Fahrten

Häufigkeit von ungünstigen Parksituationen

Gesamt (26)



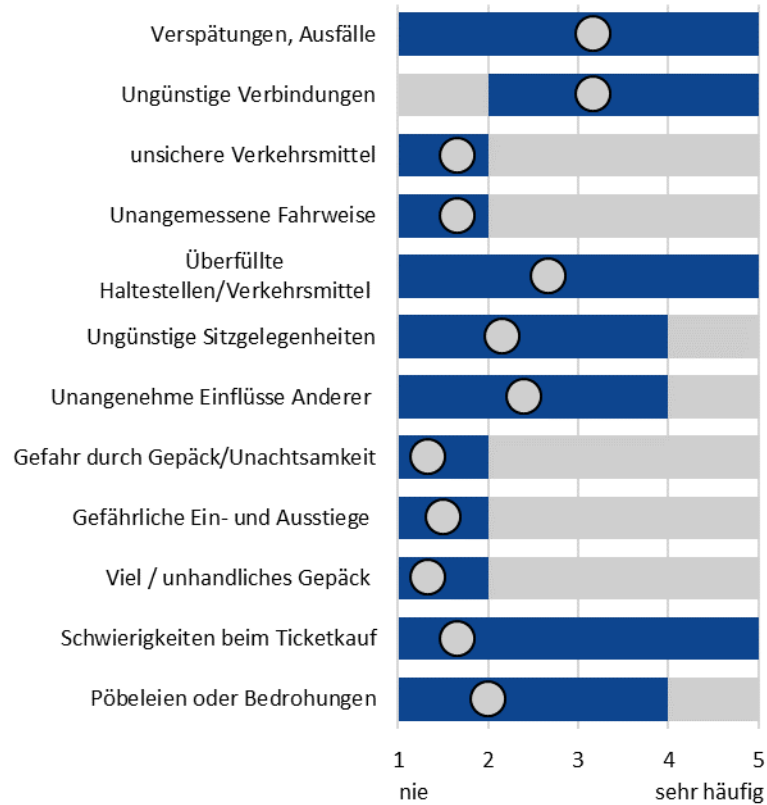


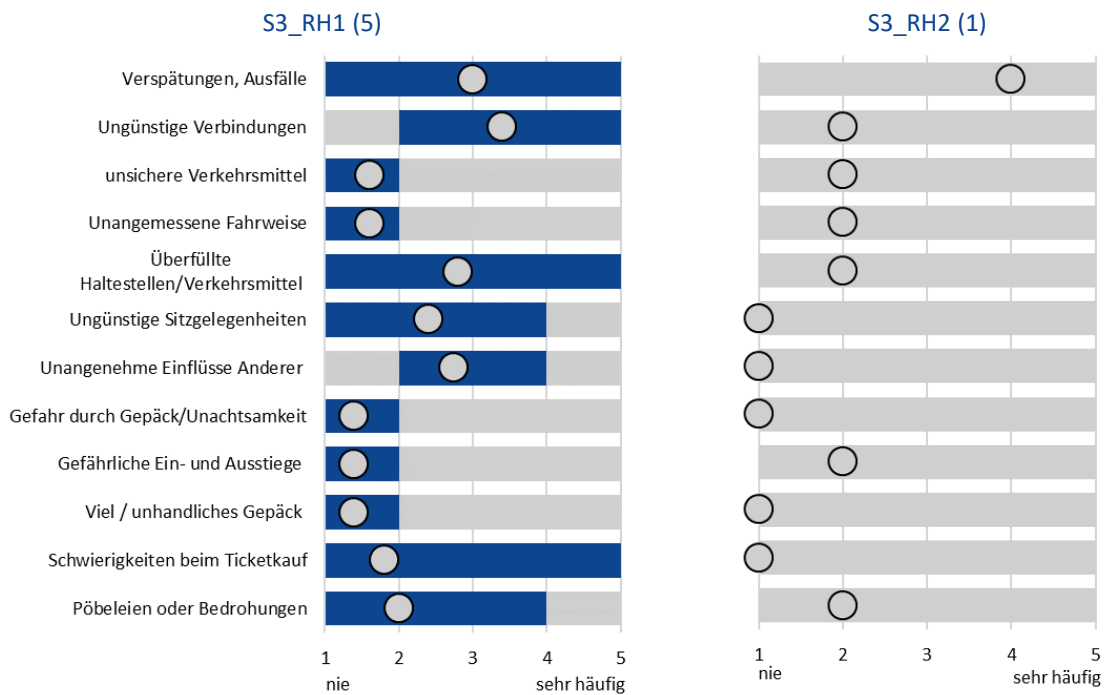
S.3.3. Unannehmlichkeiten bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Berufliche Fahrten und Wege

Häufigkeit ungünstiger Situationen während der Fahrten

Gesamt (6)





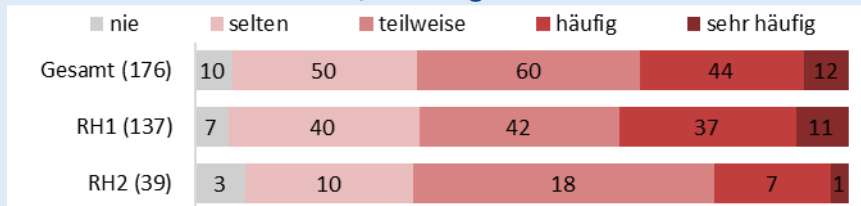


Organisation

O.1. Arbeitsvolumen

SCREENINGERGEBNISSE

„Es werden mehr als 40 Stunden/Woche gearbeitet z. B. durch Überstunden.“



DETAILERGEBNISSE

O.1.1. Arbeitszeit und Überstunden

	Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit (in Stunden)			Davon Überstunden/Mehrarbeit pro Woche (in Stunden)	
	Spannweite	Mittelwert	Personen, mit mind. 50 Arbeitsstunden pro Woche	Spannweite	Mittelwert
Gesamt (47)	8 – 64	40,5	4	0 – 10	1,96
S3_RH1 (35)	8 – 50	40,3	1	0 – 10	2
S3_RH2 (12)	40 – 64	40,9	3	0 – 5	1,82

Schwankungen beim Arbeitsaufkommen

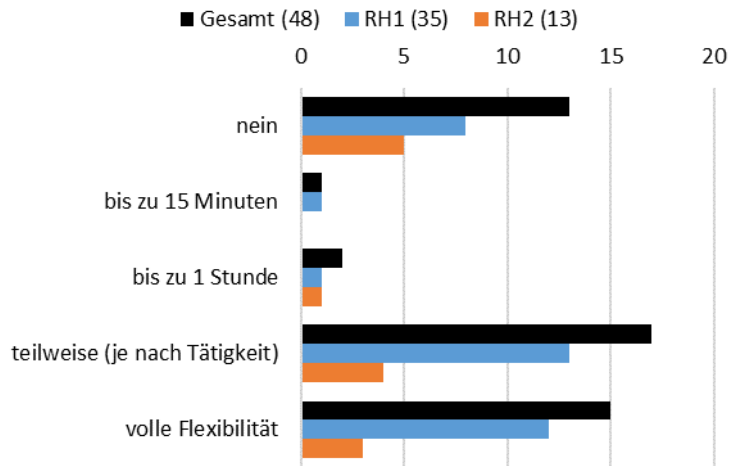
saisonale Schwankungen z.B. Weihnachtsgeschäft, projektbedingte Schwankungen

	keine	ja, wird jedoch nicht in der Planung der Arbeitszeit berücksichtigt	ja, in Saisonzeiten gelten bei uns andere Arbeitszeiten
Gesamt (46)	26	18	2
S3_RH1 (34)	21	11	2
S3_RH2 (12)	5	7	0



Einfluss auf die Arbeitszeit

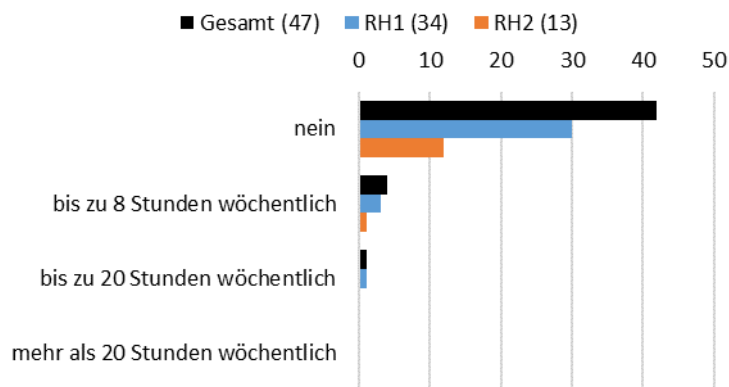
Einflussmöglichkeiten und -spanne auf die Arbeitszeiten



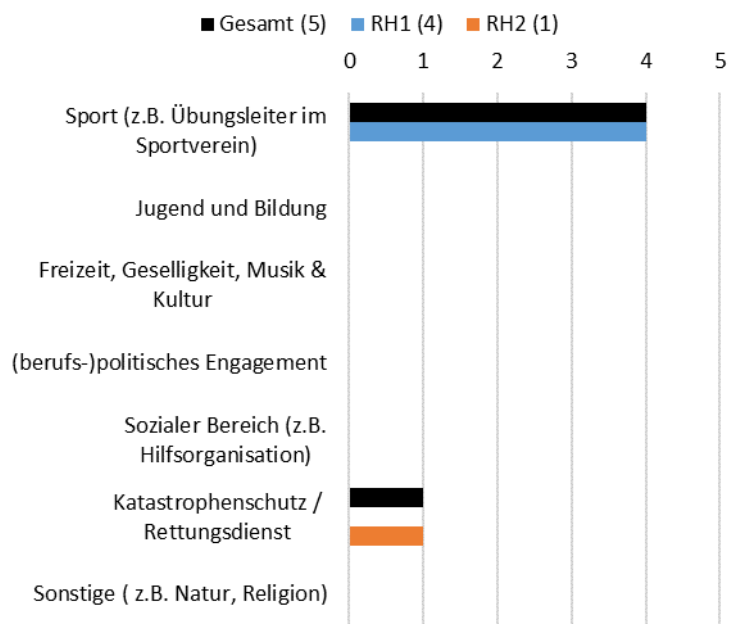
O.1.2. Ehrenamt und Nebentätigkeit

Ehrenamt

Häufigkeit eines Ehrenamtes



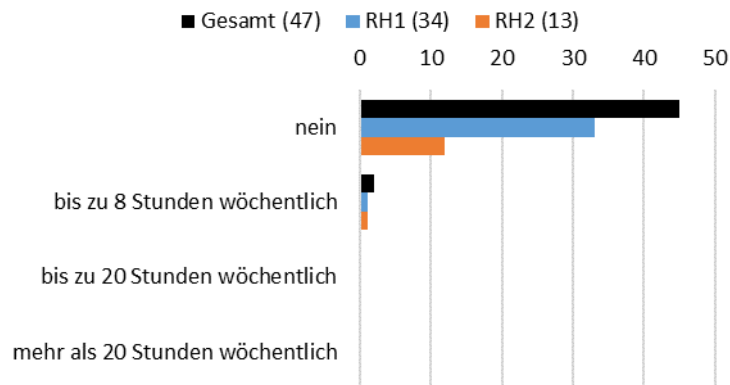
Arten des Ehrenamts





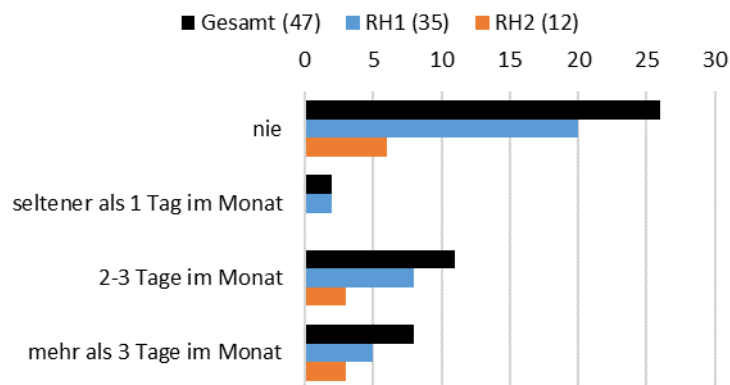
Nebentätigkeit

Häufigkeit von Nebentätigkeiten

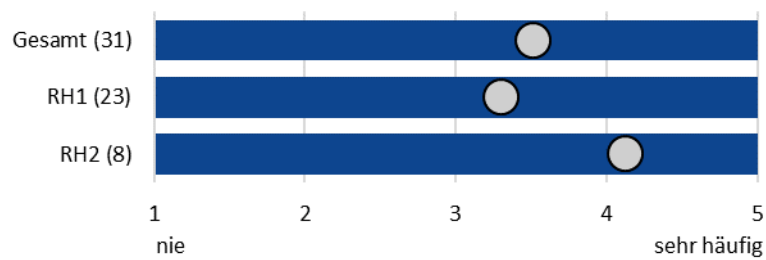


O.1.3. Bereitschaftsdienst

Häufigkeit von zusätzlichen Bereitschaftsdiensten



Bereitschaftsdienste erfordern Arbeits- bzw. Fahrtätigkeit

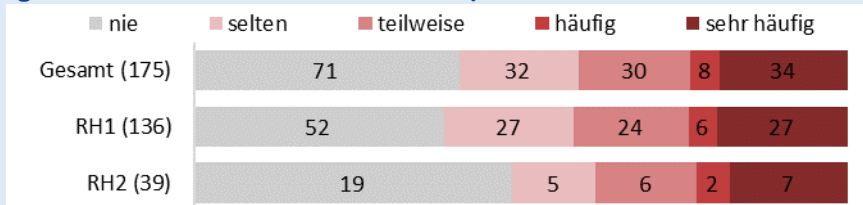




O.2. Schicht- und Wochenendarbeit

SCREENINGERGEBNISSE

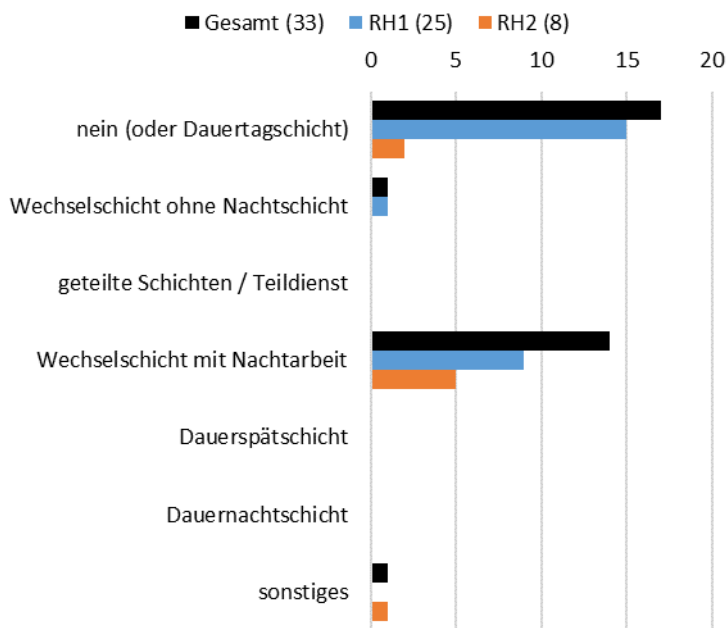
„Häufigkeit von unüblichen Arbeitszeiten (z. B. Wechsel- oder Nachtschichten)“



DETAILERGEBNISSE

Schichtarbeit

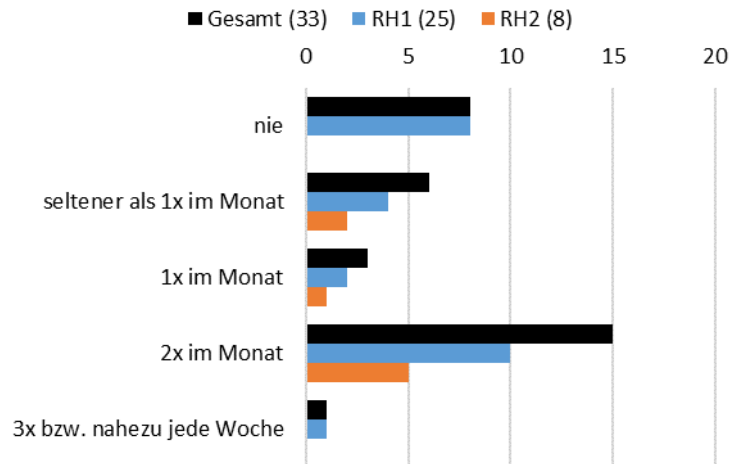
Art der Schichtarbeit



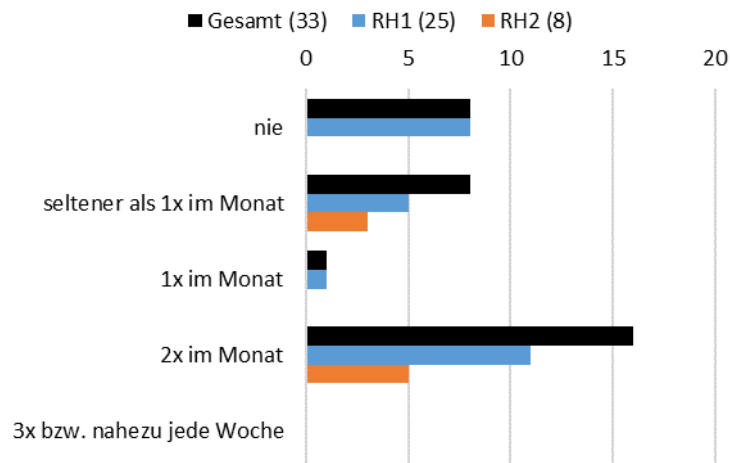


Wochenendarbeit

Häufigkeit von Samstagsarbeit

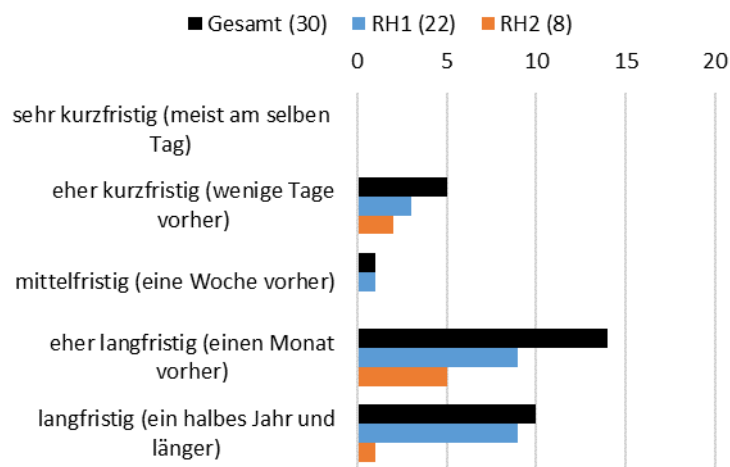


Häufigkeit von Sonntagsarbeit



Planungshorizont

Langfristigkeit der Planung



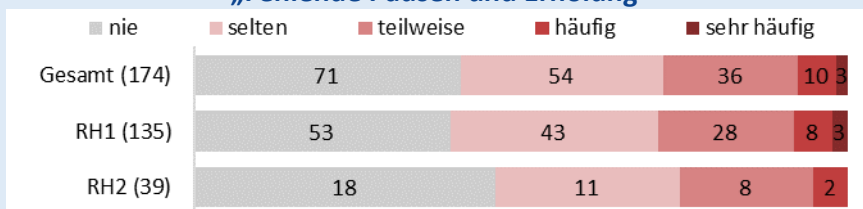


O.3. Arbeitspausen und Erholung

SCREENINGERGEBNISSE

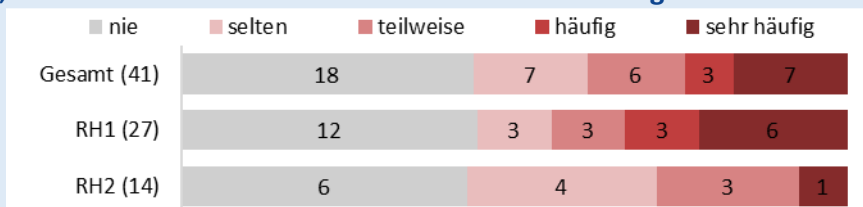
Alle Verkehrsmittel

„Fehlende Pausen und Erholung“



Rast und Ruhezeit bei Lkw

„Gesetzliche Rast- und Ruhezeiten können nicht eingehalten werden.“

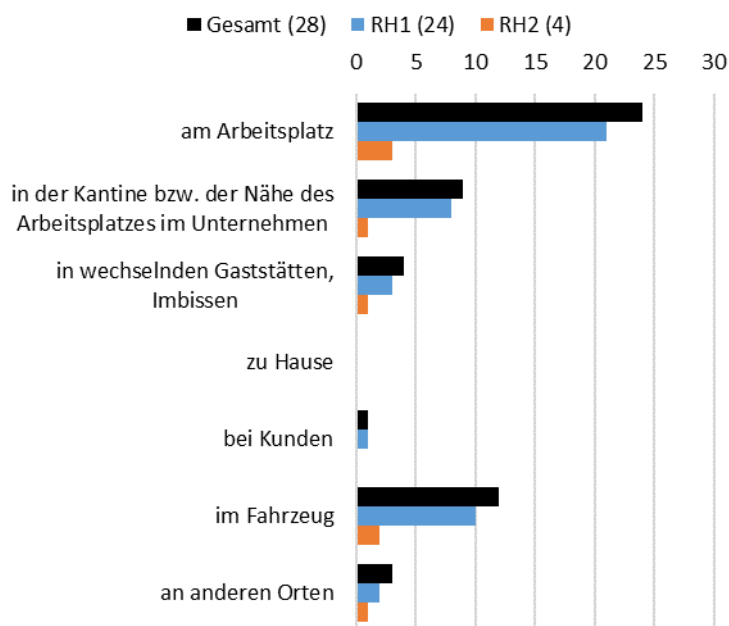


DETAILIERGEBNISSE

O.3.1. Gestaltung der Pausen

Pausenort

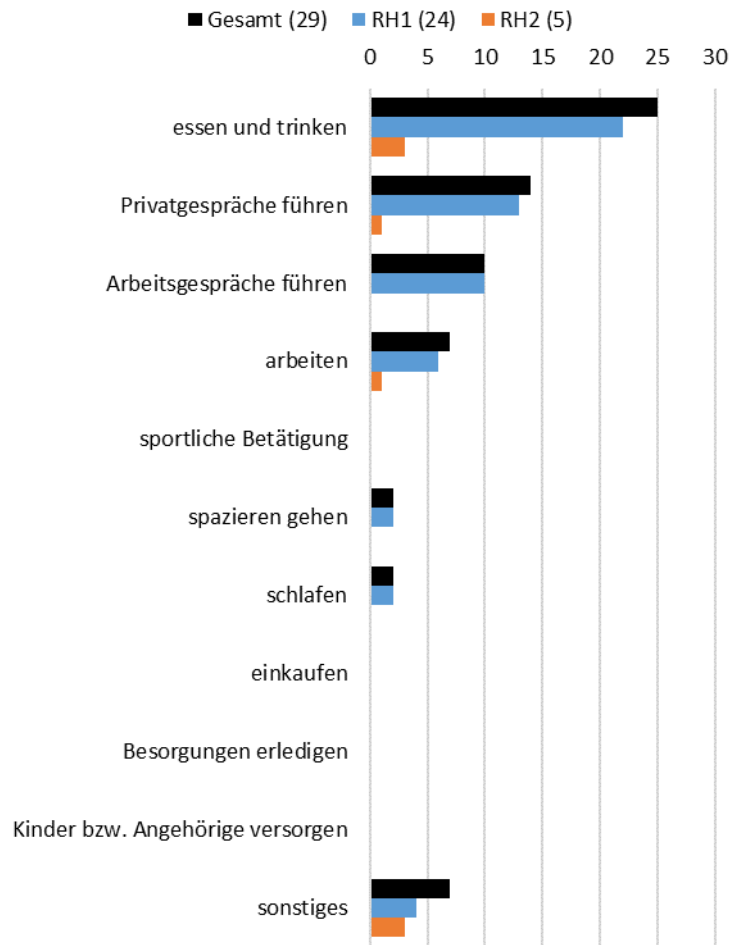
Mehrfachnennungen möglich



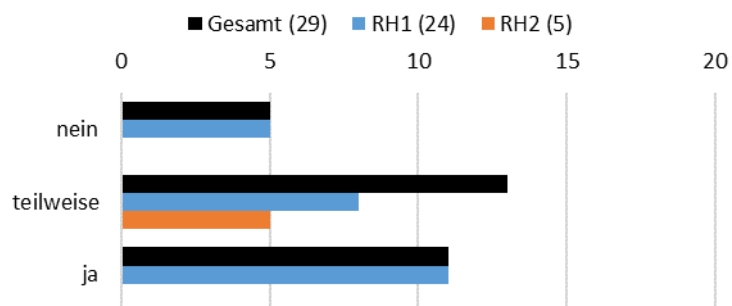


Beschäftigung während der Pausen

Mehrfachnennungen möglich



Mitbestimmungsmöglichkeiten der Pausenzeiten



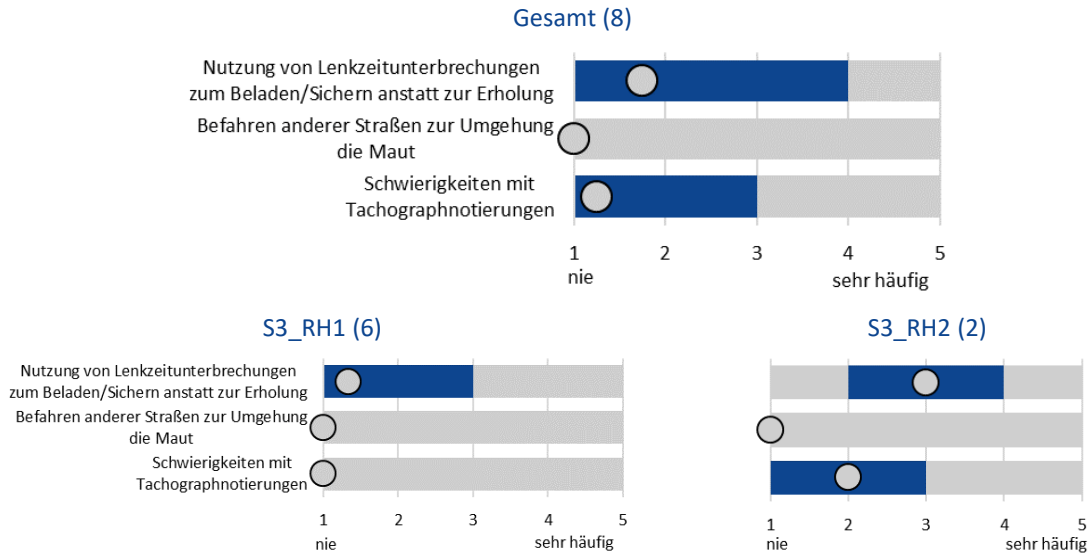


O.3.3. Rast und Erholung auf beruflichen Fahrten

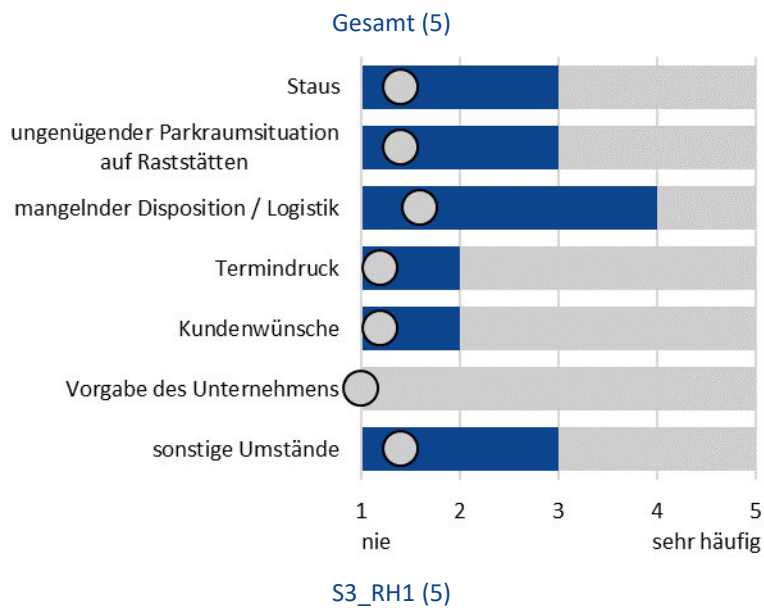
Lkw

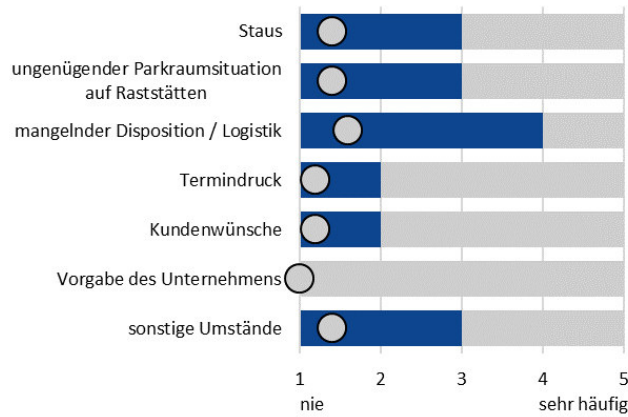
Ausdehnung der Arbeitszeiten

Bedingungen, die die Arbeitszeit verlängern



Gründe für Lenkzeitüberschreitungen

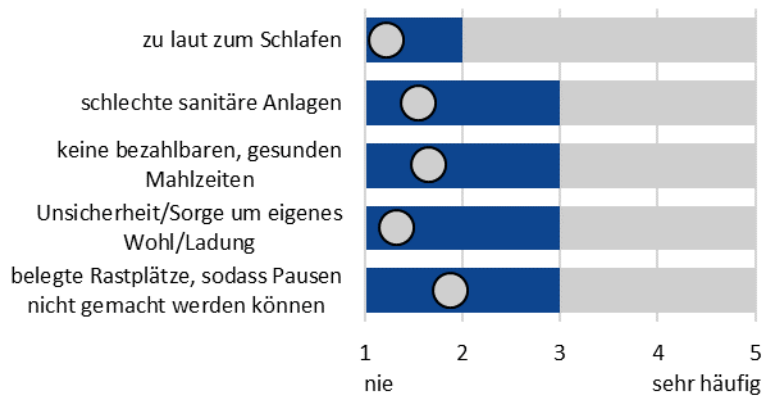




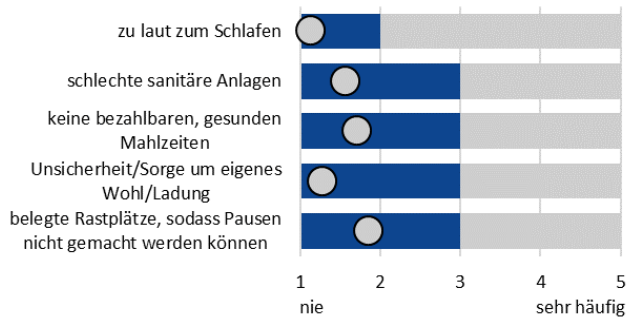
Situation am Rastplatz

Bedingungen am Rastplatz

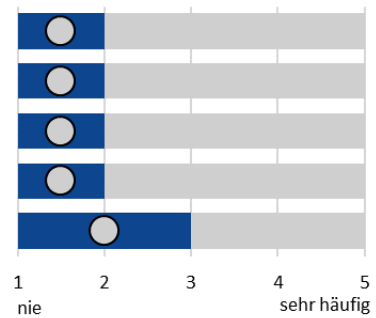
Gesamt (9)



S3_RH1 (7)



S3_RH2 (2)



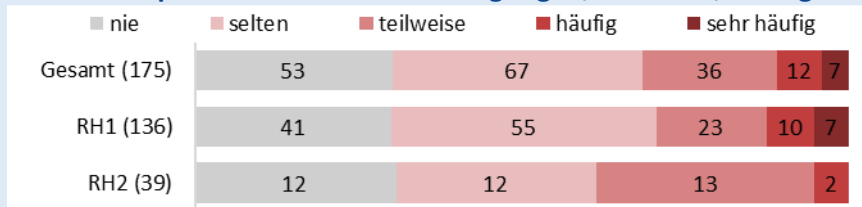


O.4. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen

SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

„Arbeit unter körperlich belastenden Bedingungen, z.B. Lärm, Zwangshaltung.“

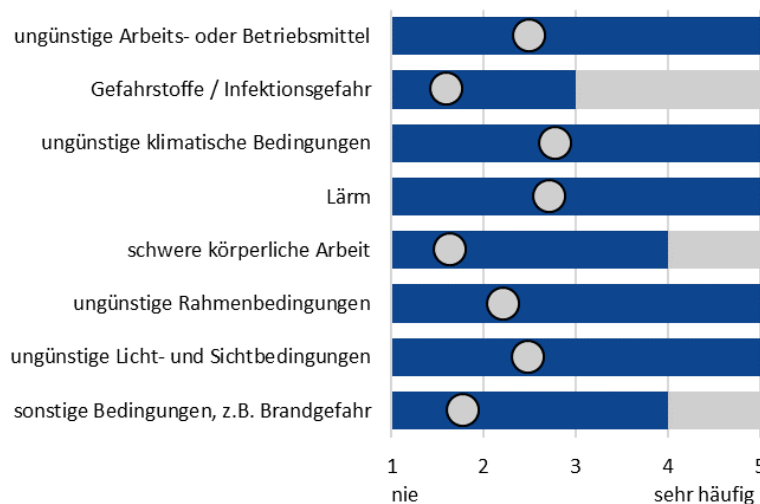


DETAILERGEBNISSE

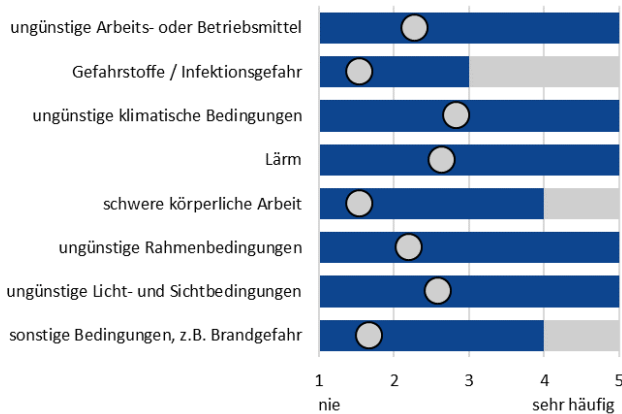
O.4.1. Bei der Tätigkeit im Unternehmen (am Arbeitsplatz)

Bedingungen bei der Arbeit

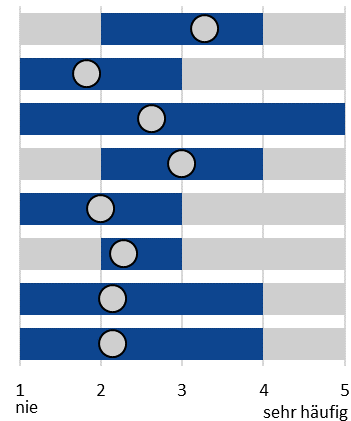
Gesamt (32)



S3_RH1 (25)



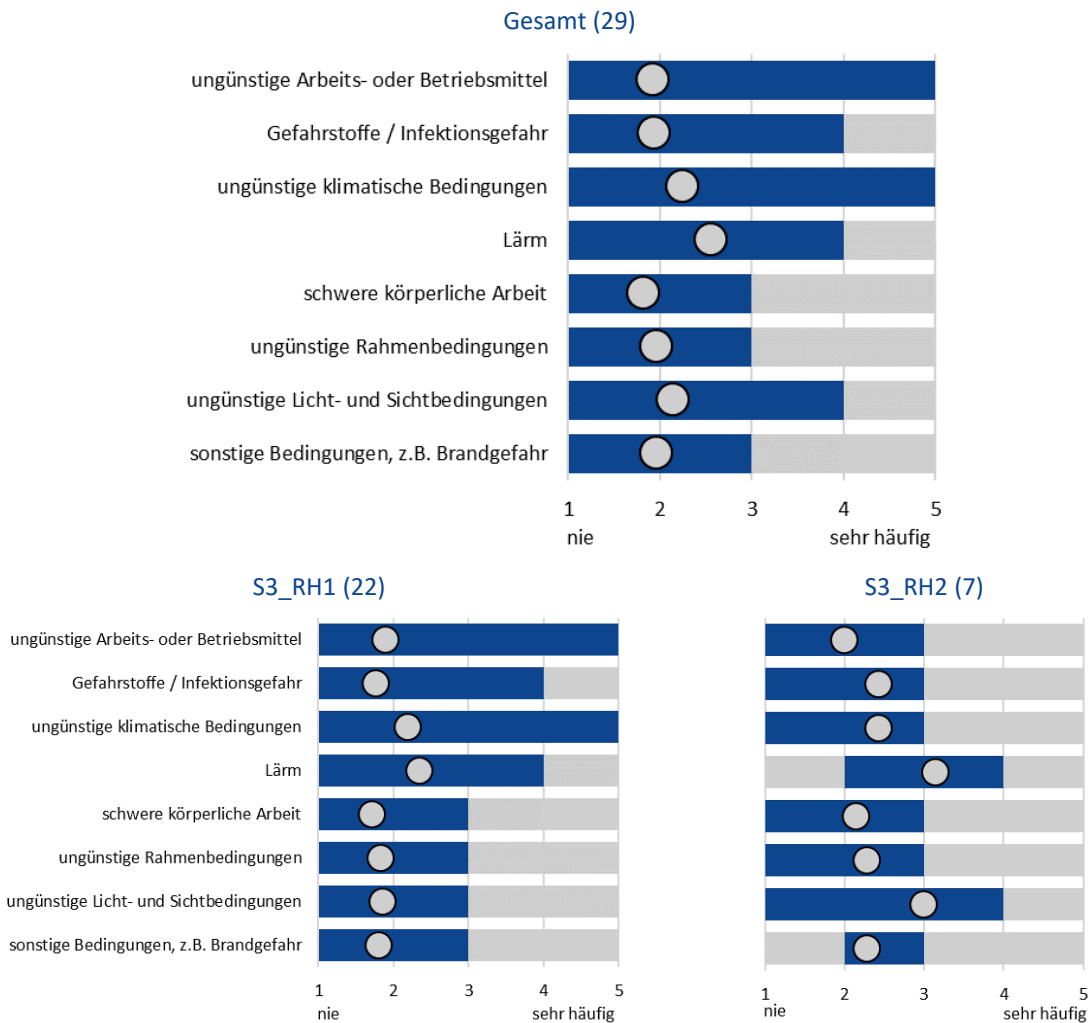
S3_RH2 (6)





O.4.2. Auf beruflichen Fahrten

Bedingungen bei der Arbeit



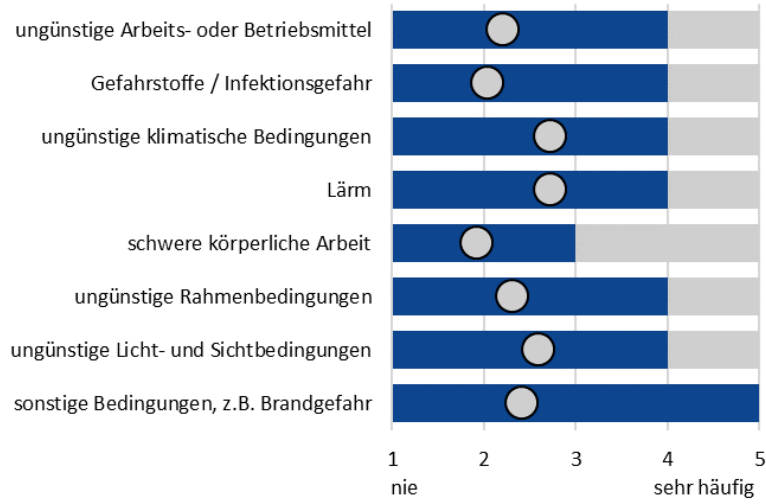
O.4.3.



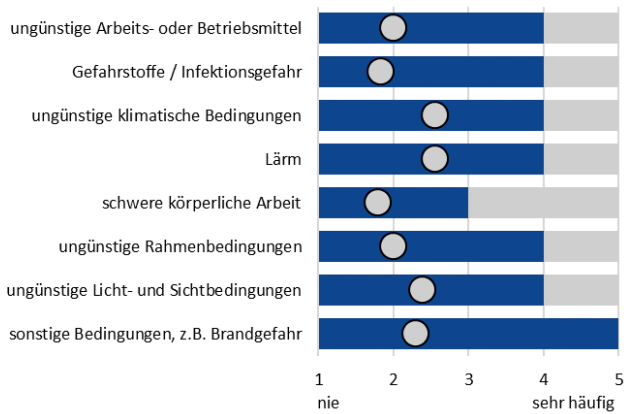
Bei Kunden bzw. an Einsatzorten

Bedingungen bei der Arbeit

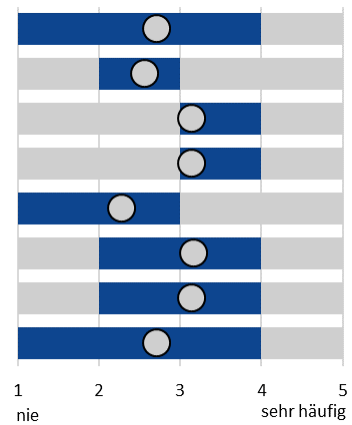
Gesamt (25)



S3_RH1 (18)



S3_RH2 (7)

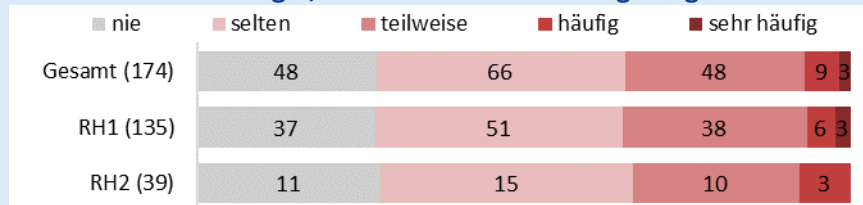




O.5. Schwierigkeiten mit den Arbeitsaufgaben und -inhalten

SCREENINGERGEBNISSE

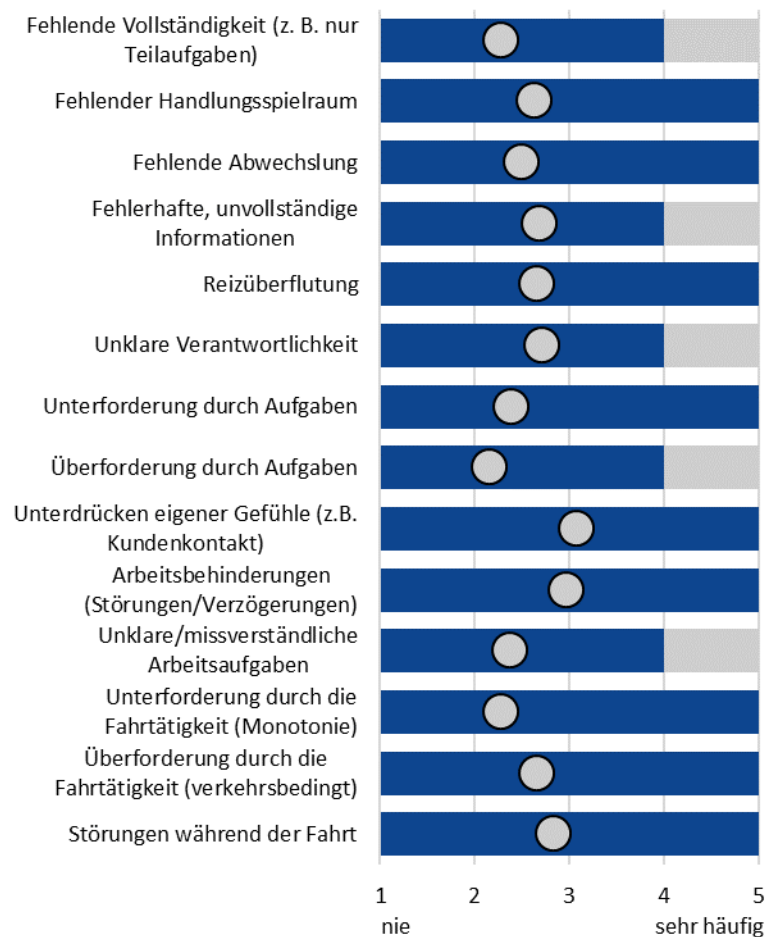
„Schwierigkeiten Aufgaben bei der Arbeit zu bewältigen, z.B. aufgrund von Informationsmangel, fehlenden Entscheidungsmöglichkeiten“

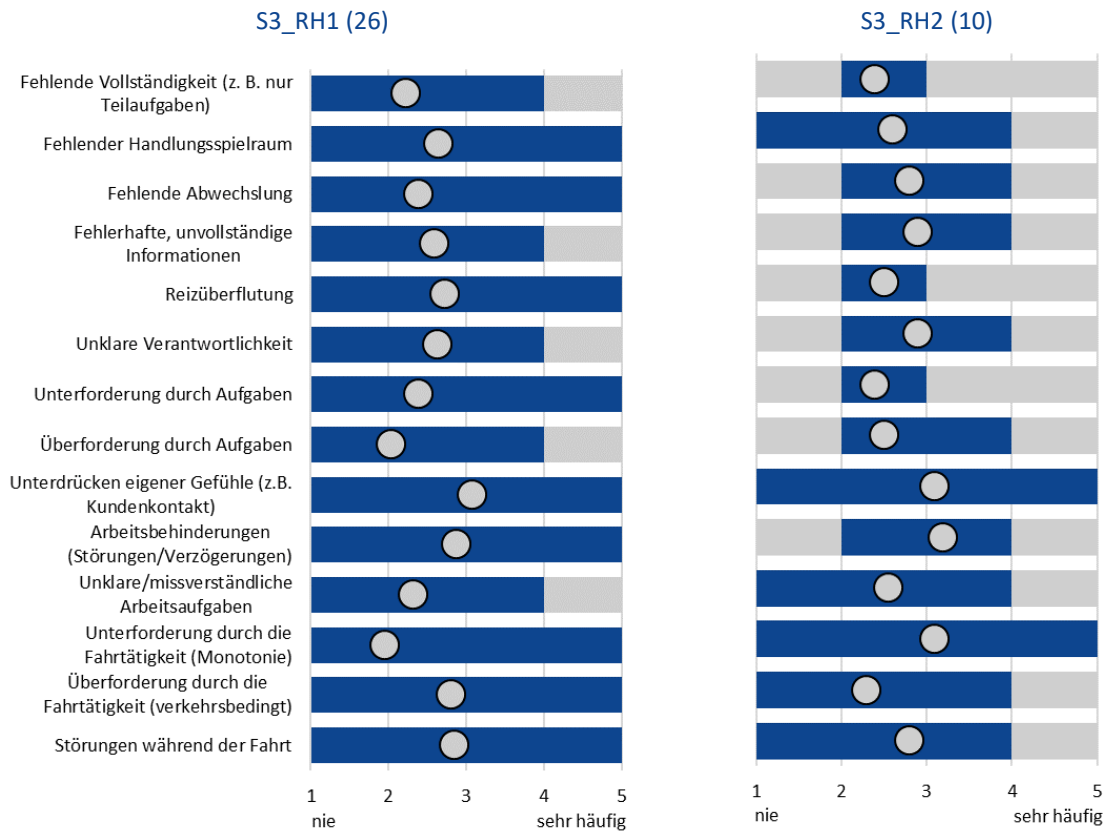


DETAILERGEBNISSE

Bedingungen der Arbeitsaufgabe bzw. des -inhaltes

Gesamt (36)

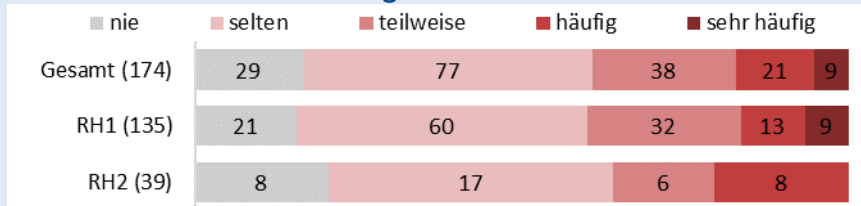




O.6. Führung und soziales Klima

SCREENINGERGEBNISSE

„Soziales Klima bei der Arbeit ist gestört – es herrscht schlechte Stimmung“



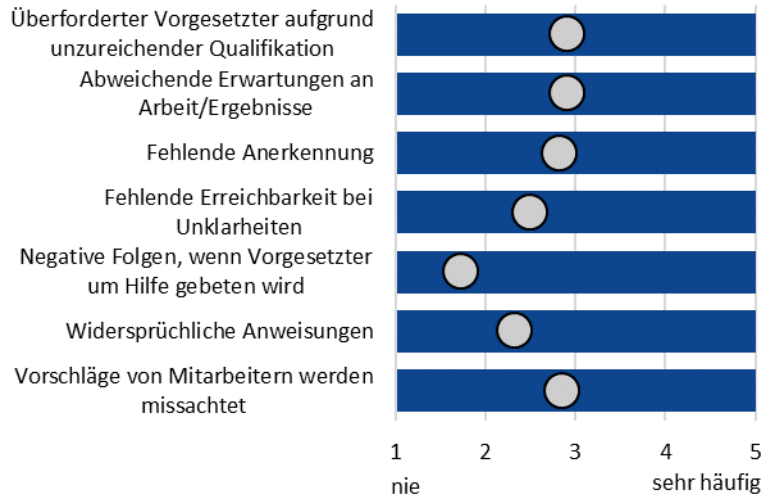


DETAILERGEBNISSE

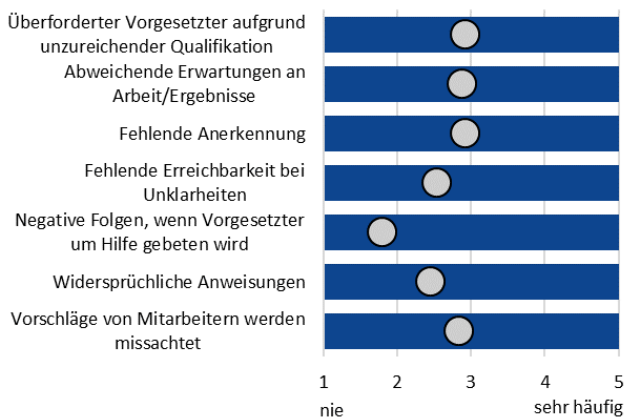
Wahrgenommenes Führungsverhalten

Bedingungen des Vorgesetztenverhaltens

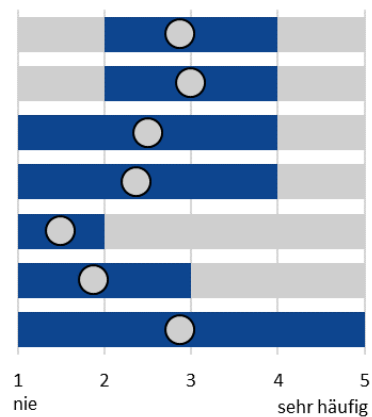
Gesamt (34)



S3_RH1 (26)



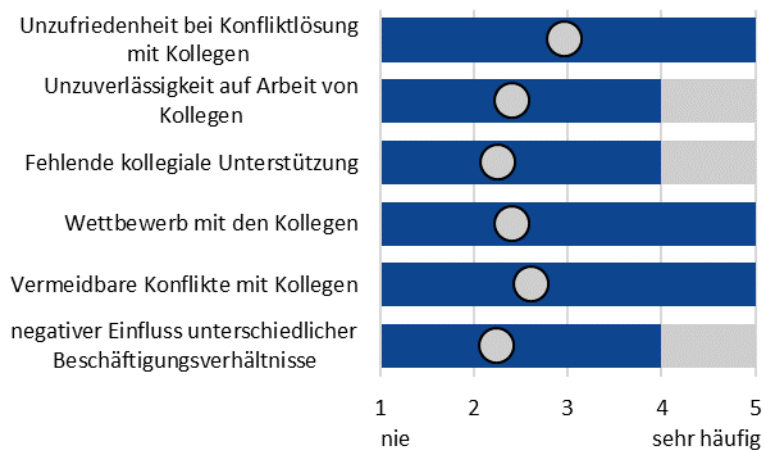
S3_RH2 (8)

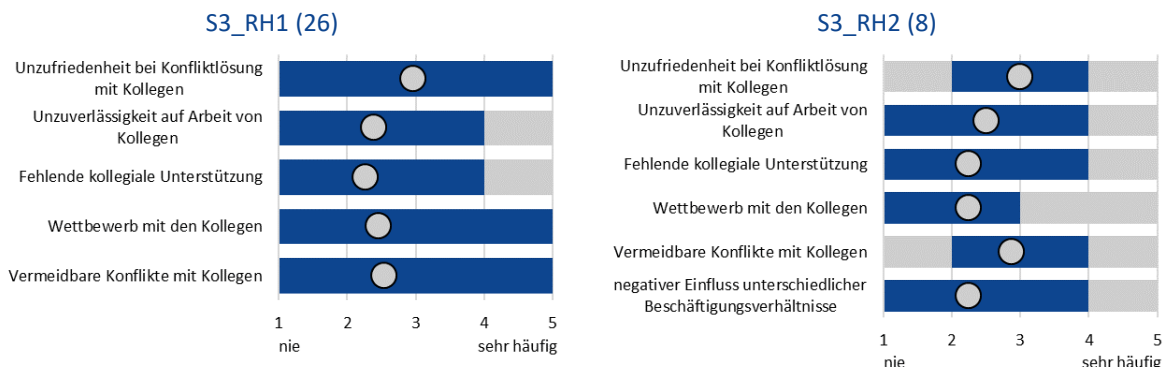


Kollegialität

Bedingungen im Kollegium

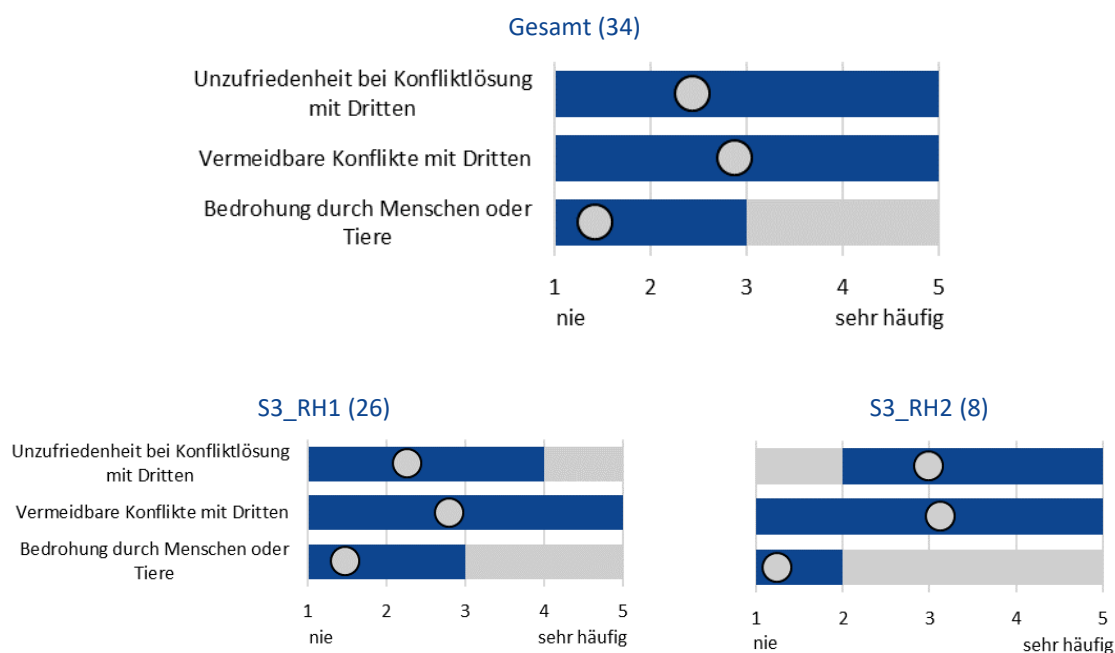
Gesamt (34)





Verhältnis zu Dritten (z. B. Kunden, Geschäftspartnern, Patienten)

Bedingungen mit Dritten



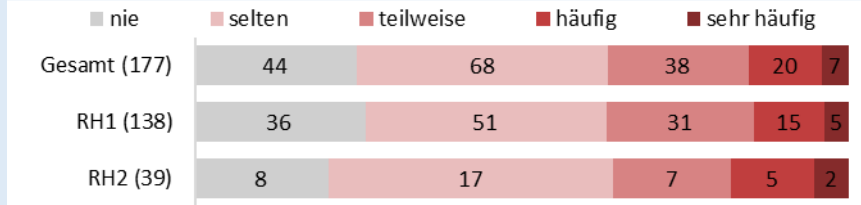


O.7. Arbeitszufriedenheit

SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

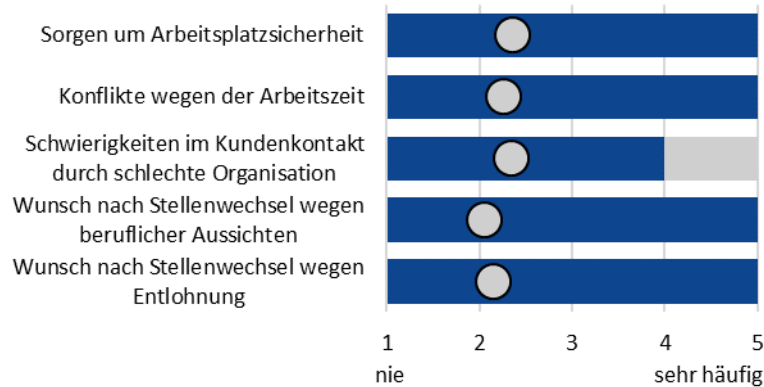
„Schwierigkeiten in organisationalen Abläufen und Rahmenbedingungen“



DETAILERGEBNISSE

Probleme in der Arbeitsorganisation und Rahmenbedingungen

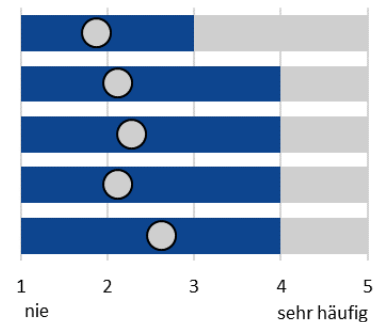
Gesamt (33)



S3_RH1 (25)



S3_RH2 (8)

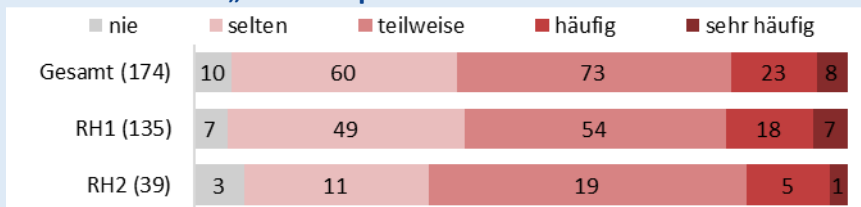




O.8. Arbeitsstress

SCREENINGERGEBNISSE

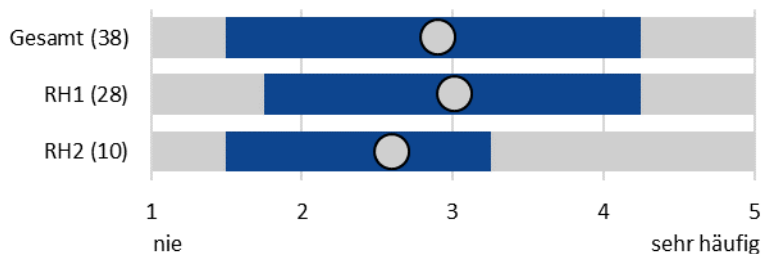
„Stressempfinden bei der Arbeit“



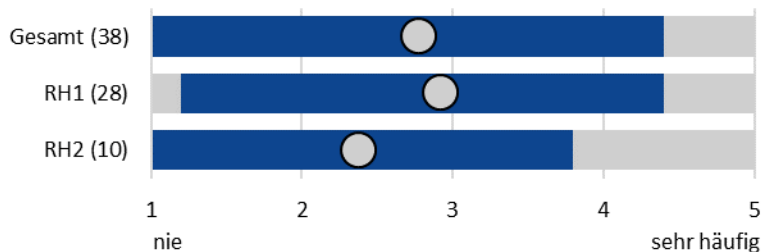
DETAILERGEBNISSE

Stresserleben bei der Arbeit

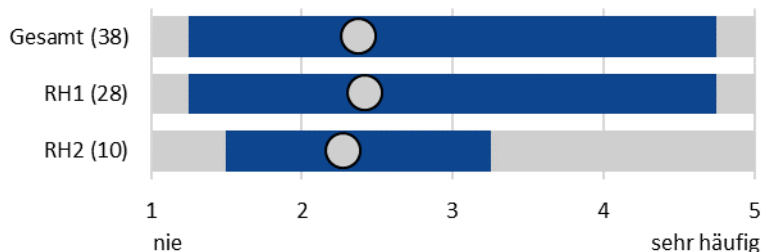
zu hohe Anforderungen



Erschöpfung

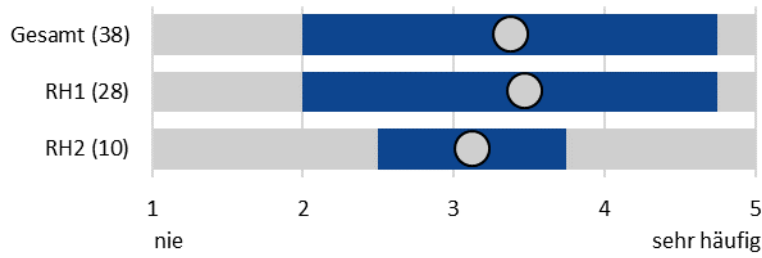


Sorgen bei der Arbeit





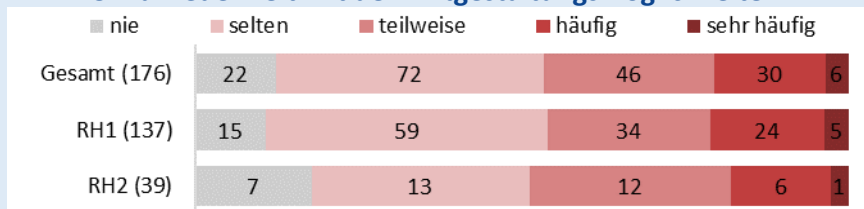
Freude bei der Arbeit



O.9. Mitgestaltungsmöglichkeiten

SCREENINGERGEBNISSE

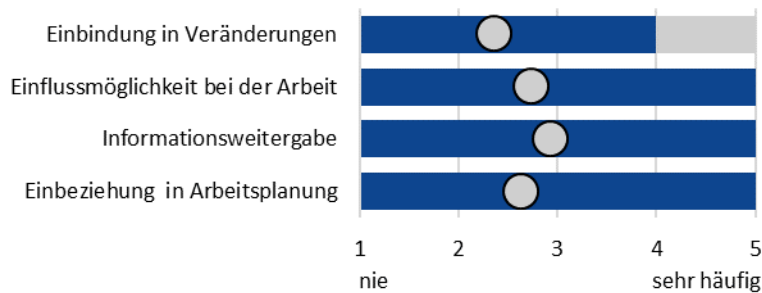
Unzufriedenheit mit den Mitgestaltungsmöglichkeiten



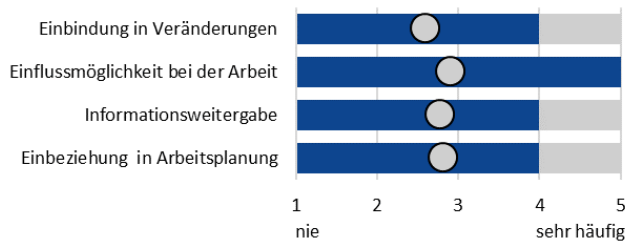
DETAILERGEBNISSE

Zufriedenheit mit den Ebenen der Mitgestaltungsmöglichkeiten

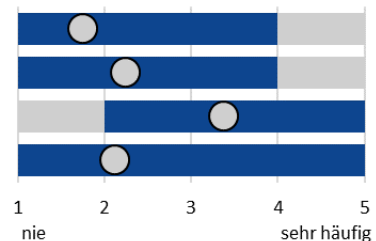
Gesamt (30)



S3_RH1 (22)



S3_RH2 (8)

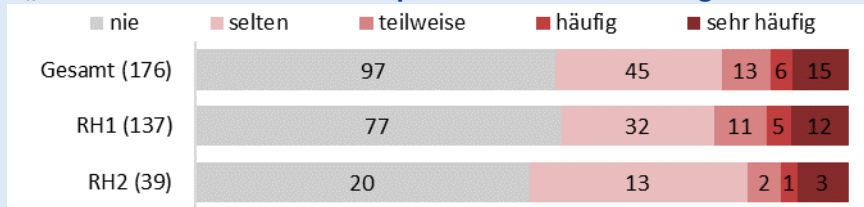




O.10. Sicherheitskultur

SCREENINGERGEBNISSE

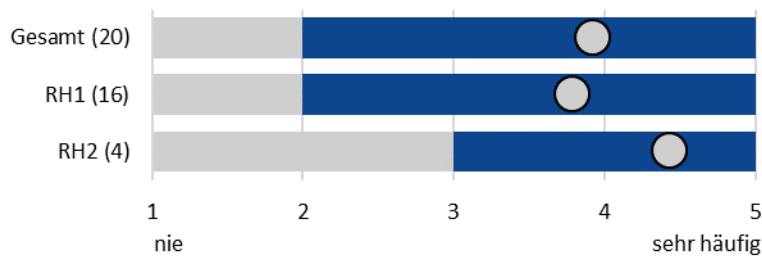
„Sicherheit und Gesundheit spielen im Betrieb keine große Rolle“



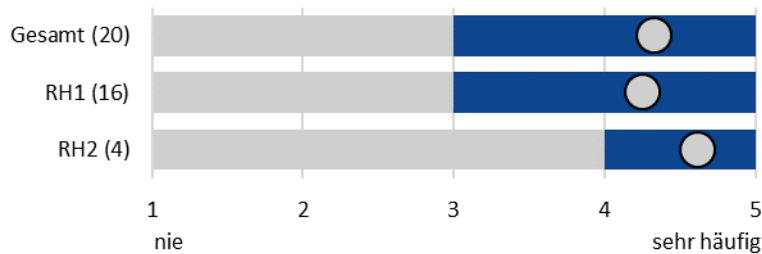
DETAILERGEBNISSE

Organisatorische Sicherheitskultur

Wahrnehmung geregelter Sicherheitskommunikation

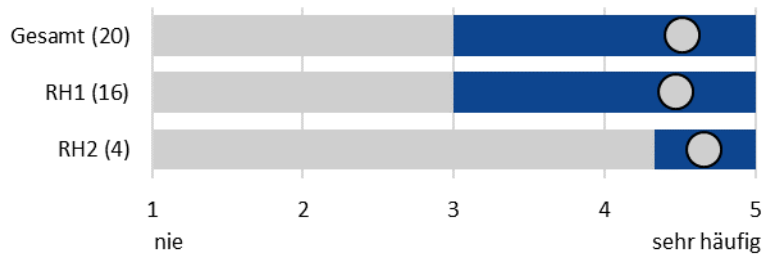


Wahrnehmung eines angemessenen Sicherheitsmanagements

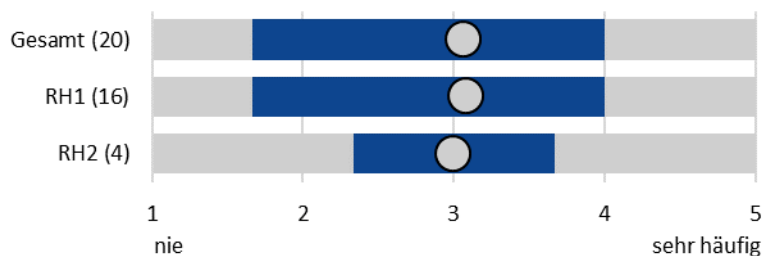


Individuelle Kompetenzen und Bereitschaft

Eigenes Sicherheitswissen (Kompetenz)



Einsatzbereitschaft der Beschäftigten für Sicherheit





Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Beurteilung zum Angebot von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Unternehmen

Maßnahme	MZP	bekannt, dass im Unternehmen angeboten	Bereits daran teilgenommen	Wird als wirksam erachtet
Fahrsicherheits-Training (ADAC/ARBÖ/ÖAMTC)	Gesamt (14)	3	1	8
	S3_RH1 (10)	3	1	8
	S3_RH2 (4)	0	0	0
Fahrsicherheits-Training (anderer Anbieter)	Gesamt (14)	4	1	8
	S3_RH1 (10)	3	1	8
	S3_RH2 (4)	1	0	0
Unterweisung in Verkehrssicherheit	Gesamt (17)	9	10	7
	S3_RH1 (13)	6	7	6
	S3_RH2 (4)	3	3	1
Gespräche mit Vorgesetzten über Verkehrssicherheit vor Antritt von Dienstreisen	Gesamt (15)	7	4	4
	S3_RH1 (11)	5	4	4
	S3_RH2 (4)	2	0	0
Nachbereitung von Verkehrsunfällen	Gesamt (15)	5	1	7
	S3_RH1 (11)	5	1	7
	S3_RH2 (4)	0	0	0
betrieblich organisierte Fahrgemeinschaften	Gesamt (11)	6	1	2
	S3_RH1 (7)	5	1	2
	S3_RH2 (4)	1	0	0
Werksbus	Gesamt (9)	1	0	5
	S3_RH1 (5)	0	0	5
	S3_RH2 (4)	1	0	0
Kooperationen mit Verkehrsgesellschaften (z. B. Jobticket)	Gesamt (18)	11	8	6
	S3_RH1 (14)	8	7	6
	S3_RH2 (4)	3	1	0
Maßnahmen zur Sicherheit dienstlich genutzter Privatfahrzeuge	Gesamt (14)	5	2	4
	S3_RH1 (10)	5	2	4
	S3_RH2 (4)	0	0	0
Selbstorganisierte Maßnahmen zur Mobilitätserleichterung	Gesamt (2)	0	0	0
	S3_RH1 (2)	0	0	0
	S3_RH2 (0)	0	0	0
Spezifische Schulung zu Sonder- und Wegerechten im Rahmen von Einsatzfahrten	Gesamt (4)	1	1	0
	S3_RH1 (0)	0	0	0
	S3_RH2 (4)	1	1	0
Einweisungs- und Übungsfahrten bei Sondersignalfahrzeugen	Gesamt (4)	2	1	0
	S3_RH1 (0)			
	S3_RH2 (4)	2	1	0
Nachbetreuung der Einsatzkräfte nach besonders belastenden Einsätzen	Gesamt (4)	2	1	1
	S3_RH1 (0)	0	0	0
	S3_RH2 (4)	2	1	1

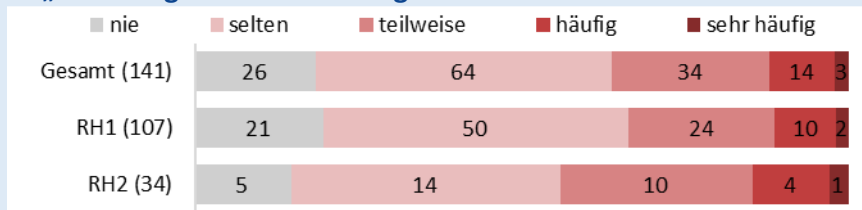


O.11. Organisation der beruflichen Fahrten

SCREENINGERGEBNISSE

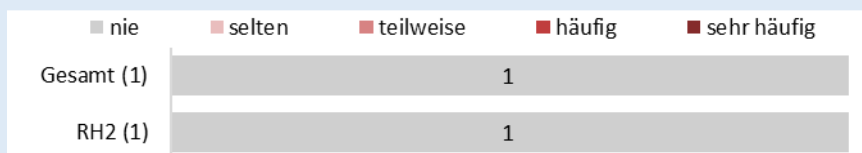
Alle Verkehrsmittel

„Schwierigkeiten bei der Organisation der beruflichen Fahrten“



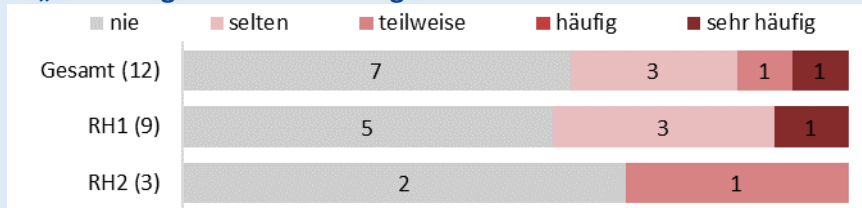
Rettungsdienst

„Schwierigkeiten bei der Organisation der beruflichen Fahrten“



Flurförderzeug

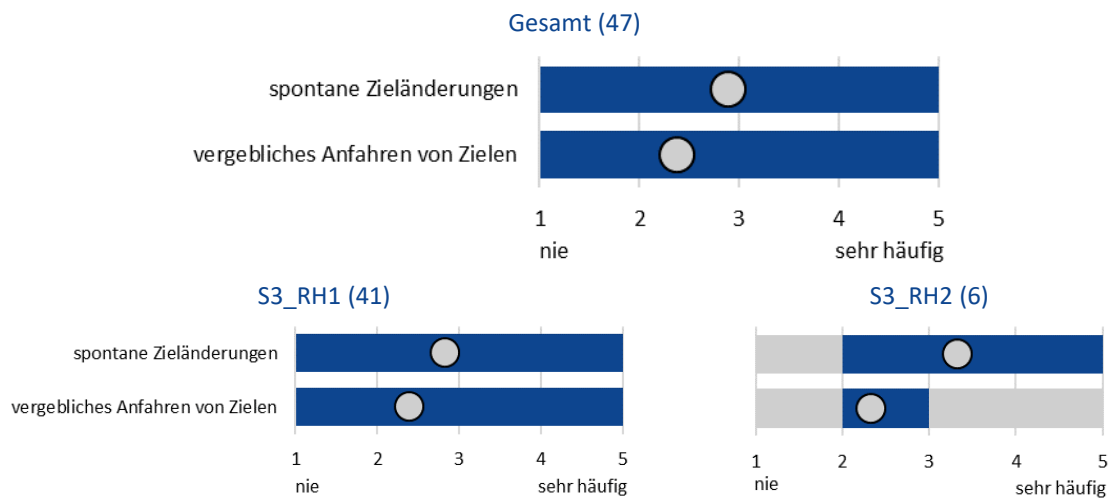
„Schwierigkeiten bei der Organisation der beruflichen Fahrten“



DETAILERGEBNISSE

Alle Verkehrsmittel

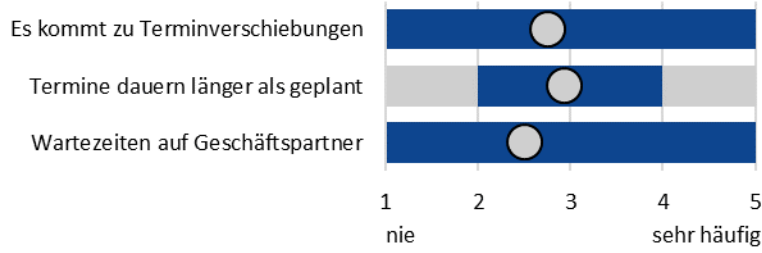
Routenmanagement



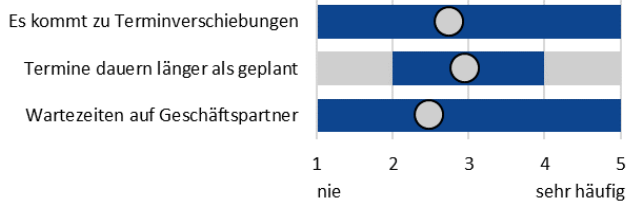


Zeitmanagement

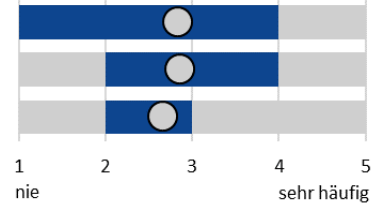
Gesamt (48)



S3_RH1 (41)

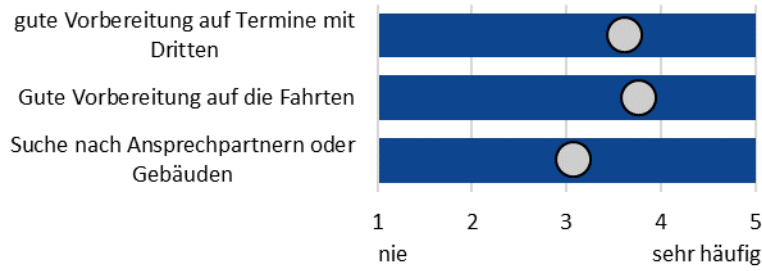


S3_RH2 (7)

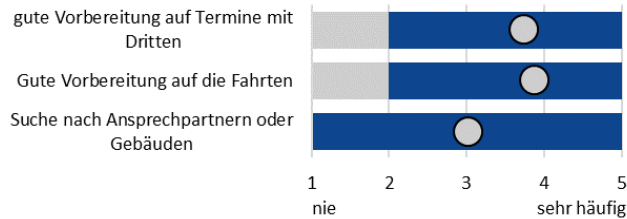


Vorbereitung

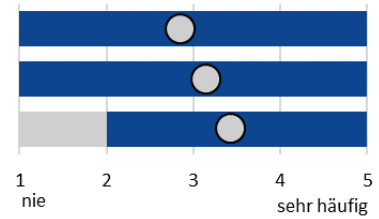
Gesamt (48)



S3_RH1 (41)

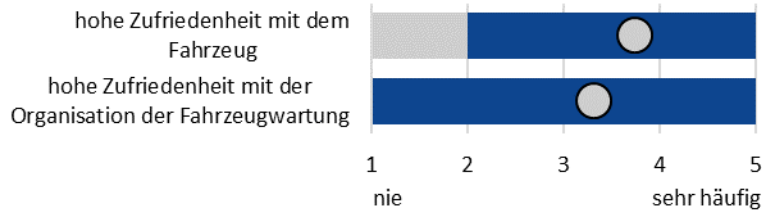


S3_RH2 (7)

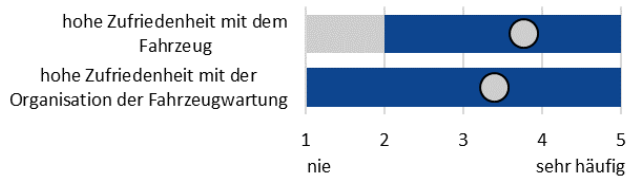


Fahrzeug

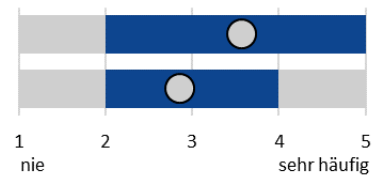
Gesamt (47)



S3_RH1 (40)



S3_RH2 (7)

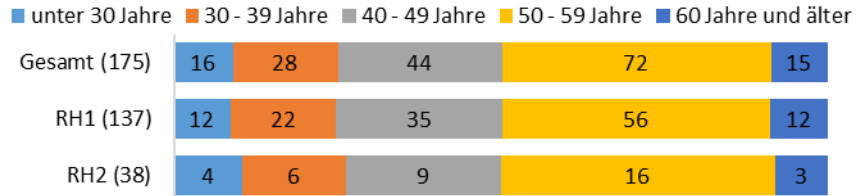




Person

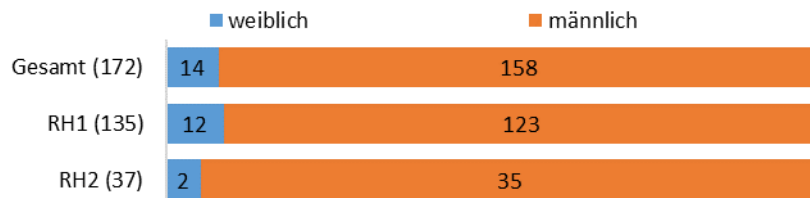
P.1. Alter

Altersgruppen



P.2. Geschlecht

Geschlecht

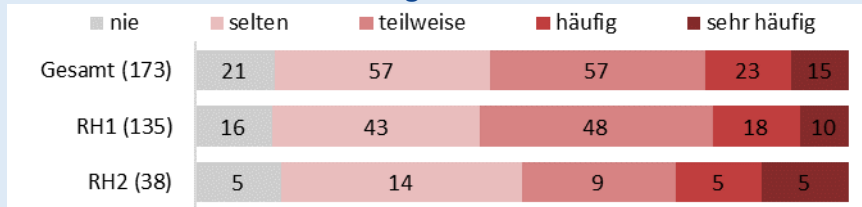




P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

SCREENINGERGEBNISSE

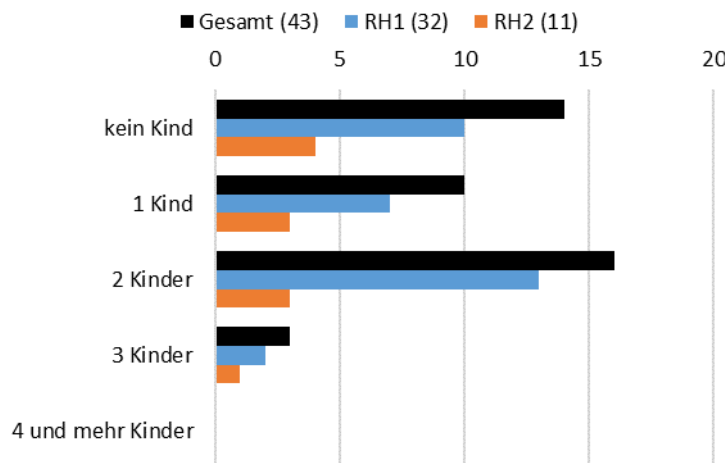
„Starke Eingebundenheit in die häuslichen oder privaten Pflichten, z.B. Kinderbetreuung, Entlastung des Partners“



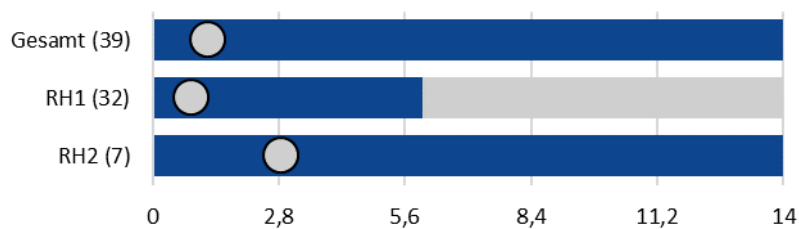
DETAILERGEBNISSE

Betreuung von Kindern und Angehörigen

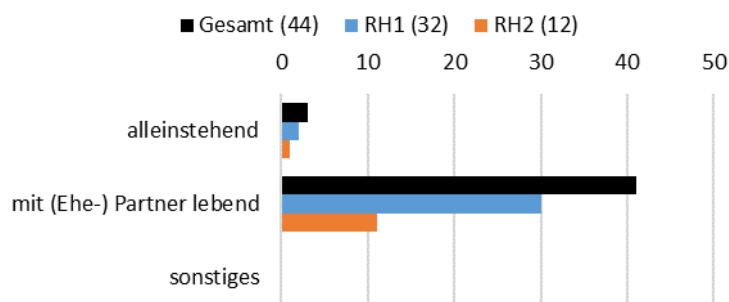
Betreuungspflichtige Kinder



Stunden, die betreuungspflichtige Personen (außer Kinder) gepflegt werden



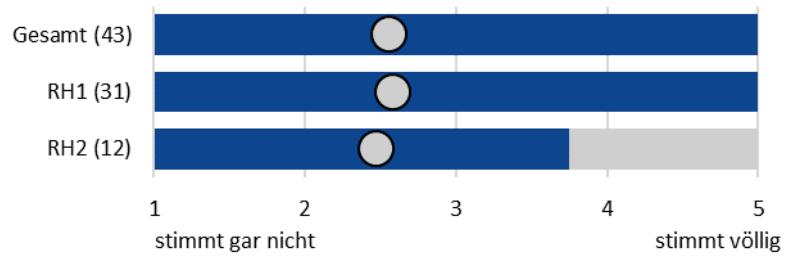
Familienstand



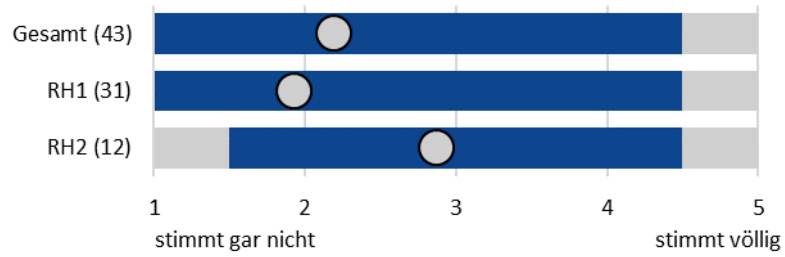


Einschätzung der Vereinbarkeitssituation

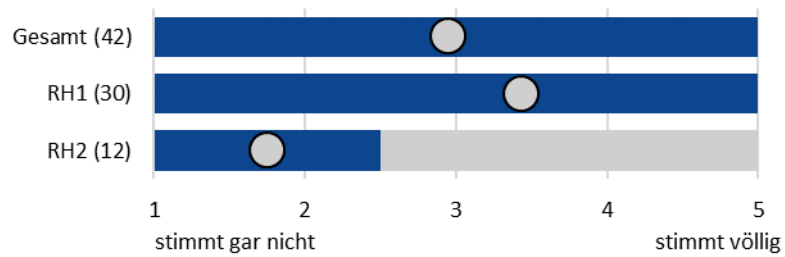
Konflikte aus der Arbeit in das Privatleben



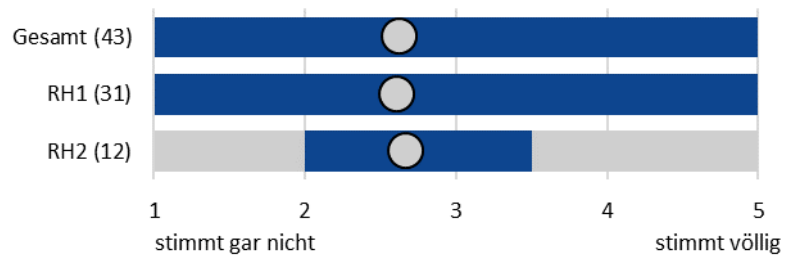
Konflikte aus dem Privatleben in die Arbeit



Positive Effekte (z. B. Fähigkeiten aus dem Privatleben sind auf der Arbeit nützlich)



Unvereinbarkeit zwischen Verhaltensweisen im Privatleben und auf Arbeit



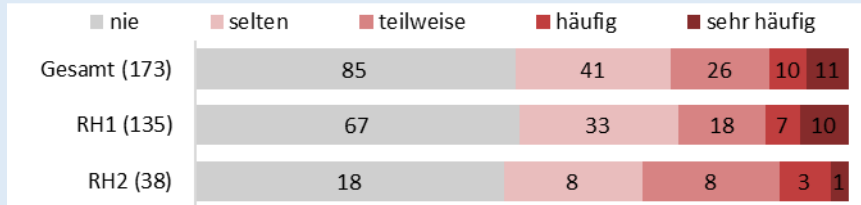


P.4. Gesundheit

SCREENINGERGEBNISSE

[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

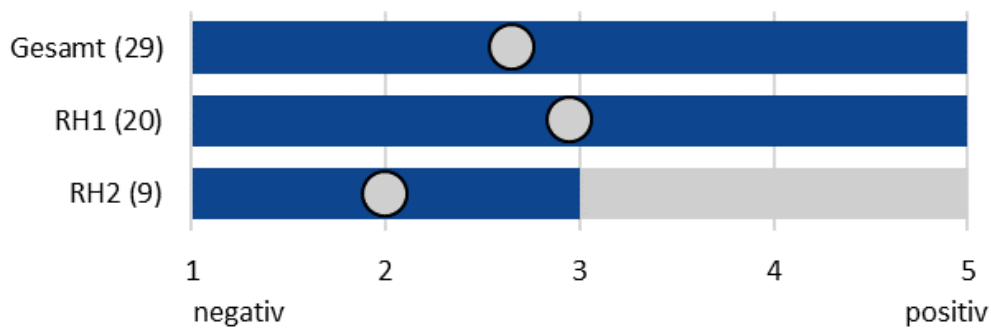
„Ich habe gesundheitliche Beeinträchtigungen bzw. bin auf Medikamente angewiesen“



DETAILERGEBNISSE

Gesundheitsbeeinträchtigungen

Allgemeiner Gesundheitszustand in den letzten Jahren

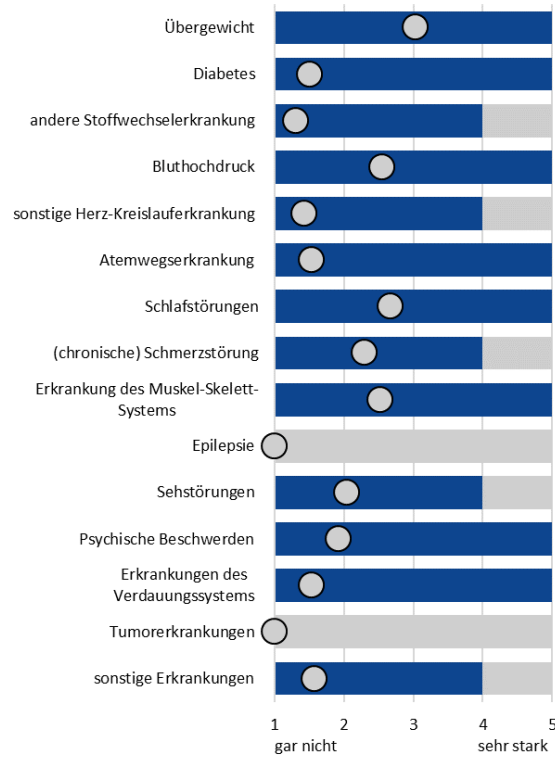




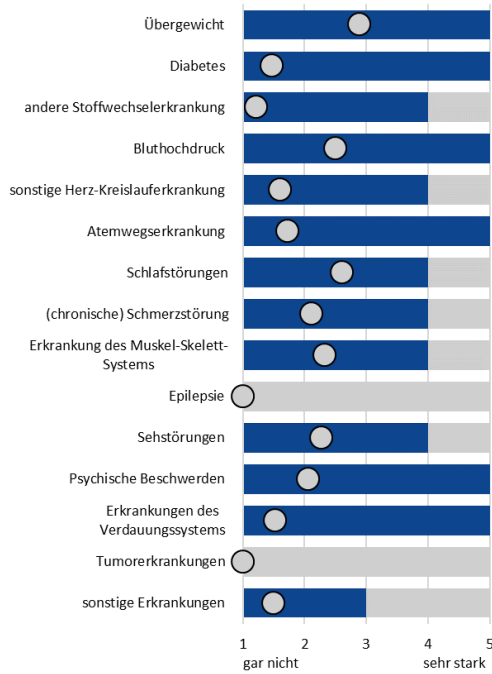
Gesundheitsbeeinträchtigungen

Mehrfachantworten möglich

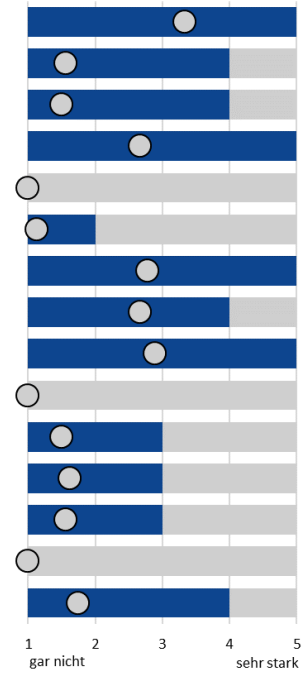
Gesamt (28)



S3_RH1 (19)



S3_RH2 (9)





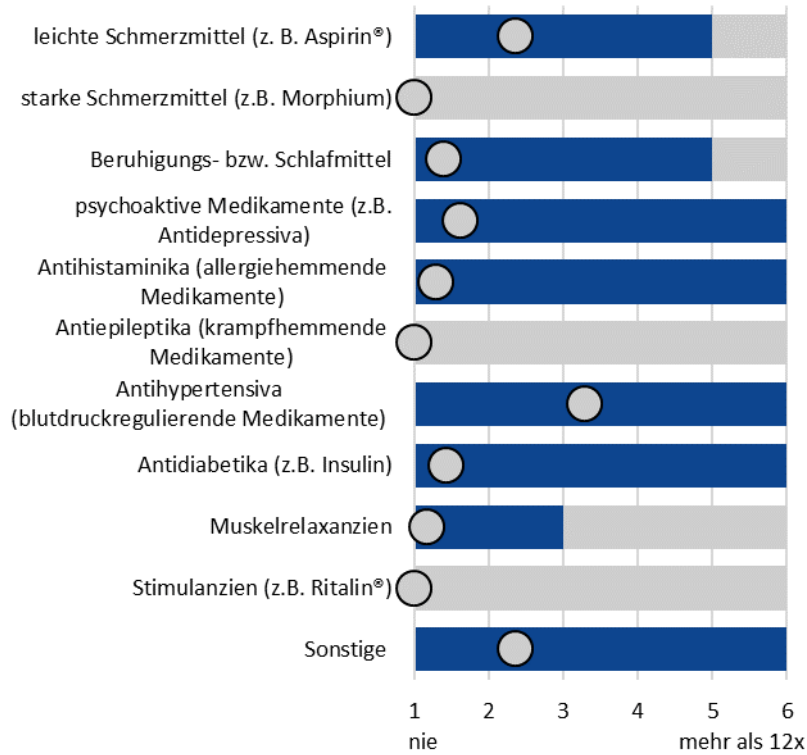
Medikamentenkonsum

Häufigkeit von Medikamentenkonsum

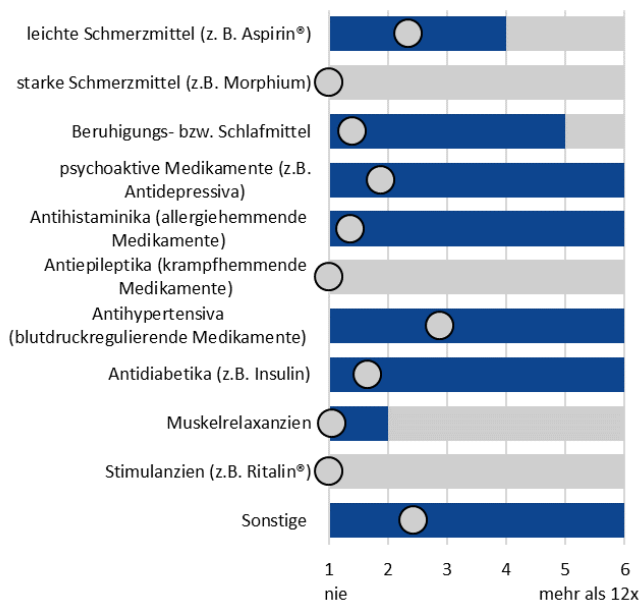
Mehrfachantworten möglich

Wert	1	2	3	4	5	6
Bedeutung	nie	seltener als 1x monatlich	1-3 mal monatlich	4-7 mal monatlich	8-12 mal monatlich	mehr als 12x monatlich

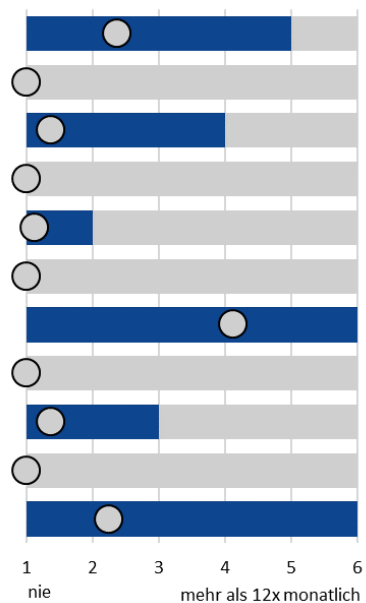
Gesamt (26)



S3_RH1 (18)



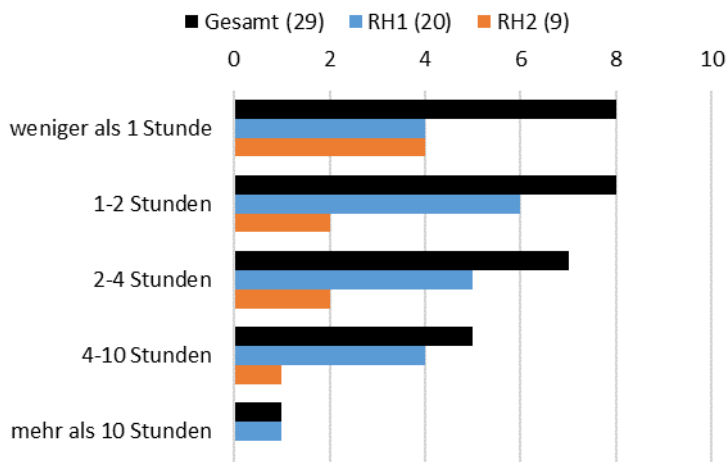
S3_RH2 (8)



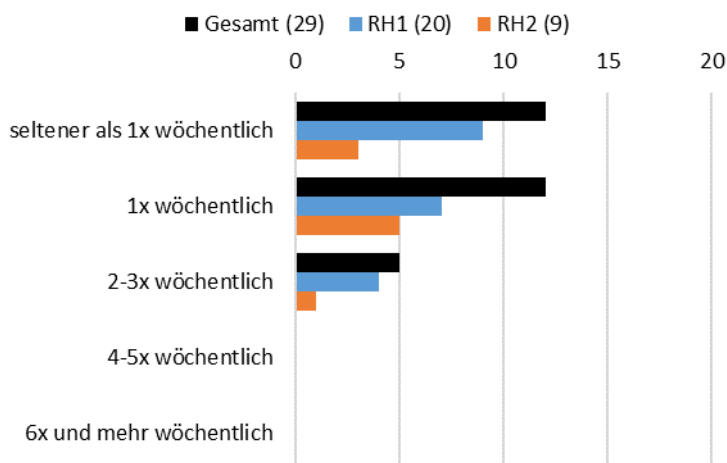


Fitness und Substanzkonsum

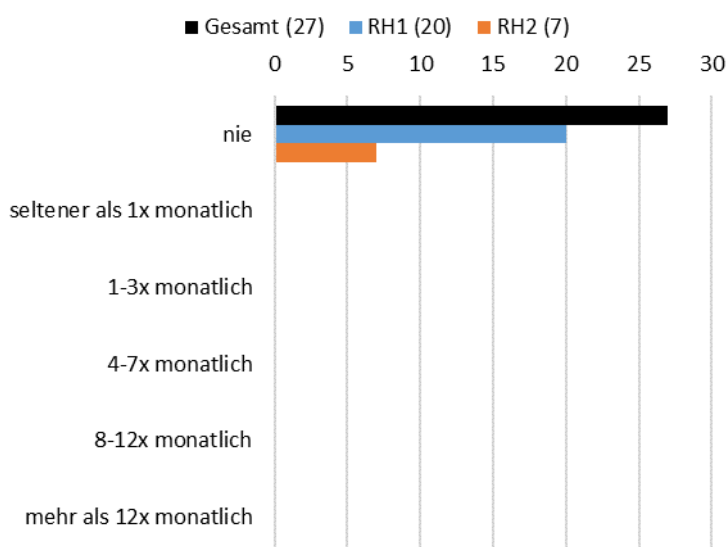
Bewegungssport in Stunden pro Woche



Alkoholkonsum



Drogenkonsum

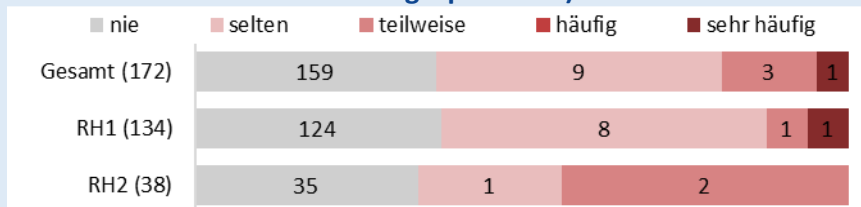




P.5. „Wochenendpendeln“

SCREENINGERGEBNISSE

Pendeln zwischen Heimatort und Unterkunft in der Nähe von der Arbeit („Wochenend- oder Mehrtagespendeln“)

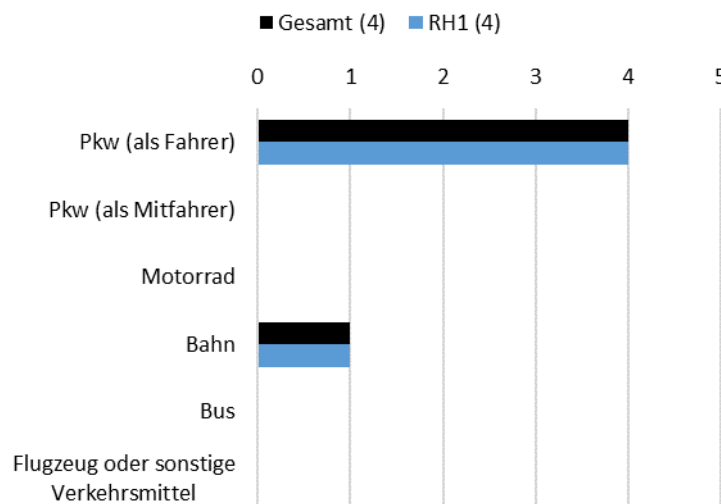


DETAILERGEBNISSE

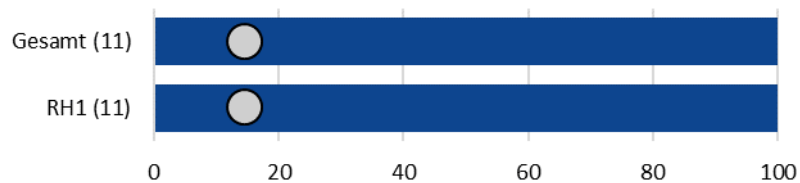
Exposition

Genutzte Verkehrsmittel

Mehrfachantworten möglich

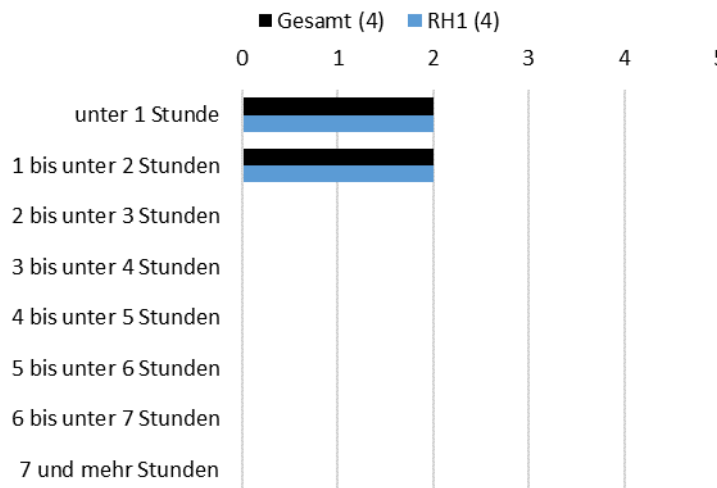


Zurückgelegte Kilometer

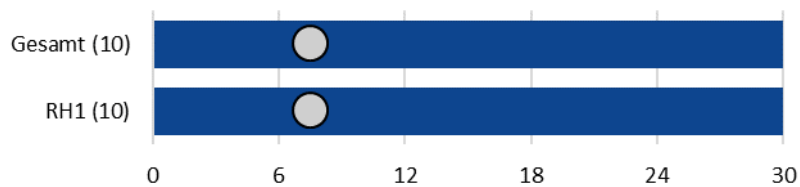




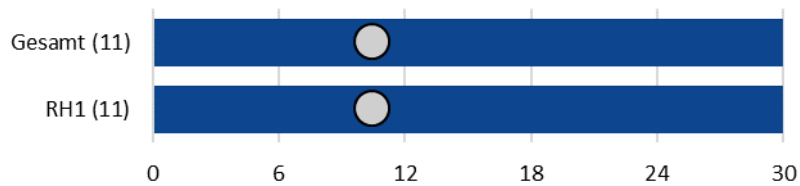
Benötigte Zeit



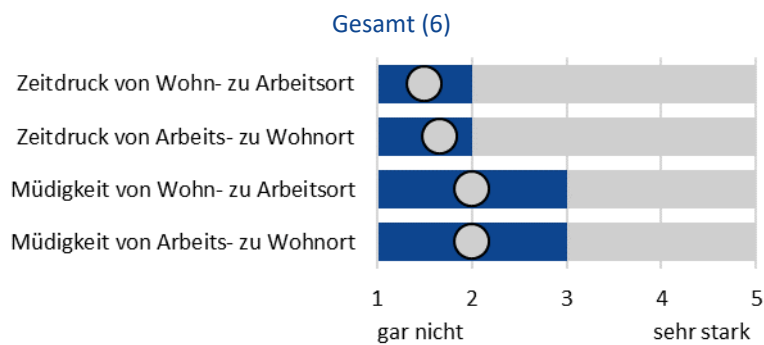
Eingeplante Zeit für Störungen von Wohn- zum Arbeitsort (in Minuten)



Eingeplante Zeit für Störungen vom Arbeits- zum Wohnort (in Minuten)

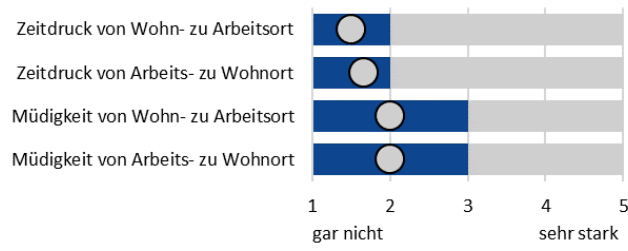


Müdigkeit und Zeitdruck



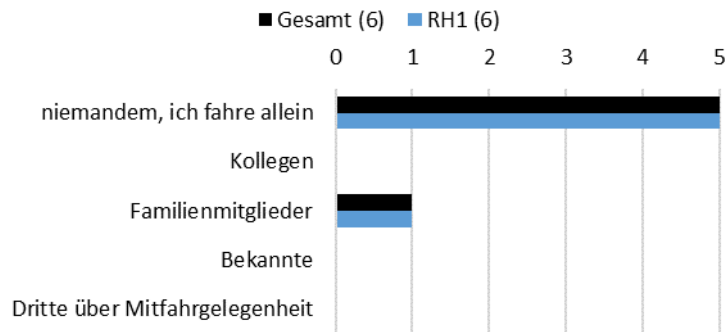


S3_RH1 (6)



Mitreisende

Begleiter bei den Pendelfahrten

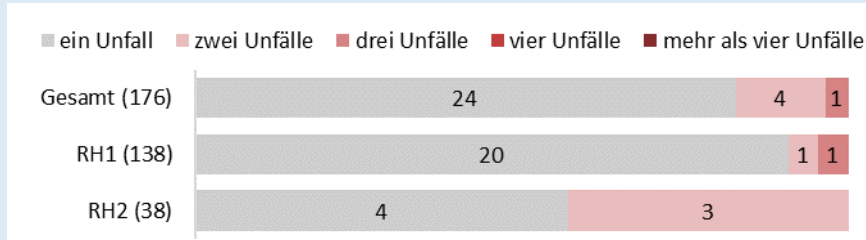




P.6. Fahr- und Unfallerfahrung

SCREENINGERGEBNISSE

„Anzahl der Verkehrsunfälle in den letzten 3 Jahren“



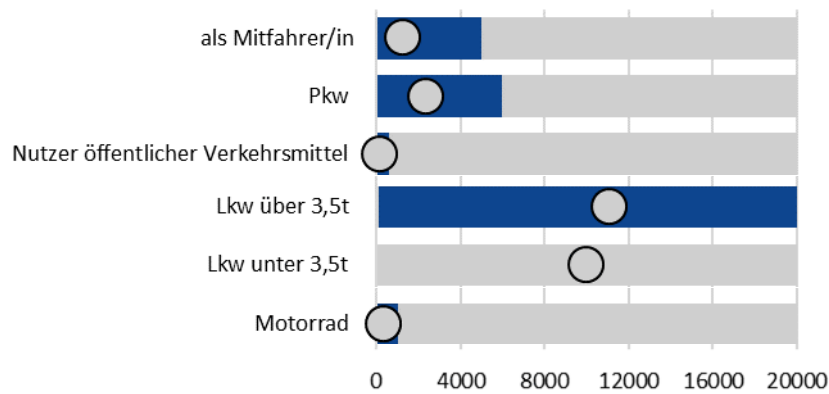
DETAILERGEBNISSE

Jährliche Gesamtverkehrsleistung in Kilometer

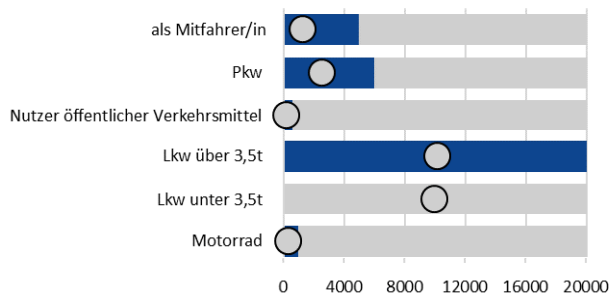
Berufliche Fahrten und Wege

Jährliche Gesamtfahrleistung für berufliche Fahrten und Wege

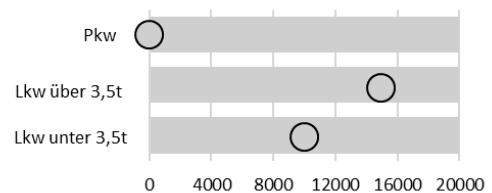
Gesamt (16)



S3_RH1 (15)



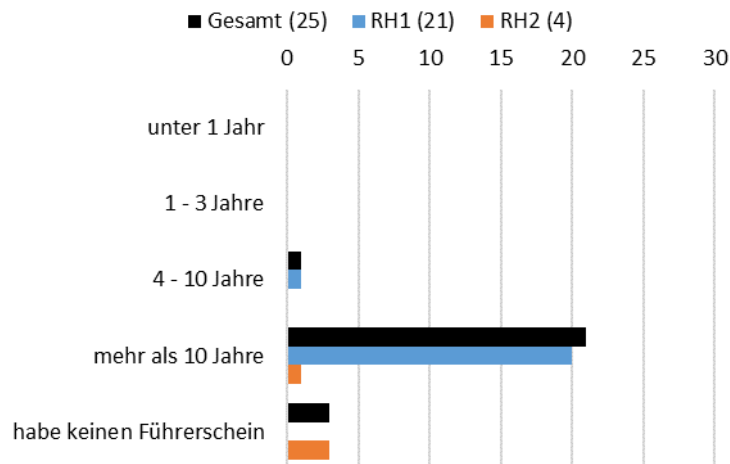
S3_RH2 (1)





Fahrpraxis

Fahrpraxis der Beschäftigten



Unfallerfahrung

Unfälle in den letzten 3 Jahren

MZP	Auf Arbeitswegen	Auf beruflichen Fahrten und Wegen	Auf Privatfahrten und -wegen
Gesamt (25)	5	3	6
S3_RH1 (21)	5	2	4
S3_RH2 (4)	0	1	2

Unfälle auf beruflichen Fahrten und Wegen

Unfälle	MZP	Unfallzahl insgesamt	Davon mit Personenschaden	Davon Eigenschuld
Mit Lkw	Gesamt (1)	1	0	1
	S3_RH2 (1)	1	0	1

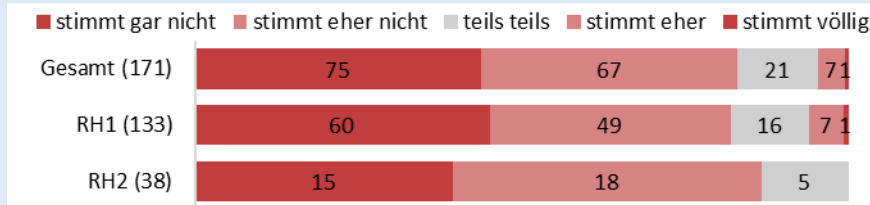


P.7. Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

SCREENINGERGEBNISSE

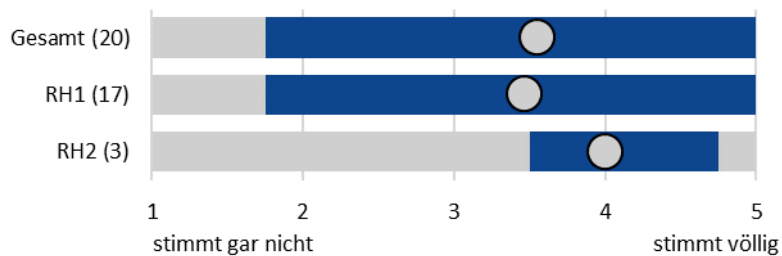
[Text, der die Grafiken zusammenfasst]

„Während der Verkehrsteilnahme ständige Sorgen, dass etwas passieren kann“



DETAILERGEBNISSE

Stärke der Besorgnis bei der Verkehrsteilnahme

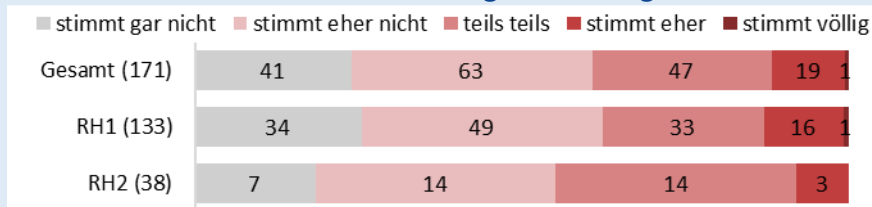




P.8. Sicherheitsnorm bei Zeitdruck und Ablenkung

SCREENINGERGEBNISSE

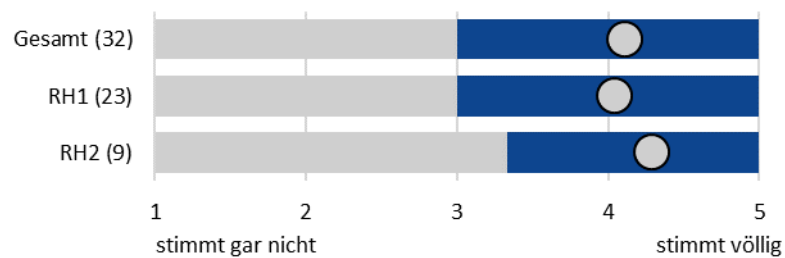
„Wenn ich unter Zeitdruck stehe oder abgelenkt bin, dann verhalte ich mich im Straßenverkehr weniger vorsichtig“



DETAILERGEBNISSE

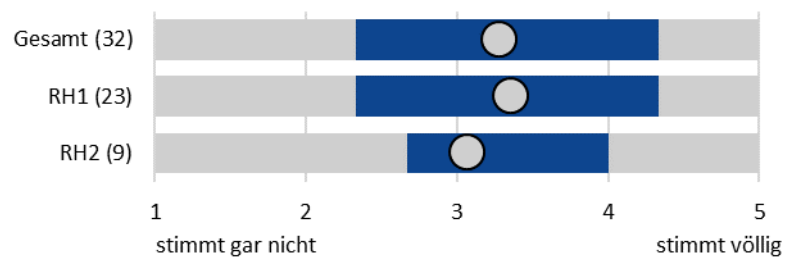
Sicherheitsnorm

Vorhandensein von eigenen Sicherheitsnormen



Verantwortung

Vorhandensein eigener Verantwortungsbereitschaft

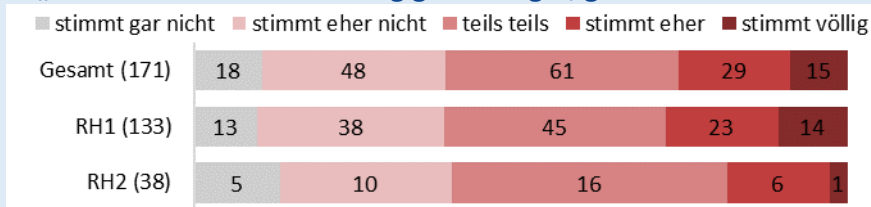




P.9. Risikobereitschaft

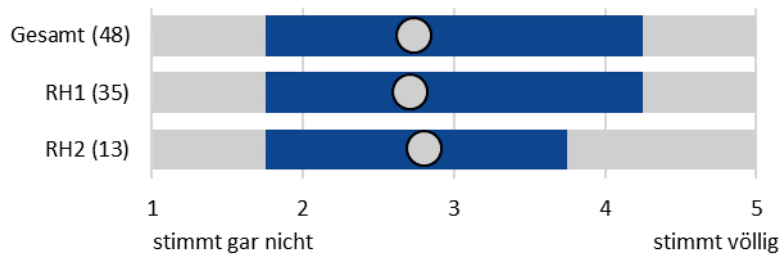
SCREENINGERGEBNISSE

„‘Freude am Fahren‘ vorrangig zu ‘ruhiger, gelassener Fahrstil‘“

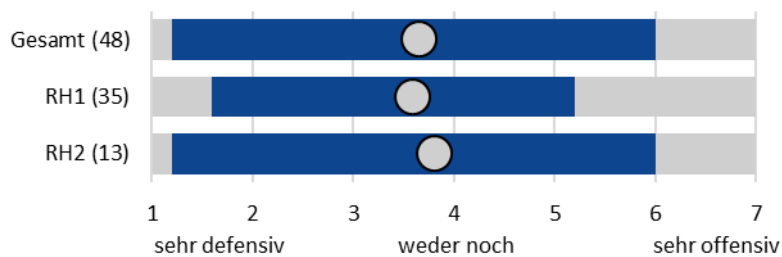


DETAILERGEBNISSE

Risikobereite Einstellung zur Verkehrsteilnahme



Einschätzung des eigenen Verkehrsverhaltens im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern

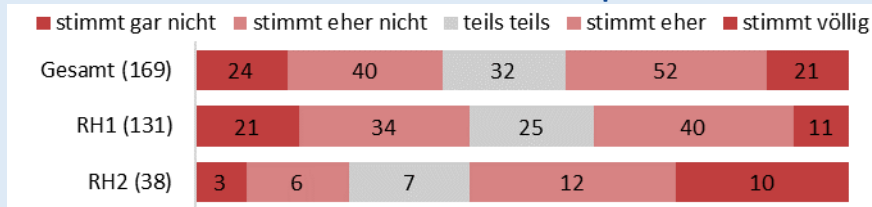




P.10. Risikokompetenz

SCREENINGERGEBNISSE

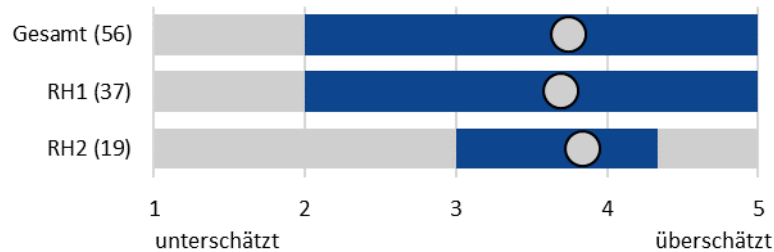
„Da ich die Chancen und Gefahren bei der Verkehrsteilnahme sehr gut abschätzen kann, verhalte ich mich stets risikokompetent“



DETAILERGEBNISSE

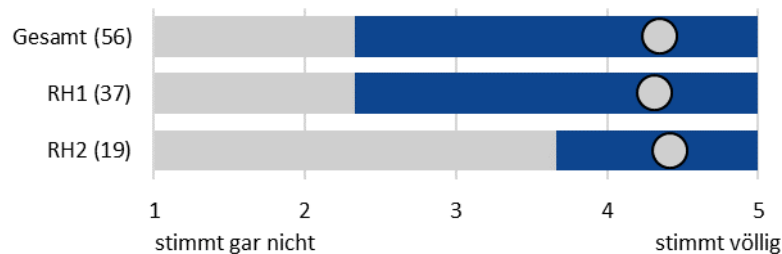
Überschätzung

Einschätzung der eigenen Risikokompetenz



Kontrollüberzeugung

Vorhandensein eigener Kontrollüberzeugungen





IV. Literatur





Allgemein

- ⇒ Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In H.P. Krüger (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder (S.197-236). Hogrefe Verlag. Heidelberg.

Technik und Verkehrsumfeld

T.1. Exposition

- ⇒ Trimpop, R., Kalveram, A. B. & Rabe, S. (2008). Interventionsansätze im berufsbedingten Verkehr. In H.P. Krüger (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Praxisgebiet 6: Verkehrspsychologie. Band 2 Anwendungsfelder (S.197-236). Hogrefe Verlag. Heidelberg.
- ⇒ Der Medienkatalog der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft stellt eine Vielzahl relevanter und hilfreicher Informationen zum Thema Arbeits- und Verkehrssicherheit zur Verfügung. Auch Nicht-Mitglieder der BG-Verkehr können diese beziehen.
<https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog>

T.4. Gefährliche Verkehrsbereiche und Zielorte

- ⇒ Informationen und Empfehlungen zur Sicherheit von Fußgängern: „Aktion sicherer Auftritt“ (www.dvr.de)
- ⇒ Paridon, Hiltraut (2005) Entstehung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen. St. Augustin: HVBG
- ⇒ Fischer, H.; Görner, B.; Karl, M.; Mössner, Th; Reyhl, H.; Schatte, M.; Tschöcke, E.; Weißgerber, B. (2008) Vermeiden von Unfällen durch Stolpern, Umknicken und Fehltreten. Forschung Projekt F 1641. BAUA

Situation

S.1. Beanspruchung bei der Verkehrsteilnahme

- ⇒ Cavegn, M. (2008) Übermüdung. In Beratungsstelle für Unfallverhütung (Hrsg.), *Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden. Risikobeurteilung, Unfallanalyse und Präventionsmöglichkeiten* (S. 162–246). Bern, Schweiz.



Organisation

O.1. – O.3. Arbeitsvolumen, Lage und Verteilung der Arbeitszeit. Arbeitspausen und Erholung

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Nachreiner, F. (2005). Arbeitszeit als Risikofaktor in der Gefährdungsbeurteilung. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 379-382.
- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Harlfinger-Woitzik, G., Möller, L. & Sczesny, C. (2007). Fit in die Zukunft – ein Projekt zur zukunftsorientierten Schichtplangestaltung. In P. Bärenz, A.-M. Metz und H.-J. Rothe (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Arbeitsschutz, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit. 14. Workshop 2007*. Kröning: Asanger. 211-214.

O.4. – O.5. Körperlich belastende Arbeitsbedingungen & Schwierigkeiten mit Arbeitsaufgaben und -inhalten

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Meixner, T. (2005). Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren in Betrieben – „VAGIB“. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 287-290.
- ⇒ Publikationen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung Beim Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen findet sich eine Vielzahl an Hinweisen zur Gefährdungsminimierung <http://publikationen.dguv.de>

O.6. Führung und soziales Klima

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Gruber, B. & Kriener, B. (2012). Was erreicht das UnternehmerInnenmodell „Gesundheitsförderung durch Führungskräfte“? Welche Einführungsberatung unterstützt? In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17. Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 127-130.
- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Matyssek, A.K. (2005). Gesund führen in Zeiten von Veränderungen – Praxisbericht über eine Veranstaltungsreihe. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen, (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 213-216.

O.7. – O.8. Arbeitszufriedenheit & Arbeitsstress

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Molnar, M., Klaauw, N. van der & Zimpel, S. (2012). Wirkungsanalyse von elf betrieblichen IMPULS-Projekten zur Stressreduktion. In Athanassiou, G., Schreibe-Costa, S. und Sträter, O. (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Sichere und gute Arbeit erfolgreich gestalten – Forschung und Umsetzung in die Praxis. 17. Workshop 2012*. Kröning: Asanger. 339-342.
- ⇒ Satzer, R. (2006) Stress, Psyche, Gesundheit. Das START-Verfahren zur Gefährdungsbeurteilung von Arbeitsbelastungen. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung übersichtliches Werk mit kurzen prägnanten Maßnahmen zur Stressreduktion, Bezug zu Regeln und Normen



- ⇒ „Kein Stress mit dem Stress: Eine Handlungshilfe für Beschäftigte“ Inqa, 2011; Broschüre mit Tipps und Informationen zu Stress am Arbeitsplatz, wendet sich eher an Beschäftigte, als Unterstützung für Unternehmensverantwortliche teilweise nutzbar. http://www.move-europe.de/fileadmin/rs-dokumente/dateien/Dateien_2010/Handlungshilfe-Beschaefigte.pdf

Person

P.3. Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community: Kalveram, A.B. & Trimpop, R. (2005). Der Work-Life-Balance-Index (WoLiBaX) – Entwicklung und Einsatz eines Verfahrens zur Erfassung von Spill-Over-Prozessen bei Mitarbeitern im Hochschulbereich. In L. Packebusch, B. Weber und S. Laumen (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Prävention und Nachhaltigkeit. 13. Workshop 2005*. Kröning: Asanger. 111-114.

P.4. Gesundheit

- ⇒ Praxisbeispiel aus der PASIG Community:
Elke, G. (2007). INOPE - ein netzwerkbasierter Ansatz der betrieblichen Gesundheitsförderung. In P. Bärenz, A.-M. Metz und H.-J. Rothe (Hrsg.). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit: Arbeitsschutz, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit. 14. Workshop 2007*. Kröning: Asanger. 343-346.

Kommen Sie sicher an!