

GDA-Arbeitsprogramm leistet Beitrag zur EU Gemeinschaftsstrategie, um Unfälle um 25 Prozent zu verringern

Mit dem Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ verfolgt die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) wichtige Arbeitsschutzziele. Zum einen sollen die Häufigkeit und Schwere von Arbeitsunfällen minimiert und hierbei psychische Fehlbelastungen einbezogen werden. Zum anderen gilt es, die systematische Wahrnehmung des Arbeitsschutzes im Unternehmen zu fördern. Während einer Laufzeit von drei Jahren bis Ende 2012 wird das Arbeitsprogramm im Rahmen des GDA-Handlungsfeldes Logistik, Transport und Verkehr bundesweit von allen Trägern der GDA einheitlich durchgeführt. Peter Löpmeier, Leiter des Arbeitsprogramms „Sicher fahren und transportieren“, erläutert im Interview Ziele, bisherige Erfolge, aber auch Herausforderungen, die sich aus dem Arbeitsprogramm ergeben.

Herr Löpmeier, was ist das Ziel des GDA Arbeitsprogramms „Sicher fahren und transportieren“?

Das Arbeitsprogramm hat das ganz grundsätzliche Ziel, die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz beim innerbetrieblichen Transport und der Beförderung im öffentlichen Verkehr zu verbessern und dadurch Häufigkeit und Schwere der Unfälle zu reduzieren. Es soll damit einen größeren Beitrag zur Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie der Europäischen Union (EU) für den Arbeitsschutz leisten. In dieser Gemeinschaftsstrategie, deren Laufzeit sich weitgehend mit dem Durchführungszeitraum des Arbeitsprogramms deckt, ist das Ziel formuliert, die Arbeitsunfallhäufigkeit in der EU im Zeitraum von 2007 bis 2012 um 25 Prozent zu verringern.

Unfälle bei Transporten haben viele Dimensionen hinsichtlich ihrer Folgen. Wer sind die Leidtragenden?

Das sind zunächst einmal die unmittelbar vom Unfall betroffenen Personen, also die Verletzten. Beim innerbetrieblichen Transport sind dies in der Regel Arbeitnehmer. Auch wenn der erlittene Schmerz damit nicht ausgeglichen werden kann, wird deren Leid durch die Unfallversicherungsträger, durch eine optimale Heilbehandlung und – falls erforderlich – durch finanzielle Entschädigungen gemildert. Leidtragende sind neben den Verletzten und ihren Familienangehörigen aber auch Personen, die nicht selbst körperliche Verletzungen erfahren, aber durch das Miterleben der Transportunfälle Traumata erleiden.

Eine weitere Dimension ist sicher der wirtschaftliche Schaden?

Ja, abgesehen von diesem menschlichen Leid verursachen Transportunfälle natürlich sehr oft auch hohe wirtschaftliche Schäden, zum Beispiel durch Sachschäden oder Betriebsausfälle. Unfälle bedeuten darüber hinaus häufig Imageschäden für das Unternehmen und gefährden nicht selten auch die Umwelt, zum Beispiel wenn Kraftstoff ausläuft oder gefährliche Inhalte aus transportierten Behältern frei werden. Dann wird zum Leidtragenden dieses Unfalls auch die Allgemeinheit.

Wie häufig sind Transportunfälle?

Die Statistiken der Unfallversicherungsträger weisen insgesamt deutlich über 200.000 Transportunfälle pro Jahr aus. Je nach Branche kann in der Regel bei jedem dritten bis vierten Unfall von einem Transportunfall ausgegangen werden. Damit sind Transportunfälle ein sehr wichtiger Unfallschwerpunkt. Wichtig ist es aber auch, nicht allein die Frage der Häufigkeit, sondern ebenfalls die der Unfallschwere zu betrachten. Der innerbetriebliche Transport ist

durch überdurchschnittlich hohe Unfallzahlen gekennzeichnet. Anders Transportunfälle im öffentlichen Verkehr: Hier handelt es sich um überdurchschnittlich viele schwere und tödliche Unfälle.

Was sind die Ursachen für Transportunfälle?

Das Arbeitsprogramm umfasst eine Vielzahl von Branchen mit jeweils typischen Unfallursachen. Wesentliche sind der hohe Zeitdruck, der Einsatz immer schnellerer und größerer Geräte, teils mit Zusatzgefährdungen durch Voll- oder Teilautomatisierung und die insgesamt hohen Transportgeschwindigkeiten, die sich noch immer erhöhen.

Aus dem Zusammenspiel Mensch – Maschine ergibt sich ein besonderes Gefahrenpotenzial?

Ja, insbesondere durch die Zusammenarbeit von bewegten Geräten und Menschen auf engem Raum, vorwiegend beim innerbetrieblichen Transport. Hier kann eine vollständige Trennung von Fußgängern und Geräteverkehr nicht immer gewährleistet werden. Es ist zudem ein Trend zu immer größeren Lasten pro Transportvorgang festzustellen. Durch die Dimensionen dieser Lasten und die hierfür erforderlichen größeren Geräte ergeben sich erhebliche Sichteinschränkungen für den Gerätefahrer, die zu erhöhten Gefährdungen führen können und den Fahrer erheblich belasten, ihn stressen.

Wie viel Bedeutung kommt dem sogenannten menschlichen Versagen zu?

Übermüdung, insbesondere beim Straßentransport, aber auch die Arbeitsmonotonie und zusätzlichen Belastungen während des Fahrens, etwa durch Anrufe, SMS oder E-Mails, tragen zu Fehlverhalten der Fahrer bei. Gefährdungserhöhend kommt dann häufiger eine ungeeignete Organisation der Transportvorgänge hinzu. Mangelnde Sicherung und Kontrolle der Ladung führen ebenfalls immer wieder zu Unfällen.

Welche Maßnahmen zur Verhinderung stehen aus Ihrer Sicht im Vordergrund?

Das Arbeitsprogramm findet in fast allen Branchen und bei vielen Tätigkeiten Anwendung. Entsprechend vielfältig und unterschiedlich sind die Maßnahmen zur Vermeidung von dabei auftretenden Gefährdungen. Deshalb haben wir wichtige Maßnahmen in verschiedenen Gesprächsleitfäden zusammengestellt. In diesen finden sich nach Tätigkeiten oder Branchen geordnet jeweils Beispiele für ein geeignetes Vorgehen beim Arbeitsschutz. Dies ermöglichte uns, die Maßnahmen zur Prävention sehr differenziert, nach den jeweiligen Gefährdungsschwerpunkten und mit vielen konkreten Umsetzungshilfen darzustellen.

Ziel des Arbeitsprogramms „Sicher fahren und transportieren“ ist es, die systematische Wahrnehmung des Arbeitsschutzes zu stärken. Mit welchen Mittel wird das verfolgt?

Die Frage der systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes sprechen wir ebenfalls sehr gezielt und differenziert je nach Themenfeld in den genutzten Gesprächsleitfäden an. Ein Beispiel: Der Gesprächsleitfaden 10 richtet sich an Berufskraftfahrer und berufliche Vielfahrer. Dort wird etwa die Frage gestellt: „Ist die Unterweisung der Fahrer und Beifahrer systematisch organisiert?“ Daran angeschlossen geben wir konkrete Umsetzungshilfen: Zum Beispiel sollte im Betrieb eine Strategie zur Unterweisung der Fahrer genutzt, Mitarbeiter für diese Aufgabe qualifiziert und die Unterweisung dokumentiert werden. Von dieser fallbezogenen und gezielten Ansprache versprechen wir uns insbesondere bei kleineren und mittleren Betrieben eine größere Wirkung als bei einer pauschalen Ansprache der Thematik. Für diese Betriebe sind konkrete Hinweise für die Organisation des Arbeitsschutzes eine besonders wichtige Hilfe.

Welche Bedeutung haben die von Ihnen genannten Leitfäden für die Arbeit in den Betrieben?

Es wird die Wirkung des Arbeitsprogramms erheblich erhöhen, wenn die Betriebe unabhängig von den Aktivitäten der Träger besondere Anstrengungen unternehmen, den Arbeitsschutz im Bereich der Logistik zu verbessern. Wir versuchen, das Arbeitsprogramm hierzu als Hebel zu nutzen. Hier hilft uns, dass beide Träger einen sehr großen Schwerpunkt ihrer Arbeit bis Ende 2012 auf den Transport legen werden und dass man sich auf die Besuche der Träger anhand der von diesen genutzten Gesprächsleitfäden vorbereiten kann. Diese sind zu diesem Zweck so konzipiert, dass sie grundsätzlich auch für kleinere und mittlere Betriebe eigenständig bearbeitbar sind.

Wie nutzen die Arbeitsschutzexperten der Aufsichtsdienste die Leitfäden?

Die Fragen dieser Gesprächsleitfäden sollen von den Arbeitsschutzexperten der Aufsichtsdienste beziehungsweise Präventionsdienste als Interviewleitfäden genutzt werden. Die Fragen sollen ausdrücklich nicht checklistenartig abgearbeitet – also „abgehakt“ – werden, sondern die Arbeitsschutzexperten sollen die Gesprächsleitfäden im Rahmen der Betriebsbesichtigungen mit den betrieblichen Arbeitsschutzakteuren erörtern. Obwohl dadurch die Beratung der Betriebe zum innerbetrieblichen Transport einen hohen Stellenwert erhält, soll das Arbeitsprogramm auch starke Anteile der Überwachung enthalten. Bei festgestellten Defiziten wird die Beseitigung der Mängel konsequent veranlasst und der Stand der Erledigung nach sechs Monaten erneut erfasst.

Das Programm läuft seit 2010, welche Ergebnisse sind zum jetzigen Zeitpunkt zu verzeichnen?

Der Stand bei der Erreichung des Globalziels, nämlich Anzahl und Schwere der Transportunfälle zu reduzieren, lässt sich noch nicht angeben. Dazu sind eine sehr differenzierte Analyse des Unfallgeschehens und ein längerer Beobachtungszeitraum erforderlich. Die entsprechenden Daten hierfür werden letztlich etwa im Spätsommer 2013 zur Verfügung stehen. Folgendes lässt sich aber schon jetzt feststellen: Bis zum ersten Quartal des Jahres 2012 wurden bereits mehr als 40.000 Unternehmen aufgesucht und dabei knapp 90.000 Gesprächsleitfäden angewendet. Damit liegt das Arbeitsprogramm annähernd im Plan. Es besteht also bundesweit eine hohe Wahrscheinlichkeit für jedes Unternehmen, dass es im Rahmen des Arbeitsprogramms „Sicher Fahren und Transportieren“ aufgesucht und auf der Grundlage der Gesprächsleitfäden beraten und überwacht wird.

Welche konkreten Erfolge erzielen Sie bisher in den Betrieben?

Die Wahrscheinlichkeit eines Besuches scheint auch in den Betrieben zunehmend realisiert zu werden. Viele Betriebe nutzen die Gesprächsleitfäden bereits unabhängig von den Besuchen der Aufsichtsdienste, nicht zuletzt um auf deren Kommen vorbereitet zu sein. Dies war Ziel des Arbeitsprogramms. Abrufe der Gesprächsleitfäden über das Internet, zum Beispiel vom GDA-Portal, sowie die Zahl der Anforderungen gedruckter Exemplare bei den Unfallversicherungsträgern zeigen, dass wir auch hier auf einem guten Weg sind.

Wo sehen Sie Verbesserungspotenziale in den Betrieben?

Die Aufsichtsdienste konnten oder mussten bis zum 1. Quartal 2012 in rund 150.000 Einzelfragen Verbesserungspotenzial hinsichtlich des Arbeitsschutzes aufzeigen. Die systematische Auswertung des dabei angesprochenen Verbesserungspotenzials wird Gegenstand der Evaluation sein.

Gibt es eine Fortsetzung des Arbeitsprogramms nach 2012?

Eine Fortsetzung wird es nicht geben. Ob die angestrebte Reduzierung gelingt, werden wir erst im Spätsommer 2013 genau wissen. Im Evaluationsbericht wird es Vorschläge geben, wie Erfahrungen und Instrumente in das normale Aufsichtshandeln der Träger im Sinne einer

Verstetigung integriert werden können. Einige Träger beabsichtigen aber schon jetzt, die Gesprächsleitfäden weiter zu nutzen und auch fortzuschreiben. Aus meiner Sicht wäre es ein Erfolg, wenn Letzteres in Absprache mit den Trägern erfolgen würde. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Gesprächsleitfäden in hohem Umfang schon jetzt von den Betrieben und von vielen externen Dienstleistern für Arbeitssicherheit völlig unabhängig von den Aufsichtsdiensten genutzt werden, zum Beispiel als Unterstützung bei der Erstellung der betrieblichen Gefährdungsbeurteilung. Das Handeln der betrieblichen Akteure wird sich nicht an den Perioden der Träger der GDA für Arbeitsprogramme orientieren, sondern am betrieblichen Nutzen. Aus meiner Sicht werden auch so Inhalte des Arbeitsprogramms über 2012 hinaus fortgeführt werden.