

Abschlussbericht zum GDA-Arbeitsprogramm

Sicher fahren und transportieren

Impressum

Abschlussbericht zum GDA-Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“

Stand: 21. Oktober 2013

Herausgeber:
Geschäftsstelle der Nationalen Arbeitsschutzkonferenz
c/o Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin
Nöldnerstraße 40 - 42
10317 Berlin

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Zustimmung der Nationalen Arbeitsschutzkonferenz

Inhaltsverzeichnis

1	Ziele, Handlungsfeld, Zielgruppen	9
2	Gesamtschau über Verlauf des Arbeitsprogramms, Vorgehensweise und Methodik	11
2.1	Zeitlicher Rahmen des Arbeitsprogramms Transport	11
2.2	Arbeitsprogrammübergreifende Stärkung der systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes	11
2.3	Einsatz von Gesprächsleitfäden zur Verbesserung des Arbeitsschutzes beim Transport	12
2.3.1	Nutzung der Gesprächsleitfäden durch das Aufsichtspersonal der Träger	15
2.3.2	Nutzung der Gesprächsleitfäden durch Betriebe und Dritte – Hebelwirkung	16
2.3.2.1	Eigenständige Bearbeitung der Gesprächsleitfäden, insbesondere in kleineren und mittleren Betrieben	16
2.3.2.2	Nutzung der Gesprächsleitfäden durch Dritte, Sicherheitsfachkräfte und Betriebsärzte	18
2.4	Datentechnische Erfassung der Gesprächsleitfäden und Basiserhebungen	19
2.5	Kernaktivität: Strukturierte Unfalluntersuchungen	20
2.6	Zur Verfügung stehende Ressourcen/Ressourcenplanung	20
2.6.1	Personalressourcen für die Durchführung des Arbeitsprogramms	20
2.6.2	Sachressourcen	21
2.7	Verzahnung mit der Kampagne „Risiko raus“	21
2.8	Organisation der Umsetzung des Arbeitsprogramms	23
2.8.1	Arbeitsgruppe	23
2.8.2	Entwicklung des Arbeitsprogramms	23
2.8.3	Information der beteiligten Aufsichtsdienste und Steuerung der Umsetzung bei den Aufsichtsdiensten	24
2.8.4	Qualifizierung des Personals	24
3	Erbrachte Leistungen, Ergebnisse und Wirkungen - Betrachtungen gemäß Evaluationskonzept-	26
3.1	Erbrachte Leistungen der Träger	26
3.1.1	Mehr als 50.000 Betriebe mit 3,5 Millionen Arbeitsplätzen erreicht	26
3.1.2	Mehr als 60.000 Betriebsbesuche, viele in Kleinbetrieben	27
3.1.3	Zahl und Verteilung der Gesprächsleitfäden:	28
3.1.4	Zahl der abgerufenen Gesprächsleitfäden	29
3.1.5	Eingeleitete Maßnahmen	30
3.2	Ergebnisse und Wirkungen der Interventionen der Träger	31
3.2.1	Grundsätzliches: Defizitquote statt Mängelerhebung	31
3.2.2	Wirkung der Interventionen in den Betrieben - Ergebnisse der Zweiterhebungen	33
3.2.3	Verteilung der Arbeitsschutzdefizitquoten nach Betriebsgrößen	35
3.2.4	Einfluss einer Personalvertretung auf den Arbeitsschutz	35

3.2.5	Einfluss der Art der sicherheitstechnischen Betreuung der Betriebe auf den Arbeitsschutz	37
3.2.6	Stand der Arbeitsschutzorganisation und deren Einfluss auf den Arbeitsschutz beim Transport	39
3.2.7	Status der Gefährdungsbeurteilung und deren Einfluss auf den Arbeitsschutz beim Transport	42
3.2.8	Ergebnisse der einzelnen Gesprächsleitfäden	48
3.2.9	Ergebnisse der koordinierten Unfalluntersuchungen	69
4	Grad der Zielerreichung - Reduzierung des Unfallgeschehens:	70
5	Erfahrungen; Stärken und Verbesserungspotentiale in der Durchführungsphase	74
6	Schlussfolgerungen und Empfehlungen.....	75
Anhang	76

Zusammenfassung

Das Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ diente der Erreichung des GDA-Ziels „Verringerung von Häufigkeit und Schwere von Arbeitsunfällen unter Einbeziehung der Verringerung von psychischen Fehlbelastungen und Förderung der systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes im Unternehmen“ und wurde im Rahmen des GDA-Handlungsfeldes Logistik, Transport und Verkehr in der Zeit vom 01.02.2010 bis 31.12.2012 in den Betrieben durchgeführt. Im Rahmen des Arbeitsprogramms setzten Arbeitsschutzexperten der Unfallversicherungsträger und staatlicher Aufsicht arbeitsteilig im Rahmen ihrer Beratungs- und Überwachungstätigkeiten standardisierte, modular und themenbezogen strukturierte Gesprächsleitfäden ein. Insgesamt wurden bei ca. 60.000 Betriebsbesuchen 120.000 Gesprächsleitfäden durch das Aufsichtspersonal der Unfallversicherungsträger und der Arbeitsschutzverwaltungen der Länder eingesetzt. Diese Besuche dienten zum einen der Überwachung, waren andererseits gepaart mit einem intensiven Beratungsangebot. Zahlreiche Arbeitsschutzdefizite wurden unmittelbar durch das Aufsichtspersonal der Träger aufgegriffen und senkten damit die Risiken im Bereich des Transports. Im Mittel traf dies bei etwas mehr als 6 % der im Betrieb angesprochenen Sachverhalte zu.

Die Gesprächsleitfäden hatten eine Doppelfunktion. Sie waren Erhebungsinstrument für das Aufsichtspersonal der Träger und zugleich Hilfestellung und Kommunikationsinstrument für Betriebe und die externen Arbeitsschutzexperten. Viele Betriebe nutzten die Gesprächsleitfäden außerhalb bzw. unabhängig von einer Überprüfung durch einen Aufsichtsdienst, z. B. um auf einen Besuch der Träger vorbereitet zu sein. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass glaubhaft vermittelt werden konnte, dass aufgrund des konzertierten Vorgehens fast aller Institutionen der Träger im Rahmen der GDA eine hohe Wahrscheinlichkeit bestand, dass ein Betrieb tatsächlich im Rahmen des Arbeitsprogramms überprüft wird. Die Leitfäden waren frei verfügbar. Für deren eigenständige Nutzung wurde geworben. Sie fand in großem Umfang statt. Das Wirken der Träger wurde also durch eigenständige betriebliche Aktivitäten in großem Maß „gehebelt“.

Durch die Intervention der GDA-Träger (Bund, Arbeitsschutzverwaltungen der Länder, Unfallversicherungsträger) und die eigenständige Nutzung der Gesprächsleitfäden durch die Betriebe gelang es in der Laufzeit des Arbeitsprogramms die Unfallquote beim Transport zu senken. Das Unfallgeschehen in den angesprochenen Themenfeldern des Arbeitsprogramms ist im Vergleich zur allgemeinen Unfallquote weit überdurchschnittlich gesunken, so sank z. B. beim Einsatz von Kranen und dem Anschlagen von Lasten die Unfallquote doppelt so stark wie die allgemeine Unfallquote. Die Senkung der Unfallquote war ein wesentliches Ziel des Arbeitsprogramms.

Die Verbesserung der Gefährdungsbeurteilung war ein weiteres Ziel. Deren Umsetzung wird durch das Aufsichtspersonal überwiegend als gut beurteilt. Selbst Kleinstbetriebe bis zu 10 Beschäftigten verfügten in 64 % der aufgesuchten Betriebe über eine angemessene Gefährdungsbeurteilung. In 21 % dieser Betriebe war die Gefährdungsbeurteilung zwar durchgeführt, aber noch nicht angemessen, in 15 % war eine Gefährdungsbeurteilung noch nicht durchgeführt. Bei größeren Betrieben (mehr als 200 Beschäftigte) fehlte nur in 1 % der Betriebe die Gefährdungsbeurteilung, in 88 % wurde eine angemessene Gefährdungsbeurteilung vorgefunden, in

11 % war die Gefährdungsbeurteilung zwar durchgeführt, aber noch nicht angemessen.

Die Wirkung der Intervention des Aufsichtspersonals lässt sich bei Betrieben quantifizieren, in denen eine Zweiterhebung durchgeführt wurde. Bei diesen Betrieben wurde bei 2/3 der anhand der Gesprächsleitfäden festgestellten Defizite deren Beseitigung bei der Zweiterhebung festgestellt. Bei der Verbesserung der Gefährdungsbeurteilung wurden deutlich geringere Fortschritte erzielt. So gelang es nur bei 31 % der Betriebe, die beim Erstbesuch keine Gefährdungsbeurteilung durchführten, eine Verbesserung der Gefährdungsbeurteilung zu erreichen. 69 % dieser Betriebe hatten auch bei der folgenden Zweiterhebung weiterhin keine Gefährdungsbeurteilung durchgeführt. Eine angemessene Gefährdungsbeurteilung wurde nur etwa bei 21 % dieser Betriebe bis zum Zeitpunkt der Zweiterhebung erreicht.

Kleinstbetriebe mit bis 10 Beschäftigten bedürfen der größten Aufmerksamkeit der Träger. Die Defizitquote beträgt hier mehr als das einundeinhalbfache der Quote der großen Betriebe (mehr als 500 Beschäftigte). Zwischen den Betrieben ab 10 Beschäftigten bis 500 Beschäftigten unterscheidet sich die Mängelquote nur wenig. Sie ist dort etwa um 30 % höher als in den großen Betrieben.

Betriebe mit Betriebsvertretung weisen deutlich weniger Defizite beim Arbeitsschutz auf. So ist bei Kleinstbetrieben mit Beschäftigtenzahlen bis zu 10 Beschäftigten ohne Betriebsvertretung die Mängelquote um 50 % höher als bei gleichgroßen Betrieben mit Betriebsvertretung.

Betriebe ohne sicherheitstechnische Betreuung haben eine mehr als 2,5-mal so hohe Defizitquote wie Betriebe, die sicherheitstechnisch betreut werden. In Betrieben mit alternativer Betreuung (Unternehmermodell) liegt sie je nach Betriebsgröße bei etwa dem 1,6 fachen der Defizitquote der Betriebe mit Betreuung durch eine Sicherheitsfachkraft. Bei Betrieben ohne jegliche sicherheitstechnische Betreuung ist die Quote fehlender Gefährdungsbeurteilungen 5-mal so hoch wie bei Betrieben mit sicherheitstechnischer Betreuung.

Die Arbeitsschutzorganisation wird vom Aufsichtspersonal für die aufgesuchten Betriebe weit überwiegend positiv beurteilt. In 73 % der Betriebe ist die Arbeitsschutzorganisation nach deren Einschätzung geeignet, in 21 % der Betriebe ist sie teilweise geeignet, in 6 % ungeeignet. Betriebe mit ungeeigneter Arbeitsschutzorganisation weisen eine dreimal so hohe Defizitquote auf wie Betriebe mit geeigneter Organisation.

Die Quote der Arbeitsschutzdefizite steigt bei Betrieben ohne Gefährdungsbeurteilung auf ca. das dreifache der Betriebe, die über eine angemessene Gefährdungsbeurteilung verfügen.

Summary

The work program "Driving and transporting safely" was created to achieve the GDA objective "Reduction of the severity and incidence of musculoskeletal disorders under particular consideration of the reduction of psychosocial risks and the promotion of a systematic and holistic approach towards OSH in the enterprises". The program was part of the GDA activities in the field of logistics, transport and traffic and was implemented in the period from 1 February 2010 to 31 December 2012.

As part of the work program, OSH experts of the accident insurance institutions and supervisory agencies used standardised, modular and thematically structured interview guidelines for their advisory and monitoring activities.

A total of 120,000 interview guidelines were used in approximately 60,000 visits in enterprises by the supervisory staff of the accident insurance institutions and the occupational safety and health authorities of the Länder. These visits served on one hand to inspect enterprises, but on the other hand they were paired with an offer of intensive consultation.

Numerous occupational safety deficits were directly addressed by the supervisory staff and thus reduced safety risks in the field of transportation. On average, this was the case in just over 6 % of the issues covered in the enterprises.

The interview guidelines had a dual function. They were a survey tool for the supervisory staff and at the same time communication tool for enterprises and external OSH experts. Many enterprises used the interview guidelines irrespective of an inspection by the supervisory staff, e. g. to be prepared for such a visit.

This resulted from the fact that it could be made plausible that due to the concerted action of almost all institutions in the context of the GDA there was a high probability that an enterprise would indeed be reviewed in the context of the work program. The interview guidelines were openly available and their autonomous use was promoted. The activities of the work program were therefore reinforced by independent activities at company level.

By the intervention of the GDA stakeholders (Federal Government, Occupational Safety and Health Administrations of the Länder, Accident Insurance Institutions) as well as the independent use of the interview guidelines by the enterprises, accident rates in the transportation sector could be reduced. The number of accidents in the sectors of the work program was reduced faster compared to the general reduction in the accident rate. For example, the accident rate in the use of cranes and slinging was reduced twice as fast as the overall accident rate. The reduction in the accident rate was a key objective of the work program.

The improvement of the risk assessment was a further objective. The implementation of the risk assessment is, according to the assessment by the supervisory staff, predominantly well done. 64 % of very small enterprises with up to 10 employees had an appropriate risk assessment in place. In 21 % of the enterprises the risk assessment was done, but not adequate, in 15 % a risk assessment was not done at all. For large enterprises (over 200 employees) only in 1 % of the enterprises the risk assessment

was missing, in 88 % an appropriate risk assessment was available, in 11 % the risk assessment was done, but not adequate.

The effect of the intervention by the supervisory staff can be quantified in enterprises where a second survey was done. In these enterprises 2/3 of the deficits determined in the first round had been eliminated. The improvement of the risk assessment made however significantly less progress. Only in 31 % of the enterprises that did not have a risk assessment in place at the first visit, an improvement had been achieved. The remaining 69 % of these enterprises had not yet done a risk assessment. An adequate risk assessment was achieved only by about 21 % of these enterprises.

Very small enterprises with up to 10 employees require greater attention of the GDA-stakeholders. Here, the deficit rate is more than 1.5 times higher than for large enterprises (over 500 employees). Among the enterprises with 10 to 500 employees, the deficit rate differs only little and is about 30 % higher than in large enterprises.

Enterprises with works councils have significantly less deficits in occupational safety. Thus, in small enterprises with up to 10 employees without works councils, the deficit rate is 50 % higher than in same-sized enterprises with works councils.

Enterprises without technical safety support have a more than 2.5 times higher deficit rate as enterprises with technical safety support in place. In enterprises with alternative support (Unternehmermodell) the deficiency rate is - depending on the size of the enterprise - about 1.6 times the deficit rate of enterprises with supervision by a safety expert. For enterprises without any safety assistance, the rate of missing risk assessments is 5 times higher than in enterprises with safety assistance.

The health and safety organisation of the visited enterprises is considered mostly positive by the supervisory staff. 73 % of the enterprises have a health and safety organisation that is adequate, in 21 % of the enterprises it is partially adequate, in 6 % it is inadequate. Enterprises with inadequate health and safety organisation have a three times higher deficit rate as enterprises with an adequate organisation.

In enterprises without risk assessment the rate of occupational safety and health deficits increases to approximately three times the rate in enterprises with an adequate risk assessment.

1 Ziele, Handlungsfeld, Zielgruppen

Das Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ galt dem GDA-Ziel „Verringerung von Häufigkeit und Schwere von Arbeitsunfällen unter Einbeziehung der Verringerung von psychischen Fehlbelastungen und Förderung der systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes im Unternehmen“ und wurde im Rahmen des GDA-Handlungsfeldes Logistik, Transport und Verkehr durchgeführt. Es gehörte zu den sogenannten Kategorie-I-Programmen, auch Leuchtturmprogramme genannt, d. h. zu den Programmen, die bundesweit von allen Trägern der GDA einheitlich durchgeführt werden. Das Arbeitsprogramm hatte ganz allgemein das Ziel, die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz beim innerbetrieblichen Transport und beim Transport und der Beförderung im öffentlichen Verkehr zu verbessern.

Der Bereich des Transports ist gekennzeichnet durch überdurchschnittlich hohe Unfallzahlen. Allgemein kann festgehalten werden, dass je nach Branche bis zu 1/3 aller Arbeitsunfälle in Verbindung mit den Transportvorgängen stehen. Dies ergibt sich aus Sonderauswertungen anhand typischer Unfallmerkmale, die auf Transportvorgänge hinweisen. Diese Auswertungen wurden durch die DGUV für die gewerblichen Berufsgenossenschaften durchgeführt und dürften so auch auf den Bereich der Unfallkassen zu übertragen sein. Eng verzahnt mit dem innerbetrieblichen Transport ist die Beförderung im öffentlichen Verkehr. Die beiden Arbeitsbereiche gehen oft nahtlos ineinander über, insbesondere im Bereich des Lkws. Eine Sonderauswertung der Unfallstatistik durch die DGUV für den Bereich der gewerblichen Wirtschaft anhand typischer Merkmale, die auf Lkw-Unfälle hinweisen, ergab eine überdurchschnittliche Unfallschwere und einen hohen Anteil tödlicher Unfälle. Dabei ist Transport in nahezu allen Branchen zu finden. Die Ausprägung des Transports ist sehr vielfältig. Sie reicht vom Handtransport, über das klassische Transportmittel des innerbetrieblichen Transports, das Flurförderzeug, bis hin zu automatisierten Geräten und Anlagen. Somit war eine breite Anwendung des Arbeitsprogramms möglich und zweckmäßig.

Die Durchführung des Programms sollte einen Beitrag zum Erfolg der EU-Gemeinschaftsstrategie für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz 2007-2012 beitragen. Vorrangiges Ziel war die "kontinuierliche, nachhaltige und homogene Verringerung der Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten". Die Kommission formulierte hier sehr konkrete Ziele: „Das Gesamtziel für diesen Zeitraum soll darin bestehen, die Häufigkeit von Arbeitsunfällen auf der Ebene der EU um 25 % zu verringern.“

Darüber hinaus sollte die systematische Wahrnehmung des Arbeitsschutzes durch die Betriebe, insbesondere die Gefährdungsbeurteilung, verbessert werden.

Besonders wichtig: Die Gefährdungssituation sollte durch Beseitigung der Zahl von relevanten Defiziten beim Arbeitsschutz bei Transportvorgängen reduziert werden. Für quantitative Vorgaben fehlten bei der ersten Periode trägerübergreifende Erfahrungswerte. Diese Reduzierung wird zumindest mittelfristig zu einer Reduzierung des Unfallgeschehens führen.

Zielgruppe waren in erster Linie all die Betriebe, in denen innerbetrieblicher oder öffentlicher Transport stattfindet. Betroffen waren somit grundsätzlich alle Branchen, wenn auch in unterschiedlichem Maß. Eine höhere Relevanz der Thematik besteht z. B. im Großhandel, dem Einzelhandel, der Verkehrswirtschaft und in den Logistik-

bereichen der produzierenden Wirtschaft. Weniger betroffen sind u. a. Verwaltungen und das Gesundheitswesen. In den Betrieben sollen Arbeitgeber, Arbeitnehmer und Sicherheitsfachkräfte in besonderem Maße angesprochen werden.

2 Gesamtschau über Verlauf des Arbeitsprogramms, Vorgehensweise und Methodik

2.1 Zeitlicher Rahmen des Arbeitsprogramms Transport

Die Umsetzung des Arbeitsprogramms erfolgte im Zeitraum von 01.02.2010 bis 31.12.2012. Für die Endevaluation sollte das Jahr 2013 genutzt werden.

Alle Instrumente des Arbeitsprogramms lagen zum Jahresende 2009 vor. Der öffentlichkeitswirksame Start des Programms erfolgte zum 01.02.2010. Eine vorbereitete Pressemitteilung zum Start des Programms wurde allen Trägern zu Verfügung gestellt. Diese sollte über die trägerspezifischen Verteiler und Medien so platziert werden, dass sie möglichst zum 01.02.2010 veröffentlicht wurde. Diese Bitte folgten die Träger oft mit trägerspezifischen Ergänzungen.

Der Start der operativen Umsetzung erfolgte dann sukzessive. Etwa Mitte 2010 waren alle Umsetzungsvereinbarungen zwischen den Gemeinsamen Landesbezogenen Stellen der DGUV (GLS) und den obersten Arbeitsschutzbehörden der Länder (AOL) unterzeichnet. Ab Mitte 2010 erfolgte die Umsetzung des GDA Arbeitsprogramms „Sicher fahren und transportieren“ damit flächendeckend. Die letzten Erhebungen in den Betrieben erfolgten im vierten Quartal 2012.

Die Daten für die Unfallanalyse des Jahres 2012 lagen Mitte August 2013 in der notwendigen Detailliertheit und im notwendigen Umfang für die gewerblichen Berufsgenossenschaften vor. Die vollständige Evaluation und Abfassung des Schlussberichtes erfolgte daher im dritten Quartal 2013.

2.2 Arbeitsprogrammübergreifende Stärkung der systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes

Die GDA-Arbeitsprogramme hatten auch die Aufgabe, die Förderung einer systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes einzubeziehen. Dies erfolgte bei allen GDA-Arbeitsprogrammen im Rahmen eines sogenannten Kopfdatenbogens, mit dem arbeitsprogrammübergreifend die in jedem Betrieb relevanten Daten und Punkte angesprochen und datentechnisch erfasst wurden, wie z. B. der Status der Arbeitsschutzorganisation und der Gefährdungsbeurteilung. Darüber hinaus wurden im Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ sehr konkret Aspekte der Organisation des Arbeitsschutzes in die verschiedenen Gesprächsleitfäden integriert.

Im Folgenden wird zunächst nur die Behandlung der Arbeitsschutzorganisation innerhalb des Kopfdatenbogens betrachtet. Die Ansprache der systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes im Rahmen der Gesprächsleitfäden wird u. a. unter Ziffer 4.3 dargestellt.

Die Kopfdatenerhebung wurde bei jedem Betriebsbesuch in allen GDA-Arbeitsprogrammen durchgeführt. Der Kopfdatenbogen ist also nicht spezifisch für das Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“. Er wurde seitens der NAK den Arbeitsprogrammen vorgegeben. Er bestand aus zwei Teilen. Im ersten Teil wurden statische Daten des Betriebes erhoben, wie z. B. die Anzahl der Beschäftig-

ten. Der zweite Teil des Kopfdatenbogens hat die Erfassung und Verbesserung der Arbeitsschutzorganisation zum Inhalt. Nur dieser Teil wird im Folgenden betrachtet.

Hier wurden unter anderem das Vorhandensein und die Art der sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Betreuung geprüft und erfasst. Gleiches gilt für die Durchführung der Gefährdungsbeurteilung. Ein weiterer wichtiger Punkt der Kopfdatenerhebung war die Prüfung und Erfassung der betrieblichen Arbeitsschutzorganisation.

Der kompletten Kopfdatenbogen und dessen kompletten Erläuterungen findet sich in **Anlage 2**. Die Erläuterungen neben Bezug auf die „Leitlinie Gefährdungsbeurteilung und Dokumentation“. Im Weiteren sind dort bereits Umsetzungshilfen aufgeführt, die der am 15.12.2011 beschlossenen GDA-Leitlinie „Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes“ entsprechen.

Die arbeitsprogrammspezifische Auswertung der Daten aus dem Kopfdatenbogen und deren Abgleich mit den Fachdaten aus den Gesprächsleitfäden, wurden den Arbeitsprogrammen als Unterstützung der Dachevaluation übertragen, auch weil dort die entsprechende Expertise für die fachlichen Zusammenhänge vorhanden ist.

2.3 Einsatz von Gesprächsleitfäden zur Verbesserung des Arbeitsschutzes beim Transport

Im Rahmen des Arbeitsprogramms „Sicher fahren und transportieren“ sollten die Arbeitsschutzexperten der Unfallversicherungsträger und staatlicher Aufsicht arbeitsteilig im Rahmen ihrer Beratungs- und Überwachungstätigkeiten verstärkt Fragen des innerbetrieblichen Transports und des Transports auf Straßen ansprechen. Die Kernaktivität des Arbeitsprogramms war also die Fachdatenerhebung in Form von Gesprächsleitfäden. Diese hatten eine Doppelfunktion. Sie waren Erhebungsinstrumente für das Aufsichtspersonal der GDA-Träger und zugleich Hilfestellung und Kommunikationsinstrument für Betriebe und die betrieblichen Arbeitsschutzexperten.

Da gerade dem Arbeitsprogramm „Sicher fahren und transportieren“ ein extrem breites Gefährdungsspektrum zu Grunde lag, wurden die Gesprächsleitfäden hierzu tätigkeits-, geräte- oder teils auch branchenmäßig strukturiert und in Module aufgeteilt, die sich flexibel und unabhängig voneinander einsetzen ließen. Im Mittel konnte ein Gesprächsleitfaden in etwa 1,5 Stunden bearbeitet werden. Durch den modularen Aufbau und den Zeitansatz war es damit möglich, dieses Arbeitsprogramm in eine aus anderen Gründen erforderliche Betriebsprüfung zu integrieren oder dieses Arbeitsprogramm mit anderen Arbeitsprogrammen zu kombinieren. Insbesondere für Kleinbetriebe mit oft unmittelbar in das betriebliche Geschehen eingebundenen Arbeitgebern konnte so deren zeitliche Beanspruchung verringert werden.

Das Vorgehen nach modulartigen Gesprächsleitfäden sollte auch helfen, ein gleichartiges Vorgehen von Arbeitsschutzexperten von staatlicher Aufsicht und UV-Trägern bei gleichen betrieblichen Situationen zu erreichen. Für die Evaluation des Erreichten ist eine genaue Kenntnis der tatsächlichen Umsetzung des Arbeitsprogramms im Betrieb und deren Vergleichbarkeit essentiell. Je konkreter die Erhebungsart und –tiefe vorgegeben ist, desto vergleichbarere sind die Ergebnisse.

Die Leitfäden wurden aus den zuvor genannten Gründen so konzipiert, dass sie sich jeweils mit einem Themengebiet des Fahrens und Transportieren beschäftigen. Die Fragen der Leitfäden wurden dabei so zusammengestellt, dass diese nach den vorliegenden Erfahrungen der Fachausschüsse der DGUV (jetzt Fachbereiche) aber auch der Mitglieder der GDA- Arbeitsprogrammgruppe beim sicheren Fahren und Transportieren eine besondere Relevanz für einen funktionierenden Arbeitsschutz in den Betrieben besitzen. Grundlegende Fragestellungen wurden daher in alle relevanten Gesprächsleitfäden integriert, damit diese unabhängig voneinander eingesetzt werden konnten.

Alle Gesprächsleitfäden wurden mit den zuständigen Fachausschüssen der DGUV abgestimmt, zum Teil von diesen erarbeitet. Ziel war es dabei, ein subjektives Vorgehen (z. B. aufgrund des persönlichen Wissens, individueller Erfahrungen) zu reduzieren und eine auf breites und spezifisches Erfahrungswissen basierte Vorgehensweise trägerübergreifend zu etablieren. Gerade in der ersten Periode der GDA schien der letzte Aspekt von besonderer Wichtigkeit. Jede Frage der Gesprächsleitfäden wurde um kurze Hinweise ergänzt, die bei deren Behandlung eine erste Hilfestellung geben bzw. die Hinweise für betrachtenswerte Teilaspekte liefern.

Die folgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über eingesetzten Gesprächsleitfäden. Diese finden sich auch in der Anlage.

- 1 Flurförderzeuge (**Anlage 3**)
- 2 Krane (**Anlage 4**)
- 3 Anschlagen von Lasten (**Anlage 5**)
- 4 Stetigförderer (**Anlage 6**)
- 5 Schlepper und Anbaugeräte (**Anlage 7**)
- 6 Andockstationen, Laderampen und Ladebrücken (**Anlage 8**)
- 7 Be- und Entladen gleisloser Fahrzeuge (**Anlage 9**)
- 8 Ladungssicherung (**Anlage 10**)
- 9 Rangieren und Abstellen (**Anlage 11**)
- 10 Berufskraftfahrer und berufliche Vielfahrer (**Anlage 12**)
- 11 Innerbetrieblicher Verkehr (**Anlage 13**)
- 12 Kurier- und Expressdienste (**Anlage 14**)
- 13 Abfallsammlung (**Anlage 15**)

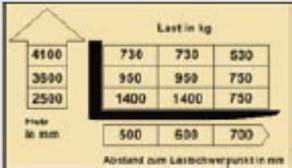
Die Inhalte der Gesprächsleitfäden sprechen mehrere Aspekte an und haben u. a. Bestandteile, bei denen die Überprüfung von Rechtsanforderungen im Vordergrund steht. Ein Beispiel zeigt der folgende Auszug aus dem Gesprächsleitfaden Flurförderzeuge.

4

Sind die vom Hersteller vorgesehenen Sicherheitsvorrichtungen und -hinweise am Stapler vorhanden?

- Fahrerschutzdach
- Lastschutzgitter
- Fahrerrückhaltesysteme
- Lastschwerpunktdiagramm

Ja
 Nein
 Nicht
 zutreffend



Das Diagramm zeigt ein Lastschwerpunktdiagramm für einen Stapler. Die vertikale Achse ist mit 'Last in kg' beschriftet und hat Markierungen bei 2500, 3500 und 4100. Die horizontale Achse ist mit 'Abstand zum Lastschwerpunkt in mm' beschriftet und hat Markierungen bei 500, 600 und 700. Ein rechteckiges Lastprofil ist über dem Diagramm eingezeichnet. Die Lastwerte sind in einer Tabelle dargestellt:

	500	600	700
4100	730	730	530
3500	930	930	730
2500	1400	1400	730

Abb. 2.1 Beispiel Überprüfung von Rechtsanforderungen in Gesprächsleitfäden

Die Gesprächsleitfäden enthalten aber auch viele Teilaspekte, die einen starken Ansatz zur Beratung beinhalten. Ein Beispiel mit Beratungsansätzen zeigt der folgende Auszug aus dem Gesprächsleitfaden Flurförderzeuge.

11

Wurden Maßnahmen getroffen, die das Verletzungsrisiko beim Kippen eines Gabelstaplers begrenzen?

- Zum Beispiel der Einsatz von geschlossenen Fahrerinnenkabinen oder
- die Nutzung von Fahrerrückhalteeinrichtungen

Darüber hinaus kann das Risiko des Kippens durch Stabilisierungs- bzw. Regelsysteme reduziert werden. Erkundigen Sie sich dazu bei Ihrem Staplerhersteller.

Ja

Nein

Nicht zutreffend



Abb. 2.2 Beispiel für Beratungsansätze in Gesprächsleitfäden

Da die Förderung der systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes Teilziel des Arbeitsprogramms war, beschäftigen sich viele Fragen der Gesprächsleitfäden ergänzend zu den allgemeinen Fragen aus dem Kopfdatenbogen themenbezogen mit der Umsetzung der Arbeitsschutzorganisation anhand konkreter das jeweilige Modul betreffender Fragestellungen. Hierfür zwei Beispiele:

4

Ist die Unterweisung der Fahrer und Beifahrer systematisch organisiert?

- Unterweisungsstrategie auswählen, z. B. Kurzunterweisung mit wechselnden Themen bei Anwesenheit im Betrieb – oder Terminplan in Abstimmung an Dienstpläne erstellen
- Unterweisungsinhalte tätigkeitsspezifisch in Gefährdungsbeurteilung ermitteln und festlegen
- Verantwortlichkeit für Organisation und Durchführung der Unterweisung festlegen, ggf. Mitarbeiter qualifizieren
- Unterweisungen arbeitsplatz- und aufgabenbezogen, mündlich und in verständlicher Form durchführen – ggf. gestützt auf eine schriftliche Betriebsanweisung
- Unterweisungen dokumentieren

Ja

Nein



6

Ist klar geregelt, wer die Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der Berufskraftfahrer im Betrieb überwacht?

- Schriftliche Aufgabenübertragung durch den Arbeitgeber z. B. an den Disponenten
- Arbeitszeiten der Berufskraftfahrer werden dokumentiert
- Berufskraftfahrer werden schriftlich aufgefordert, Arbeitszeiten bei anderen Arbeitgebern mitzuteilen

Ja

Nein



Abb. 2.3 Beispiele für Fragen zur systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes in Gesprächsleitfäden

Die Verringerung von psychischen Fehlbelastungen ist ebenfalls ein übergreifendes Teilziel aller GDA Arbeitsprogramme, so auch des Arbeitsprogramms „Sicher fahren und transportieren“. Die Umsetzung dieses Teilziels geschah in der Weise, dass psychische Belastungen bei den Modulen angesprochen wurden, in deren Kontext diese Fragen eine besondere konkret anzusprechende Relevanz hatten. Hierfür ein Beispiel:

9	<p>Werden bei der Aufstellung der Dienst- und Tourenpläne systembedingte Stressfaktoren vermieden?</p> <ul style="list-style-type: none">• Frühzeitige Mitteilung des Dienst-/Tourenplanes an die Berufskraftfahrer• Keine Anschlussaufträge während der Tour zuteilen• Reserven einplanen, um personelle Engpässe kurzfristig auszugleichen – oder vergleichbare Maßnahmen (Springer, Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen o. ä.)	<p><input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein</p>
----------	--	--

Abb. 2.4 Beispiel für die Ansprache psychischer Belastungen in Gesprächsleitfäden

2.3.1 Nutzung der Gesprächsleitfäden durch das Aufsichtspersonal der Träger

Im Rahmen dieses Arbeitsprogramms sollten in der Regel zwei bis drei Module pro Betrieb entsprechend der dort relevanten Gefährdungen angewandt werden. Diese Größenordnung sollte Effizienz und Breitenwirkung in Einklang bringen. Die Zahl der pro Betrieb genutzten Bögen war aber dem Aufsichtspersonal letztlich freigestellt. Dieser Planungsansatz bestätigte sich aber in der späteren Auswertung.

Die Fragen dieser Gesprächsleitfäden bzw. Module waren von den Arbeitsschutzexperten der Träger als Interviewleitfäden zu verwenden. Die Fragen sollten ausdrücklich nicht checklistenartig abgearbeitet („abgehakt“) werden, sondern die Arbeitsschutzexperten der Träger sollen die Gesprächsleitfäden im Rahmen der Betriebsbesichtigungen mit den betrieblichen Arbeitsschutzakteuren erörtern und den jeweiligen betrieblichen Status dann erfassen.

Dadurch stand die Beratung der Betriebe zum innerbetrieblichen Transport in einem ausgeglichenen Verhältnis zur Überwachung. Bei festgestellten Defiziten war dem Betrieb die Beseitigung der Mängel aufzuerlegen. Die Methode der Mängelverfolgung war dem jeweiligen Träger überlassen. Der jeweilige Bearbeiter entschied auch aufgrund der Ergebnisse der Ersterhebung und dem Verlauf der Nachverfolgung nach aufsichtsdienstspezifischen Regelungen, ob für die Zweiterhebung ein erneuter Besuch vor Ort erforderlich war.

Die Ergebnisse der Gespräche/ Besichtigungen wurden in den Gesprächsleitfäden festgehalten. Dabei wurden sowohl die Ergebnisse der einzelnen Fragen, als auch die Art der später eingeleiteten Maßnahmen festgehalten.

Maßnahmen	
<input type="checkbox"/> Keine Beanstandung	<input type="checkbox"/> Besichtigungsschreiben
<input type="checkbox"/> Mündliche Vereinbarung/Beratung	<input type="checkbox"/> Anordnung

Abb. 2.5 Dokumentation der eingeleiteten Maßnahmen

2.3.2 Nutzung der Gesprächsleitfäden durch Betriebe und Dritte – Hebelwirkung

Eine erste grobe Abschätzung ergab, dass mit den Aktivitäten der Träger der GDA, also der staatlichen Aufsicht und den Präventionsdiensten der UV-Träger, sich im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten und der zu erwartenden Zahl der eingesetzten Leitfäden pro Betrieb maximal 5 % der Betriebe der Branchen erreichen ließen, in denen das Unfallgeschehen vom sicheren Fahren und Transportieren wesentlich beeinflusst wurde. Das Arbeitsprogramm war daher auf eine große Breitenwirkung durch eine effektive Öffentlichkeitsarbeit, durch eine umfassende Mitwirkung der Betriebe sowie durch die Beteiligung Dritter angewiesen. Das Wirken der Träger musste also „gehebelt“ wer. Dies geschah auf verschiedene Weisen.

Während die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit im Hinblick auf Sensibilisierung und Motivation zum sicheren Transport im Rahmen der Kampagne der Unfallversicherungsträger mit dem Titel „Risiko raus“ geleistet wurde, zielte die Öffentlichkeitsarbeit des Programms darauf ab, die Betriebe von den Vorteilen der eigenständigen Nutzung der Gesprächsleitfäden zu überzeugen. Eine zentrale Botschaft dabei war, den Betrieben im Rahmen zahlreicher Veröffentlichungen, wie den Mitteilungsblättern des jeweils zuständigen Unfallversicherungsträgers, zu vermitteln, dass das Thema „Sicher fahren und transportieren“ eine hohe Bedeutung für den Arbeitsschutz hat, dass der eigene Betrieb in die schwerpunktmäßige und konzertierte Überwachungsaktion einbezogen werden kann und dass sich jeder Betrieb darauf vorbereiten kann, indem der seine betriebliche Arbeitsschutzsituation anhand der Erhebungsinstrumente überprüft, die auch die Träger für deren Erhebungen benutzen.

2.3.2.1 Eigenständige Bearbeitung der Gesprächsleitfäden, insbesondere in kleineren und mittleren Betrieben

Die Unternehmen wurden auf vielfältige Weise aufgefordert, sich mit den Gesprächsleitfäden zu beschäftigen. Dazu wurden diese so konzipiert, dass Sie auch für kleine und mittelgroße Betriebe (KMU) bearbeitbar sind. Durch die Gestaltung, wie der Ergänzung der einzelnen Fragen durch eine unterstützende Bebilderung sowie von Hilfestellungen sollte die Hemmschwelle für das Bearbeiten herabgesetzt werden. Auf die Vorteile einer eigenständigen Bearbeitung der Gesprächsleitfäden wurde auf verschiedene Weisen, z. B. in den Internetauftritten der Träger der GDA und in Mitteilungsblättern hingewiesen. Die Gesprächsleitfäden werden sowohl im Internet zum Download und konventionell in gedruckter Form zur Verfügung gestellt (als Einzeldruck oder Bestandteil (zum Entnehmen) von Mitteilungsblättern der Unfallversicherungsträger).

Um möglichst viele Betriebe zur Bearbeitung der Gesprächsleitfäden zu motivieren, sollen im Rahmen der Veröffentlichungen die Botschaften des Vorworts der Gesprächsleitfäden verwendet werden. Eine wesentliche Information dieses Vorworts ist es, dass Unfallversicherungsträger und staatliche Aufsicht sich in einer hohen Zahl von Betriebsbesuchen schwerpunktmäßig und arbeitsteilig mit Arbeitsschutz beim Transportieren und Fahren beschäftigen und dabei anhand der veröffentlichten Gesprächsleitfäden vorgehen werden.

Den Betrieben wurde empfohlen, im Vorfeld der zu erwartenden Betriebsbesichtigungen diese Gesprächsleitfäden eigenständig zu bearbeiten, um so vorbereitet zu sein, wenn eine der vielen geplanten Besichtigungen ins Haus steht. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Gesprächsleitfäden die Betriebe bei ihrer betrieblichen Gefährdungsbeurteilung unterstützen können. Weiterhin wurde an die Betriebe appelliert, durch das Bearbeiten der Gesprächsleitfäden einen Beitrag zur Erreichung des gemeinsamen Ziels, der Verbesserung des Arbeitsschutzes beim Transport, zu leisten.

Die „Bedienungsanleitung“ konnten die Betriebe dem Vorwort der Gesprächsleitfäden entnehmen:

- Zu jeder Frage finden sich kurze Hinweise, die bei der Beantwortung eine erste Hilfestellung geben und gerade kleinere und mittlere Betriebe so bei der Verbesserung des betrieblichen Arbeitsschutzes unterstützen.
- Bei der Behandlung einzelner Fragen muss auf weitere Quellen zurückgegriffen werden, beispielsweise auf Vorschriften oder Regeln zum Arbeitsschutz.
- Das Hinzuziehen von innerbetrieblichen Arbeitsschutzexperten, zum Beispiel der Sicherheitsfachkraft oder dem Betriebsarzt, ist empfehlenswert.
- Unterstützung erhalten die Betriebe auch von den zuständigen Präventionsexperten bei der staatlichen Arbeitsschutzverwaltung, der Berufsgenossenschaft oder der Unfallkasse.



MODUL 3 ANSCHLAGEN VON LASTEN

Im Jahr 2008 wurde die gemeinsame deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) etabliert. Sie verfolgt das Ziel, die Zusammenarbeit zwischen den staatlichen Arbeitsschutzverwaltungen der Länder (Gewerbeaufsichtsämter, Ämter für Arbeitsschutz) und den Präventionsdiensten der Unfallversicherungsträger (Berufsgenossenschaften, Unfallkassen) weiter zu optimieren und gemeinsam mit Arbeitgebern und Beschäftigten, Verbänden und anderen interessierten Kreisen Schwerpunkte in der Präventionsarbeit zu setzen. Dies soll dort erfolgen, wo die größten Ressourcen für die Verbesserung des Arbeitsschutzes in Deutschland gesehen werden. Ein solches Handlungsfeld ist das sichere Fahren und Transportieren. Noch immer sind die Unfallzahlen beim Transport sehr hoch. Jeder dritte Unfall geschieht im Zusammenhang mit Fahr- oder Transporttätigkeiten. Bund, Länder und Unfallversicherungsträger haben sich zum Ziel gesetzt, die Häufigkeit und die Schwere von Arbeitsunfällen in den nächsten Jahren um 25 Prozent zu reduzieren.

Im Rahmen dieses Arbeitsprogramms werden in den Jahren 2010 bis 2012 Arbeitsschutzexperten von Berufsgenossenschaften und staatlicher Aufsicht arbeitsteilig im Rahmen ihrer Beratungs- und Überwachungsaktivitäten verstärkt Fragen des innerbetrieblichen Transports und des Transports auf Straßen ansprechen. Es sind hierzu bundesweit 80.000 Betriebsbesuche vorgesehen. Die Experten werden dabei abgestimmt und nach der gleichen Methode vorgehen. Sie haben hierzu für verschiedene Themengebiete des Fahrens und Transportierens Fragen zusammengestellt, die nach ihren Erfahrungen eine besondere

Relevanz für einen funktionierenden Arbeitsschutz in diesem Bereich haben. Die Fragen werden die Experten im Rahmen der Betriebsbesichtigungen mit Ihnen erörtern und einzelne Punkte auch vor Ort überprüfen.

Nutzen Sie den Fragenkatalog bereits jetzt. So sind Sie bestens vorbereitet, wenn eine der geplanten Betriebsbesichtigungen ins Haus steht. Der Fragenkatalog kann Sie aber auch bei Ihrer betrieblichen Gefährdungsbeurteilung unterstützen. Auch wenn Ihr Betrieb nicht aufgesucht wird, können Sie damit einen Beitrag zur Erreichung des gemeinsamen Ziels, der Verbesserung des Arbeitsschutzes beim innerbetrieblichen Transport leisten.

Im Fragenkatalog finden Sie zu jeder Frage kurze Hinweise, die bei der Beantwortung eine erste Hilfestellung geben. Sie werden bei der Behandlung einzelner Fragen auf weitere Quellen, beispielsweise auf Vorschriften oder Regeln zum Arbeitsschutz zurückgreifen müssen. Oder Sie lassen sich von Ihren innerbetrieblichen Arbeitsschutzexperten, zum Beispiel Ihrer Sicherheitsfachkraft oder Ihrem Betriebsarzt, beraten. Sie können sich aber auch jederzeit an Ihren Präventionsexperten bei der staatlichen Arbeitsschutzverwaltung, der Berufsgenossenschaft oder der Unfallkasse wenden.

Besuchen Sie doch auch die Seiten der Kampagne »Risiko raus« unter www.risiko-raus.de mit weiteren Informationen zu Möglichkeiten der Verbesserung der Arbeits- und Verkehrssicherheit im Betrieb und im Straßenverkehr.

Sicher fahren und transportieren



Abb. 2.6 Vorwort der Gesprächsleitfäden

2.3.2.2 Nutzung der Gesprächsleitfäden durch Dritte, Sicherheitsfachkräfte und Betriebsärzte

Sicherheitsfachkräfte und Betriebsärzte wurden zum Beispiel auf Verbandstagungen und im Rahmen einer Reihe von Kongressen gezielt angesprochen, die Gesprächsleitfäden im Rahmen ihrer Beratungstätigkeit in den Betrieben zu nutzen und so die Ziele der GDA zu unterstützen, sowie die Betriebe auf die geplanten Besuche vorzubereiten.

Die Möglichkeit, die durch Sicherheitsfachkräfte bearbeiteten Gesprächsleitfäden separat zu erfassen, wurde als sehr interessante Möglichkeit für einen Begleitprozess gesehen, konnte aber wegen der kurzen Entwicklungszeit für das Arbeitsprogramm nicht weiterverfolgt werden.

2.4 Datentechnische Erfassung der Gesprächsleitfäden und Basiserhebungen

Die Ergebnisse der Kopfdatenerhebung und der Gesprächsleitfäden bei der Erst- und Zweiterhebung wurden digital auf der Grundlage einer einheitlichen Datensatzbeschreibung erfasst. Für die Datenerfassung bestand die Möglichkeit, die Ergebnisse der Gesprächsleitfäden und der Kopfdatenerhebung unmittelbar auf einem internetbasierten Formularserver des Landesamtes für Arbeitsschutz Brandenburg (LAS-Brandenburg) einzugeben. Die betriebsbezogenen Daten wurden dabei automatisiert anonymisiert. Aufgrund der Art der Anonymisierung war keinerlei Rückverfolgbarkeit möglich. Allerdings waren dadurch auch nicht vollständige oder fehlerhafte Eingaben nicht durch Rückfragen korrigierbar. Näheres zur Dateneingabe regelte eine Handlungshilfe zur Nutzung des Formularservers des Landes Brandenburg zur Erfassung von Kopf- und Fachdaten zu Besichtigungen im Rahmen der GDA.

Darüber nutzten viele Aufsichtsdienste die Möglichkeit, die Daten zunächst im trägereigenen EDV- Systemen zu erfassen und diese dann gebündelt und anonymisiert an die datenführende Stelle beim LAS-Brandenburg zu übermitteln. Diese Vorgehensweise führte zu einem günstigeren Betriebsablauf, da nur ein Erfassungssystem bedient werden musste, dass zudem z. B. hinsichtlich der Bedienung und der Oberfläche bereits bekannt war. Auch hier war die nachträgliche Korrektur fehlerhafter Erfassungen nach Datenübermittlung in der Regel nicht möglich.

Beim LAS-Brandenburg wurden alle Daten in einer Datenbank zusammengeführt und den Arbeitsprogrammen quartalsmäßig als Tabellen (Format Excel) zur Verfügung gestellt.

Nicht vollständige oder fehlerhafte Datensätze wurden von der Auswertung ganz ausgeschlossen oder, soweit dies möglich war, korrigiert.

2.5 Kernaktivität: Strukturierte Unfalluntersuchungen

Das Kippen von Flurförderzeugen und das Anfahren durch diese Geräte stehen im Mittelpunkt von vielen und insbesondere von schweren Unfällen. Dezierte Unfallanalysen hierzu standen nur für einzelne Branchen zur Verfügung. Ein weiterer Unfallschwerpunkt ist das Be- und Entladen von LKW. Das Arbeitsprogramm sollte genutzt werden, um branchenübergreifende standardisierte Untersuchungen von Unfällen für die folgenden Unfalltypen durchzuführen und so branchenübergreifende Erkenntnisse zu gewinnen, um technische und organisatorische Verbesserungen und eine Optimierung der Aus- und Fortbildung bzw. Motivation der Fahrer noch gezielter angehen zu können:

- „Kippen von Flurförderzeugen“
- „Anfahren von Personen“
- „Be- und Entladen von Lkws“

Hierzu wurden zwei Erhebungsinstrumente entwickelt, nämlich die Fragebögen „Unfälle mit Flurförderzeugen“ (**Anlage 16**) und „Unfälle beim Be- und Entladen von Lkw“ (**Anlage 17**). Die Fragebögen wurden ebenfalls auf dem Server in Brandenburg als Formular hinterlegt. Alle Träger der GDA sollten im Zeitraum 2010 bis 2011 gemeldete Unfälle untersuchen, die den obigen Typen entsprechen. Im Vorfeld wurde im Rahmen der Planung geschätzt, dass im Rahmen des Arbeitsprogramms in etwa 3.000 Unfalluntersuchungen durchgeführt werden.

Auch die mit diesen Erhebungsinstrumenten erhobenen Daten mussten aus Datenschutzgründen anonymisiert erfasst werden. Bei den Auswahlfeldern erfolgte die Anonymisierung automatisiert. Im Gegensatz zu den Gesprächsleitfäden enthalten die Unfallfragebögen auch Freifeldeingaben. In diesen Feldern musste die Anonymisierung durch die eingebende Aufsichtsperson „von Hand“ erfolgen. Hierzu enthielten diese Felder den Hinweis, dass nach der Anonymisierung keine Rückschlüsse auf Unternehmen oder einzelne Personen möglich sein dürfen.

Weiterhin war die Eingabe von Angaben zur ermittelnden Person der Träger möglich. Dies sollte die fachliche Rückfrage im Einzelfall ermöglichen. Diese Eingabe war allerdings freiwillig.

Der mittlere zusätzliche Aufwand für diese Erhebung und die entsprechende Dokumentation wurde mit 3 Stunden angesetzt. Dies entsprach der Zeit, die in Pretests ermittelt wurde.

2.6 Zur Verfügung stehende Ressourcen/Ressourcenplanung

2.6.1 Personalressourcen für die Durchführung des Arbeitsprogramms

Für das Arbeitsprogramm standen insgesamt Personalressourcen in Höhe von 309.000 Stunden zur Verfügung, konkret bedeutete dies 64 Personenjahre in den Jahren 2010, 2011 und 2012. Damit hätten sich nach den zuvor erläuterten Zeitanätzen für die Bearbeitung eines Moduls grundsätzlich in drei Jahren 206.000 Gesprächsleitfäden bearbeiten lassen. Allerdings wurde für die Kopfdatenerhebung, die

seitens der NAK für jeden Betriebsbesuch im Rahmen der Arbeitsprogramme vorgegeben wurde, ebenfalls Zeit benötigt wird. Es wurde daher folgende erreichbare Gesamtleistung zugrunde gelegt: Die Summe aus der Zahl der Gesprächsleitfäden, der Zahl der aufgesuchten Betriebe und dem doppelten der Zahl erfassten Unfallereignisse sollte 200.000 betragen. Dabei wurde berücksichtigt, dass die Aktivitäten des Arbeitsprogramms sich besonders einfach in die Besichtigungstätigkeit oder in andere Arbeitsprogramme integrieren ließen. Diese Gesamtsumme wurde nach dem Königsteiner Schlüssel auf die Länderebene verteilt. Innerhalb eines Landes war dessen Gesamtbeitrag nach den grundsätzlichen Planungen des Arbeitsprogramms 1:1 auf die UVT und die Arbeitsschutzverwaltungen aufzuteilen. Die hierzu erforderlichen Detailabstimmungen hinsichtlich der Verteilung der Ressourcen und der einzubeziehenden Betriebe erfolgten zwischen den landesbezogenen Stellen der UVT und den obersten Leitungen der Arbeitsschutzverwaltungen der Länder.

2.6.2 Sachressourcen

Im Folgenden werden nur externe Sachkosten betrachtet. Insgesamt sind an externen Kosten 15.000 € für die Erstellung der Druckvorlagen für die Gesprächsleitfäden angefallen. Diese Summe setzt sich aus Kosten in Höhe von etwa 1.000 € für Grafiker, Redaktion und Satz pro Druckvorlage eines Gesprächsleitfadens zusammen. Die fertigen Druckvorlagen wurden den Trägern auf Anforderung kostenlos für den Eigendruck zur Verfügung gestellt. Zusätzlich wurde den Trägern die Möglichkeit offeriert, die Gesprächsleitfäden zentral zu beziehen, um auf diese Weise gegenüber einem Eigendruck von niedrigeren Druckkosten zu profitieren. Diese Möglichkeit wurde von verschiedenen Aufsichtsdiensten genutzt. Weitere externe Sachkosten entstanden nicht.

2.7 Verzahnung mit der Kampagne „Risiko raus“

"Risiko raus!" war eine gemeinsame Kampagne der Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und der Landwirtschaftlichen Sozialversicherung. Sie präsentierte sich in den Jahren 2010 und 2011 mit dem Thema "Sicher fahren und transportieren" vor allem in Schulen und Betrieben, aber auch in der bundesweiten Öffentlichkeit. Zentrales Anliegen war die Prävention von Arbeitsunfällen beim betrieblichen Transport und Verkehr sowie von Arbeits-, Wege- und Schulunfällen im Straßenverkehr.

Einerseits ergänzten Teilbereiche der Kampagne „Risikos raus!“ die Beratungs- und Überwachungsaktivitäten innerhalb des Arbeitsprogramms, z. B. durch breit angelegte Motivations- und Informationsinhalte zum Transportieren. Andererseits hatten Teilbereiche des Arbeitsprogramms „Sicher fahren und transportieren“ und die Kampagne „Risiko raus!“ den gleichen Wirkungsschwerpunkt. Auf jedem der eingesetzten Gesprächsleitfäden Leitfaden wurde dafür geworben, den Internetauftritt der Kampagne zu „besuchen“. Der folgende Auszug aus dem Leitfaden „Anschlagen von Lasten“ ist ein Beispiel hierfür.

orgesehen. Die Experten werden dabei
d nach der gleichen Methode vorgehen.
u für verschiedene Themengebiete des
nsportierens Fragen zusammenge-
hren Erfahrungen eine besondere

Besuchen Sie doch auch die Seiten der Kampagne
»Risiko raus« unter www.risiko-raus.de mit weiteren
Informationen zu Möglichkeiten der Verbesserung der
Arbeits- und Verkehrssicherheit im Betrieb und im
Straßenverkehr.

Sicher fahren und transportieren



Abb. 2.7 Hinweis auf Verzahnung mit der Kampagne „Risiko raus“

Teils wurde auch unmittelbar inhaltlich zwischen Kampagne und Arbeitsprogramm verzahnt, z. B. im Bereich des „Sehen und Gesehenwerdens“. Hierfür zwei Beispiele:

Die Risiken durch schlechte Sichtverhältnisse wurden in den Gesprächsleitfäden jeweils themenbezogen angesprochen, soweit es sich anbot.

10 Ist beim Verfahren der Last ausreichende Sicht auf die Fahrbahn gegeben? Ja Nein

- Wählen Sie das jeweilige Flurförderzeug immer entsprechend der zu transportierenden Last aus
- Bei dann noch bestehenden Sichteinschränkungen Sichthilfsmittel nutzen (Spiegel, Kamera)
- Erforderlichenfalls Stellung von Einweisern organisieren



Abb. 2.8 Thematisierung der Sichtverhältnisse im Gesprächsleitfaden

In der Kampagne „Risiko raus“ wurden dann für diese Teilaspekte eher motivierend geworben werden. Auch hierfür ein Beispiel:



Abb. 2.9 Thematisierung Sichtverhältnisse im Rahmen der Kampagne

Durch die Verzahnung konnte sich die Öffentlichkeitsarbeit des Arbeitsprogramms auf die Motivation zur eigenständigen Nutzung der Gesprächsleitfäden durch die Betriebe konzentrieren.

2.8 Organisation der Umsetzung des Arbeitsprogramms

2.8.1 Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe bestand aus Mitgliedern aus insgesamt 16 Personen. Nicht alle Gruppenmitglieder standen für den kompletten Zeitraum der Erarbeitung des Arbeitsprogramms zur Verfügung. Die genaue Zusammensetzung der Arbeitsgruppe ist der **Anlage 1b** zu entnehmen.

2.8.2 Entwicklung des Arbeitsprogramms

Es wurde bei der Umsetzung des Arbeitsprogramms insgesamt eine „schlanke“ Organisation angestrebt, denn zwischen dem Beschluss des Durchführungsplans für das Arbeitsprogramms durch die NAK und dem vorgegebenen Start des Programms stand nur ein Zeitraum von etwa 3 Monaten zur Verfügung. Im Weiteren waren die Ressourcen der Arbeitsprogrammmitglieder teils sehr eng limitiert. Bei den Mitgliedern der Arbeitsprogrammgruppe bestand daher das einvernehmliche Ziel, Sitzungstage auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu reduzieren und stattdessen einen großen Teil der Kommunikation über Telefonkonferenzen und digitale Medien usw. abzuwickeln. Auf Unterarbeitsgruppen wurde komplett verzichtet. Dafür bestand die Bereitschaft, als Mitglied Teilaufgaben außerhalb der Sitzungen vorbereitend zu bearbeiten. Insgesamt wurden für Sitzungstage zur gesamten Entwicklung des Arbeitsprogramms Transport für alle Mitglieder der Arbeitsgruppe in Summe 89 Personentage verwendet. Die fachliche Erarbeitung der Leitfäden und Abstimmung der Leitfäden erfolgte unter den zuvor genannten Prämissen durch Mitgliedern der Arbeitsgruppen (Einzelpersonen oder Teams aus zwei Personen). Bereits vorhandene vergleichbare Instrumente wurden wenn möglich genutzt, aber hinsichtlich der Erfordernisse des Arbeitsprogramms stets adaptiert. Der außerhalb von Sitzungen

benötigte Zeitaufwand wurde nicht erfasst und variiert. In grober Näherung dürfte von 5 Arbeitstagen pro Leitfaden auszugehen sein. Bei 15 Instrumenten benötigte die Arbeit außerhalb der Sitzungen insgesamt etwa zusätzliche 75 Personentage. Die Zusammenarbeit in der Arbeitsprogrammgruppe war vertrauensvoll und kooperativ. Dies drückt sich unter anderem auch dadurch aus, dass alle Entscheidungen einvernehmlich getroffen wurden.

2.8.3 Information der beteiligten Aufsichtsdienste und Steuerung der Umsetzung bei den Aufsichtsdiensten

Innerhalb des Arbeitsprogramms wurde die Frage, ob man die Umsetzung mittels Multiplikatoren-Schulungen bei den Aufsichtsdiensten oder mittels detaillierter Anweisungen seitens des Arbeitsprogramms unterstützen sollte, länger und zunächst mit unterschiedlichen Ansätzen diskutiert. Unter Berücksichtigung der o.g. Zeitschiene sprach gegen Multiplikatoren-Schulungen, dass aufgrund des hierfür erforderlichen großen Zeitaufwands der geplante Start des Arbeitsprogramms deutlich nach hinten hätte verschoben werden müssen. Für detaillierte Anweisungen sprach, dass die Gesprächsleitfäden die häufigsten Gefährdungen im Bereich des Transportierens und Fahrens ansprechen und neben den Fragestellungen bereits Erläuterungen in Form von Abbildungen und Hinweisen enthalten, so dass die Aufsichtsdienste keine inhaltlichen sondern hauptsächlich verfahrenstechnische Informationen benötigten.

Daher wurde folgende Lösung bevorzugt, um einen zügigen Programmstart zu ermöglichen: Jeder der am Arbeitsprogramm beteiligten Aufsichtsdienste hatte einen verantwortlichen Ansprechpartner für das Arbeitsprogramm (je eine Person pro Arbeitsschutzverwaltung eines Landes sowie pro Unfallversicherungsträger) zu benennen. Über diesen Ansprechpartner wurden alle Informationen an und vom Träger an das Arbeitsprogramm geleitet. Zur Unterstützung dieser Person wurde eine besonders ausführliche Handlungsanleitung für die Umsetzung des Arbeitsprogramms erstellt. Diese sollte über die Ansprechpartner, ggf. mit aufsichtsdienstspezifischen Ergänzungen den an der Durchführung des Arbeitsprogramms beteiligten Mitarbeitern zur Verfügung gestellt werden. Fragen mit aufsichtsdienstübergreifender Bedeutung zur Durchführung des Arbeitsprogramms bzw. zur Handlungsanleitung wurden von der Leitung des Arbeitsprogramms kurzfristig beantwortet und zu einer FAQ-Liste zusammengestellt. Diese Liste wurde regelmäßig aktualisiert und den Ansprechpartnern zur Verfügung gestellt. Nach einigen Ergänzungen in den ersten Monaten nach dem Programmstart zeigte sich die Liste als stabil. Diese Entwicklung bestätigte im Nachhinein die o. g. Entscheidung, die Aufsichtsdienste in Form einer Handlungsanleitung zu informieren und durch den auf diese Weise früheren Start des Arbeitsprogramms dessen Breitenwirkung zu erhöhen. Die interne Steuerung des Arbeitsprogramms oblag komplett den Leitungen der Aufsichtsdienste.

2.8.4 Qualifizierung des Personals

Wie unter 4.8.3 dargestellt, erfolgten keine trägerübergreifenden Qualifizierungsmaßnahmen. Mit den Fragestellungen der Gesprächsleitfäden und deren Beantwortung waren aus Sicht der Arbeitsprogrammgruppe die Arbeitsschutzexperten der Träger vertraut. Aufgrund der Konzeption des Arbeitsprogramms wurde daher davon

ausgegangen, dass ein bei einzelnen Personen innerhalb eines Aufsichtsdienstes evtl. bestehender fachlicher Qualifizierungsbedarf nicht auf die fachlichen Inhalte des Arbeitsprogramms zurückzuführen war und damit eine ggf. erforderliche Qualifizierung entsprechend den aufsichtsdienstinternen Regularien erfolgen musste.

Für den Fall, dass sich nach dem Start des Arbeitsprogramms Erkenntnisse ergeben, die für die Notwendigkeit weitergehender Qualifizierungsmaßnahmen sprechen, wurde die Möglichkeit einer Schulung von Multiplikatoren in Betracht gezogen. Eine entsprechende Notwendigkeit zeigte sich jedoch nicht und wurde nur von wenigen einzelnen Stellen ansatzweise erbeten.

3 Erbrachte Leistungen, Ergebnisse und Wirkungen -Betrachtungen gemäß Evaluationskonzept-

3.1 Erbrachte Leistungen der Träger

3.1.1 Mehr als 50.000 Betriebe mit 3,5 Millionen Arbeitsplätzen erreicht

Insgesamt wurden im Rahmen des GDA Arbeitsprogramms Transport 50.258 Betriebe ein oder mehrfach überprüft. Im Mittel waren in einem Betrieb 50 männliche und 20 weibliche Beschäftigte tätig, in Summe also 70 Personen. Insgesamt waren in den aufgesuchten Betrieben etwas mehr als 3,5 Millionen Beschäftigte tätig.

Die erreichten Betriebe gehörten unterschiedlichen Branchengruppen an, die über deren NACE-Schlüsselnummer erfasst wurden („NACE“ ist die Abkürzung für die „Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft“, mit der Branchengruppen konkrete Schlüsselnummern zugewiesen werden). Für die weitere Darstellung der Verteilung der Branchen und auch die späteren branchenbezogenen Auswertungen werden die Branchen zu den gleichen Branchengruppen zusammengefasst, wie dies im Zwischenbericht zur Dachevaluation erfolgte. Dies soll den Vergleich branchenbezogener Ergebnisse des Arbeitsprogramms mit denen der Dachevaluation ermöglichen. Die datentechnische Erfassung der Schlüsselnummern war teils lücken- oder fehlerhaft, so dass nicht alle Betriebe zugeordnet werden konnten.

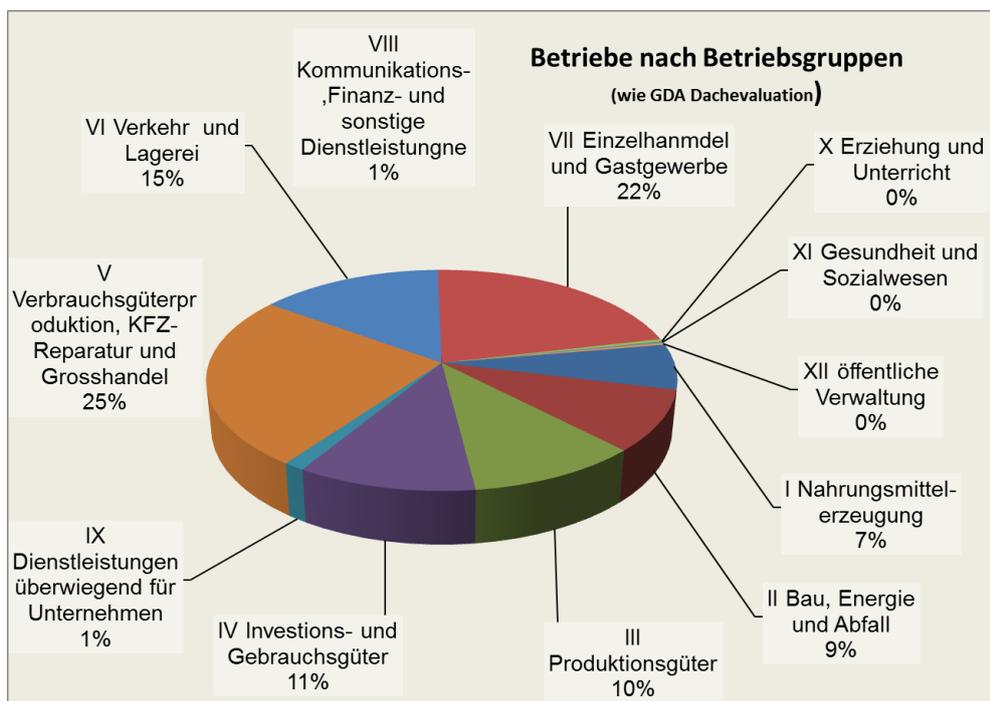


Abb. 3.1 Branchenverteilung der aufgesuchten Betriebe

Die Branchenverteilung der besuchten Betriebe erscheint in Anbetracht des angesprochenen Themenfeldes plausibel und sachgerecht.

3.1.2 Mehr als 60.000 Betriebsbesuche, viele in Kleinbetrieben

Insgesamt wurden etwas mehr als 60.000 Betriebsprüfungen durchgeführt. Die folgende Aufteilung der Betriebe nach Betriebsgrößen zum Zeitpunkt des jeweiligen Besuchs zeigt, dass es innerhalb des Arbeitsprogramms Sicher fahren und transportieren gelungen ist, schwerpunktmäßig kleinere und mittlere Betriebsgrößen aufzusuchen, also die Zielgruppe, auf deren Bedürfnisse die Konzeption der Gesprächsleitfäden besonders ausgerichtet war. 75 % der Betriebe hatten weniger als 51 Beschäftigte, immerhin etwas mehr als ein Drittel der Betriebe hatte weniger als 10 Beschäftigte.

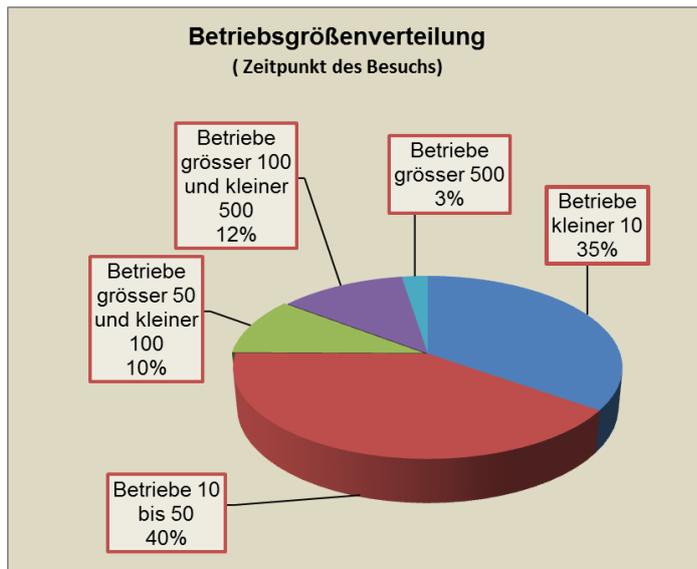


Abb. 3.2 Verteilung der Betriebsgrößen

3.1.3 Zahl und Verteilung der Gesprächsleitfäden:

Insgesamt wurden knapp 120.000 Gesprächsleitfäden allein durch die Träger genutzt. Die Häufigkeit der Nutzung der Leitfäden bzw. Module verteilte sich wie folgt:

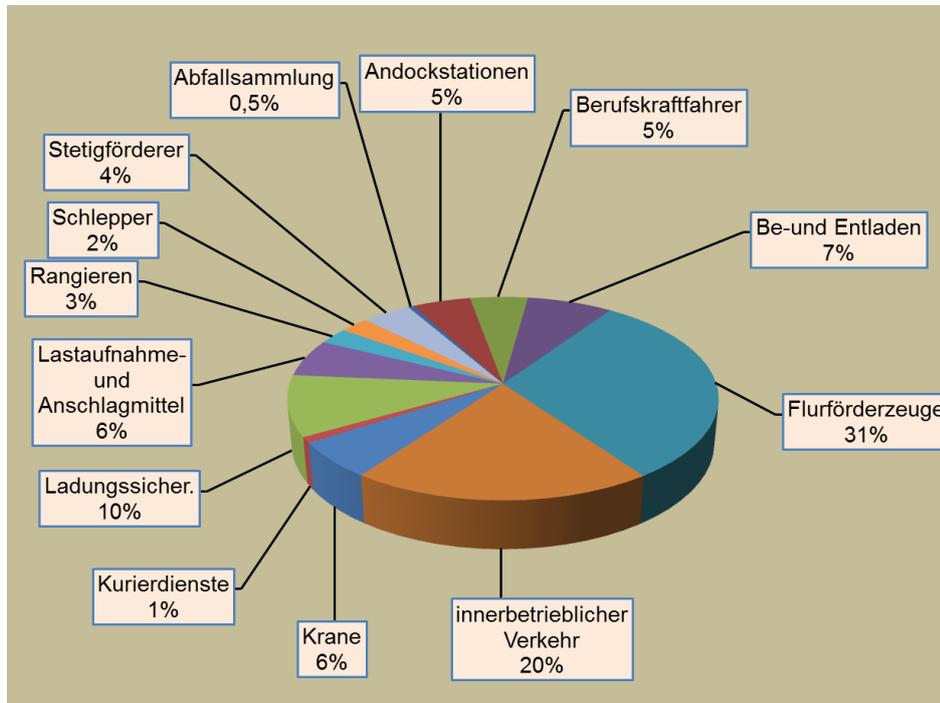


Abb. 3.3 Verteilung der Gesprächsleitfäden

Grundsätzlich entspricht diese Verteilung der Einschätzung der erwarteten Relevanz der Themengebiete. Die Gesprächsleitfäden „Innerbetrieblicher Transport“ und der „Einsatz von Flurförderzeugen“ sind in höherem Maße genutzt worden. Dies ist aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort nachvollziehbar. Einzelne Leitfäden, z. B. Schlepper, wären für Aussagekraft der Gesamterhebung nicht unbedingt erforderlich gewesen, erlaubten es aber einzelnen Trägern mit sehr spezifischen Transportaktivitäten sich in das Arbeitsprogramm einzubringen und haben daher Ihre Berechtigung. Insgesamt kann von einer sehr angemessenen Auswahl der Leitfäden durch das Aufsichtspersonal gesprochen werden. Die Gesprächsleitfäden wurden dort eingesetzt, wo deren Anwendung angezeigt war. Dies bestätigen auch vertiefte Analysen.

3.1.4 Zahl der abgerufenen Gesprächsleitfäden

Die Wirkung der Öffentlichkeitsarbeit lässt sich unter anderem mit dem hohen Interesse an den Gesprächsleitfäden belegen. Dies drückt sich zum Beispiel durch die hohen Downloadzahlen der Gesprächsleitfäden aus. Die Leitfäden standen mit Programmstart unter anderem auf dem GDA-Internetportal zum Download bereit. Sie wurden teils auch auf Server der Träger gespiegelt und waren von dort downloadbar. Bekannt sind die Downloadzahlen des GDA-Portals. Allein hier wurden über 80.000 Gesprächsleitfäden heruntergeladen. Einen genauen Überblick der dort heruntergeladenen Gesprächsleitfäden gibt die folgende Tabelle:

Tab. 3.1 Downloads der Gesprächsleitfäden

Gesprächsleitfäden	
Abfallsammlung	4.118
Berufskraftfahrer	5.605
Flurförderzeuge	12.171
Flurförderzeuge, Unfallfragebogen	9.133
Krane	4.946
Anschlagen von Lasten	5.906
Andockstationen	4.302
Be- und Entladen gleisloser Fahrzeuge	4.483
Innerbetrieblicher Verkehr	7.042
Schlepper, Anbaugeräte	2.686
Stetigförderer	2.996
Kurier-, Express- und Postdienste	2.620
Ladungssicherung	6.600
Rangieren und Abstellen	4.225
LKW, Unfallfragebogen	3.649
Summe	80.482

Auch das Interesse an Leitfäden in gedruckter Fassung war groß. Allein im zentralen Druck wurden Leitfäden im Umfang von rund 185.000 Exemplaren nachgefragt.

Tab 3.2 Nachfrage an Leitfäden (gedruckte Fassung)

Leitfaden	Flurförderzeuge	23.450
Leitfaden	Krane	10.000
Leitfaden	Anschlagen von Lasten	10.000
Leitfaden	Stetigförderer	12.000
Leitfaden	Schlepper und Anbaugeräte	16.900
Leitfaden	Andockstationen, Laderampen, Ladebrücken	10.000
Leitfaden	Be- und Entladen von gleislosen Fahrzeugen	12.000
Leitfaden	Ladungssicherung	12.000
Leitfaden	Rangieren und Abstellen	12.000
Leitfaden	Berufskraftfahrer, berufliche Vielfahrer	16.400
Leitfaden	Innerbetrieblicher Verkehr	16.200
Leitfaden	Kurier-, Express- und Postdienste	22.700
Leitfaden	Abfallsammlung	11.000
Summe		184.650

Zusätzlich wurden den Trägern Druckvorlagen bereitgestellt, die von diesen bedarfsgerecht und eigenständig genutzt wurden. Für deren Nutzung wurden keine Zahlen erfasst.

Obige Tabellen belegen das große Interesse an den Gesprächsleitfäden. Viele Rückmeldungen aus den Betrieben lassen den Schluss zu, dass dieses Interesse auch zu einer eigenständigen Nutzung der Leitfäden führte und die Aufsichtsdienste dann bei der Überprüfung eine bereits im Vorfeld verbesserte Situation des Arbeitsschutzes vorgefunden haben.

3.1.5 Eingeleitete Maßnahmen

Die Art der nach der Bearbeitung eines Leitfadens eingeleiteten Maßnahmen sollte auf jedem eingesetzten Erhebungsbogen durch das Aufsichtspersonal festgehalten werden und wurde datentechnisch erfasst. Danach ergibt sich folgende Verteilung der getroffenen Maßnahmen:

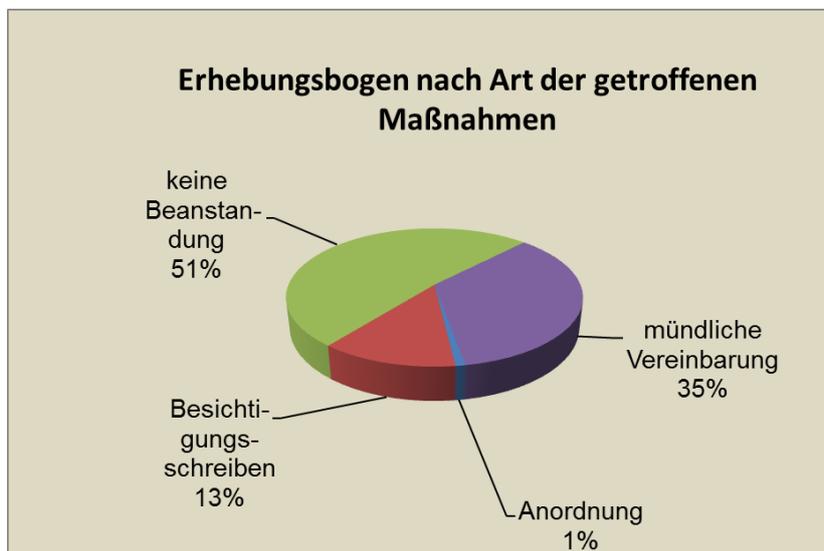


Abb. 3.4 Verteilung der getroffenen Maßnahmen

Es zeigt sich, dass die Möglichkeit der mündlichen Vereinbarung mit dem Betrieb in hohem Maße genutzt wurde. Es zeigt sich aber auch, dass oft keine Beanstandungen erfolgten. Die detaillierte Auswertung dieser Angaben und Korrelation mit Einzelfragenergebnissen aus den Fachdatenbögen erbrachten in begrenztem Umfang jedoch Plausibilitätszweifel. So wurde in geringem Umfang als Gesamtergebnis „keine Beanstandung“ festgehalten, obwohl laut Fachdatenbogen Mängel festgestellt waren. Dies kann darauf hindeuten, dass Mängelbeseitigungen unmittelbar im Rahmen des Besuchs abgestellt bzw. eingeleitet und dann keine weiteren Maßnahmen eingeleitet wurden. Es wäre zu überlegen, ob in zukünftigen Arbeitsprogrammen hier konkretere Vorgaben erfolgen können. Auf Vorgaben zur konkreten Vorgehensweise bei der Verfolgung der Mängelabstellung wurde innerhalb dieses Arbeitsprogramms verzichtet, so dass diese entsprechend der jeweiligen Regularien der beteiligten Aufsichtsdienste erfolgten.

3.2 Ergebnisse und Wirkungen der Interventionen der Träger

3.2.1 Grundsätzliches: Defizitquote statt Mängelerhebung

Bei Erhebungen durch die Aufsichtsdienste in den Betrieben sind zwei Erhebungsmethoden üblich:

Eine Vorgehensweise hält nur festgestellte Arbeitsschutzdefizite fest. Diese werden in der Regel nach Art und Summe bezogen auf eine Zahl von Betriebsbesichtigungen angegeben. Diese Statistiken werden oft aus den Befunden der Betriebsbesuche der Aufsichtsdienste generiert. Dabei ist je nach Defizit mehr oder weniger unbekannt, ob überhaupt und wenn ja wie häufig der Umstand, für den ein Defizit angegeben wird, bei den zugrundeliegenden Betriebserhebungen betrachtet wurde. Auch kann den Statistiken nur entnommen werden, welche Aspekte in den überprüften Betrieben überhaupt relevant waren.

Eine andere Vorgehensweise besteht darin, mit einer Fragenstichprobe zu arbeiten. Durch die konkrete Vorgabe der zu erhebenden Fragen und die Erfassung der zugehörigen Antworten nach den Kriterien

- „für den Betrieb zutreffend/ relevant“ ,
- „positiv-in Ordnung“ ,
- „Arbeitsschutzdefizit liegt vor“

ist die Angabe einer Defizitquote möglich, die bei einer genügenden Zahl derartiger Erhebungen und entsprechender Gewichtung grundsätzlich einen tieferen Einblick in den real praktizierten Arbeitsschutz zulässt. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die Fragenstichprobe eine entsprechende Relevanz besitzt.

Das Arbeitsprogramm Transport entschied sich für die Erhebungsmethodenstichprobe, also die Betrachtung der Defizitquoten. Dies bot sich aufgrund der ohnehin schon aus anderen Gründen eingesetzten Gesprächsleitfäden bei diesem Arbeitsprogramm an. Mit diesen wurde ein abschließender Fragenkatalog zum Arbeitsschutz bei Transportvorgängen vorgegeben, mit dem die relevantesten Aspekte angesprochen wurden. Die Relevanz der mit den Gesprächsleitfäden betrachteten Fragen, ergibt sich u. a. aus den Ergebnissen aller Fragen.

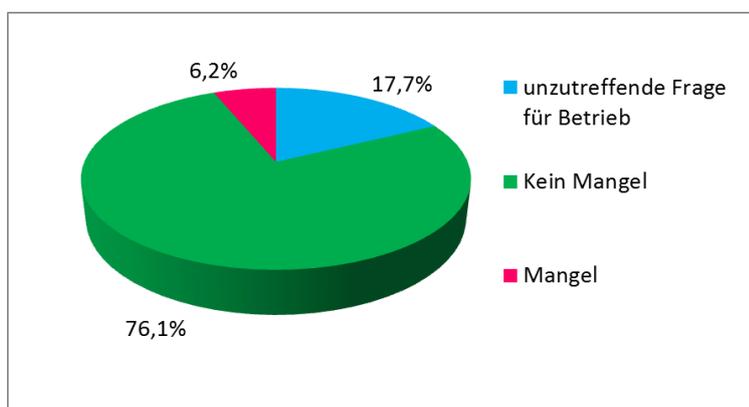


Abb. 3.5 Antwortverteilung aller erhobenen Gesprächsleitfäden

Die Antwortverteilung zeigt, dass die Fragen der Leitfäden in der Regel ihre Berechtigung hatten. Immerhin mussten bei 6,2 % der Fragen Arbeitsschutzdefizite aufgezeigt werden. Das bedeutet, dass innerhalb des Arbeitsprogramms etwa 120.000-mal konkretes Verbesserungspotential hinsichtlich einer Defizitart für den betrieblichen Arbeitsschutz aufgezeigt wurde (Diese Zahlen beziehen sich nur auf die Fachdatenerhebung und berücksichtigen nicht im Rahmen der Kopfdatenerhebung festgestellte Defizite. Auch wurde die in allen Gesprächsleitfäden enthaltene Frage, ob Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung durchgeführt werden, bei diesen Zahlen nicht berücksichtigt.). Im Weiteren ist zu beachten, dass viele Betriebe unabhängig von den Interventionen der Träger die frei verfügbaren Leitfäden nutzten und sich die Ausgangssituation allein dadurch schon deutlich gebessert haben dürfte. Eine Vorbereitung dürfte insbesondere in den Fällen erfolgt sein, wenn die Zeitpunkt und Ziel der Intervention angekündigt waren.

Etwa jede 6te Frage war für den Betrieb, in welchem die Erhebung durchgeführt wurde, unzutreffend. Gründe hierfür waren in der Regel, dass im konkreten Betrieb ein Gerätetyp oder eine Arbeitsmethode, die im Leitfaden behandelt wurde, nicht vorhanden war. Hierfür ein Beispiel: Im Gesprächsleitfaden Flurförderzeuge werden innerhalb einer Frage Mitgängerflurförderzeuge und Fahrersitzgeräte angesprochen. Viele Betriebe setzten aber nur einen dieser Gerätetypen ein. Ein gemeinsamer Fragebogen war aber angezeigt, um geräteunabhängige Aspekte des Arbeitsschutzes nicht doppelt erheben zu müssen. Unzutreffende Fragen waren mit vernachlässigbarem Aufwand, einfaches Ankreuzen, zu erfassen.

Bei der genaueren Analyse der einzelnen Leitfäden zeigte sich, dass auch die Breite der Fragestellungen ihre Berechtigung hatte. Dies soll hier zunächst am Beispiel des Gesprächsleitfadens für Flurförderzeuge gezeigt werden.

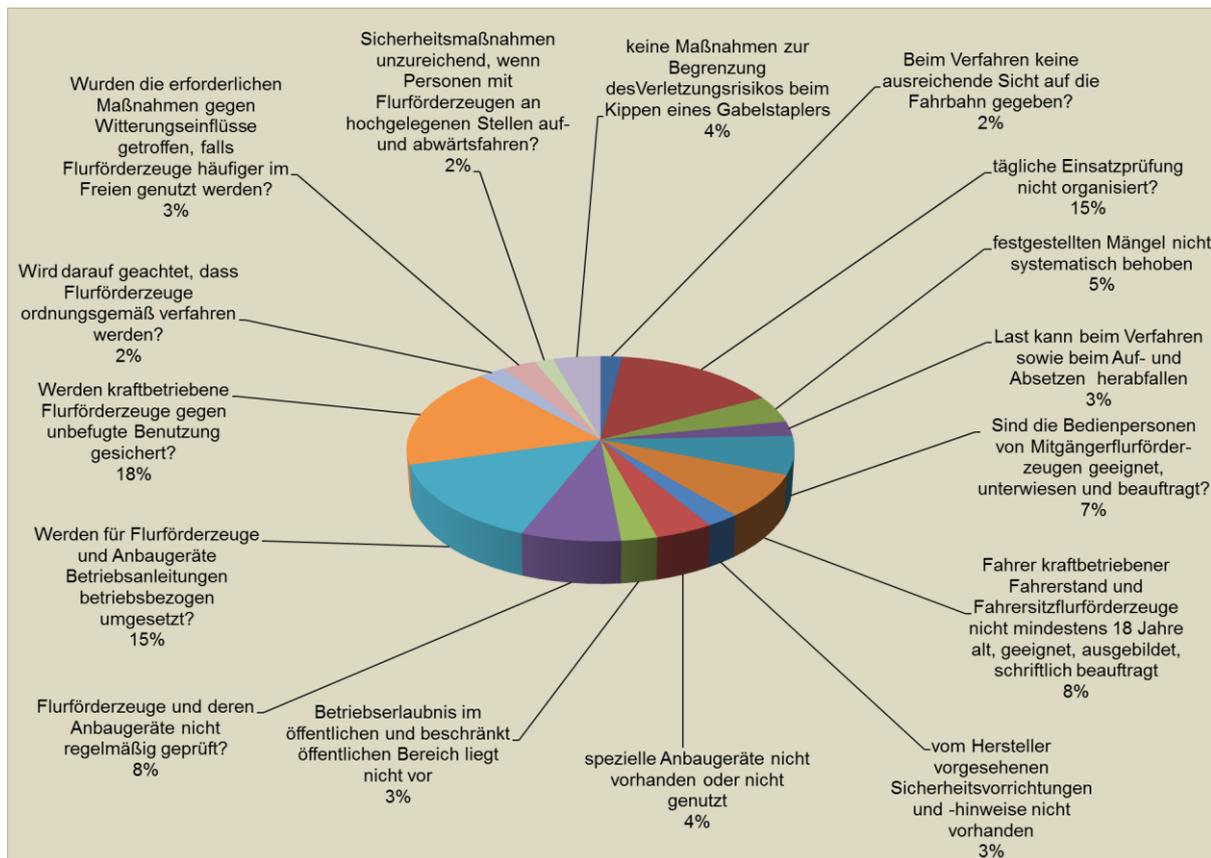


Abb. 3.6 Beispiel für Verteilung der Antworten mit aufgezeigten Defiziten

Arbeitsschutzdefizite wurden bei nahezu allen Fragen festgestellt, wobei sich Defizitschwerpunkte abzeichneten, die von den Experten, die an der Fragensammlung mitwirkten, auch erwartet worden waren. Eine wesentliche Straffung der Fragen erscheint nicht angezeigt. Für andere Leitfäden zeigten sich entsprechende Verteilungen.

Zusammengefasst: Die im Arbeitsprogramm genutzte Fragenstichprobe zum Arbeitsschutz beim Transport ist relevant.

3.2.2 Wirkung der Interventionen in den Betrieben - Ergebnisse der Zweiterhebungen

Grundsätzlich sollte bei festgestellten Mängeln im Rahmen einer Zweiterhebung der Status Mängelbeseitigung erfasst werden. In der tatsächlichen Umsetzung stellte sich dann aber heraus, dass derartige Zweiterhebungen in deutlich geringerem Maße tatsächlich durchgeführt wurden, als dies vom Arbeitsprogramm geplant worden war. Bei vielen Kontakten der Durchführenden mit der Arbeitsprogrammleitung wurde angeführt, dass man aufgrund der immer geringeren Kapazitäten für Betriebsprüfungen bei weniger schwer wiegenden Defiziten eine Zweiterhebung für nicht angemessen und zu aufwändig hielt. Dies gelte insbesondere dann, wenn mündliche Vereinbarungen mit dem Unternehmen getroffen worden seien. Es wurden für etwas mehr als 11 % der Betriebe auswertbare Zweiterhebungen durchgeführt. Es ist davon auszugehen, dass Zeiterhebungen vor allem dann durchgeführt wurden, wenn die Män-

gel schwerwiegender oder umfangreicher waren und auf die Defizitfeststellung mit Besichtigungsschreiben oder Anordnung reagiert wurde. Es dürfte sich also eher um „problematischere“ Betriebe handeln, bei denen zu erwarten war, dass bei diesen Betrieben sich auch die Mängelverfolgung aufwändiger gestaltet. Dies belegt die folgende Auswertung. Darin wird der Ausgangszustand der Mängelverteilung nur für Betriebe dargestellt, bei denen später eine Zweitbesichtigung durchgeführt wurde. Die Mängelquote ist bei diesen Betrieben bei der Erstbesichtigung doppelt so hoch wie bei der Gesamtheit der Betriebe.

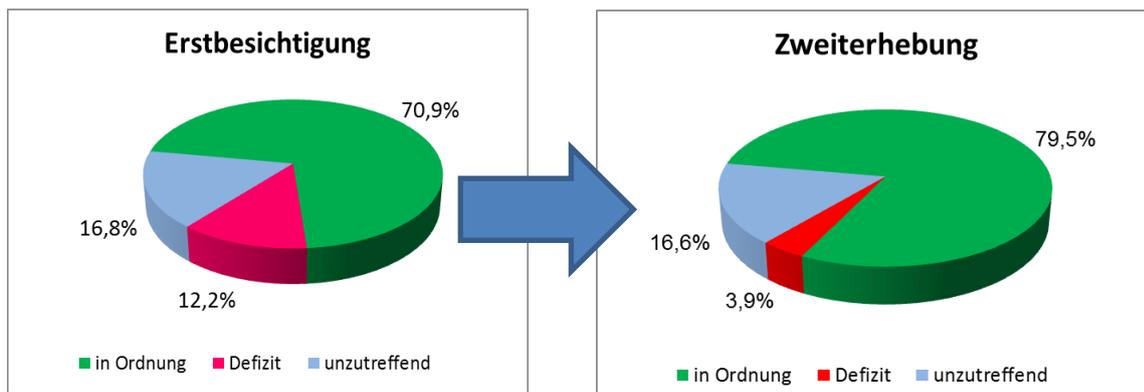


Abb. 3.7 Antwortverteilung bei Betrieben mit Erst- und Zweiterhebung

Die Ergebnisse der in diesen Betrieben durchgeführten Zweiterhebungen zeigen, dass es selbst bei den eher problematischen Betrieben gelungen ist, gegenüber der ersten Intervention mehr als zwei Drittel der Mängel zu beseitigen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der zeitlichen Begrenzung der Durchführung des Arbeitsprogramms eine Zweitbesichtigung spätestens sechs Monate nach der Erstbesichtigung durchgeführt werden sollte. Im Falle eines größeren Zeitintervalls wäre die Defizitquote im Rahmen von Zweitbesichtigungen vermutlich deutlich geringer gewesen.

Auch ist davon auszugehen, dass bei den Betrieben, bei denen nach den Erfahrungen des Aufsichtspersonals auf eine Zweitbesichtigung verzichtet werden konnte, die Intervention eine noch deutlich höhere Wirkung hatte. Weitere Hinweise zur erreichten Defizitreduzierung über diese summarische Betrachtung hinaus geben die vertieften Analysen zu den einzelnen Leitfäden. Hier werden die Veränderungen für die einzelnen Leitfäden zwischen Erst- und Zweiterhebung betrachtet. Dort wird auch beispielhaft aufgeführt, bei welchem Einzelaspekt des Arbeitsschutzes beim Transport größere, bei welchen nur geringe Fortschritte erreichbar waren.

3.2.3 Verteilung der Arbeitsschutzdefizitquoten nach Betriebsgrößen

Die Betriebsgröße hat Einfluss auf die Arbeitsschutzdefizitquote¹.

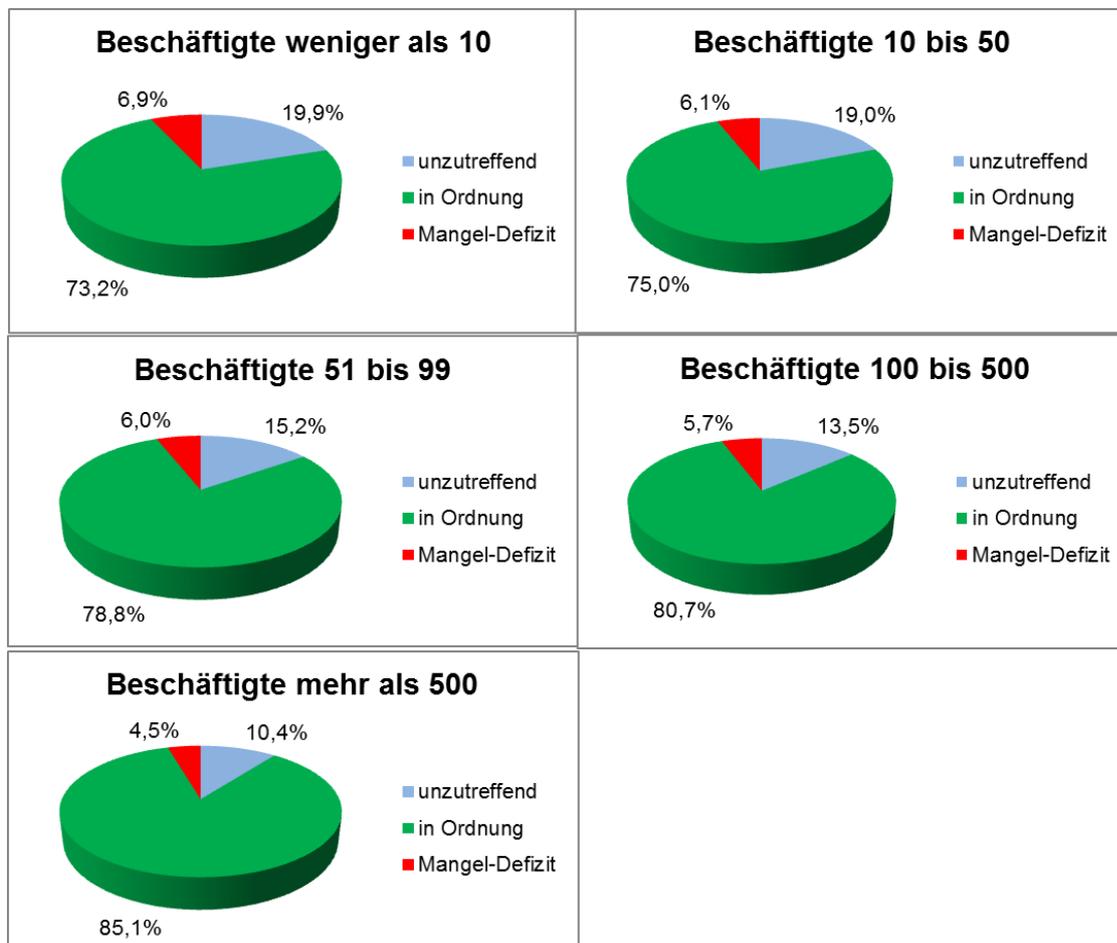


Abb. 3.8 Antwortverteilung nach Betriebsgrößenklassen

Die Quote der Arbeitsschutzdefizite beträgt in Kleinstbetrieben mit weniger als 10 Beschäftigten mehr als das Einundeinhalbfache der Defizitquote in Betrieben mit mehr als 500 Beschäftigten. Zwischen den Betrieben ab 10 Beschäftigten bis 500 Beschäftigten unterscheidet sich dagegen die Defizitquote nur gering. Sie ist dort etwa um 30 % höher als in den Betrieben über 500 Beschäftigten. Es sind also die Kleinstbetriebe bis 10 Beschäftigten, die der größten Aufmerksamkeit der Träger bedürfen.

3.2.4 Einfluss einer Personalvertretung auf den Arbeitsschutz

Der Anteil der im Rahmen des Arbeitsprogramms aufgesuchten Betriebe, in denen ein Betriebsrat (inkludiert Personalrat) eingerichtet ist, ist abhängig von der Betriebsgröße. Bei Betrieben mit zum Besuchszeitpunkt über 20 Beschäftigten liegt die

¹ (alle Angaben ohne Berücksichtigung der Frage nach betrieblicher Gesundheitsförderung).

Quote bei 40 %, während sie bei Betrieben unter 10 Beschäftigten zum Besuchszeitpunkt bei 10 % liegt.

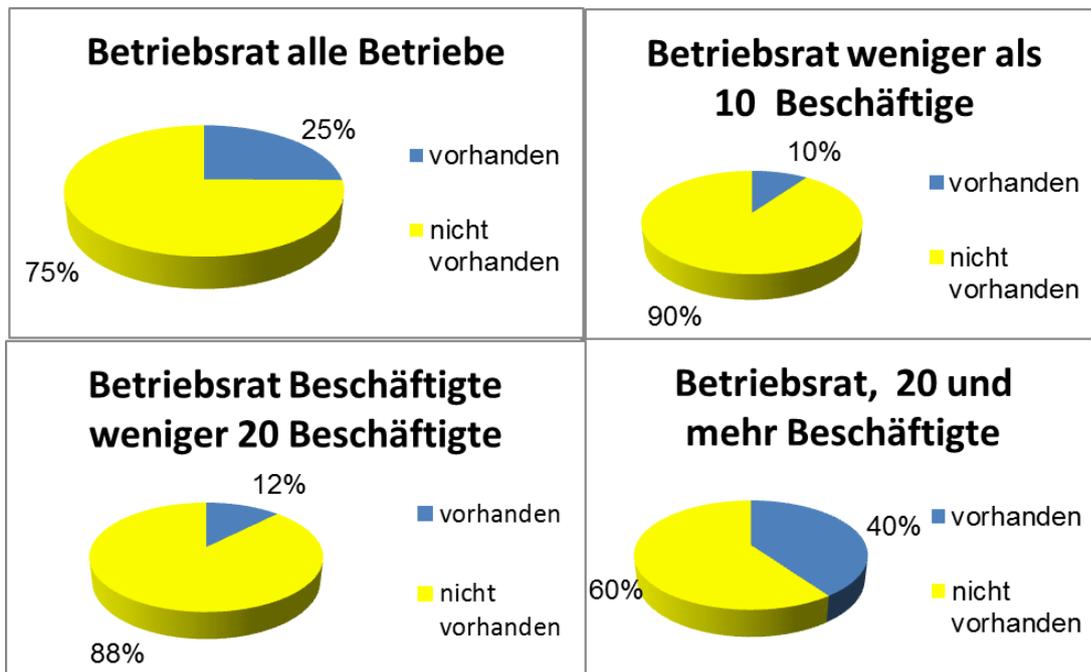


Abb. 3.9 Vorhandensein eines Betriebs-/Personalrats bei den aufgesuchten Betrieben

Dabei hat das Vorhandensein einer Personalvertretung einen positiven Einfluss auf die Arbeitsschutzdefizitquote. Bei Betrieben ohne Betriebsrat und mehr als 30 Beschäftigten ist die Defizitquote etwa 30 % höher als bei vergleichbaren Betrieben mit Betriebsrat.

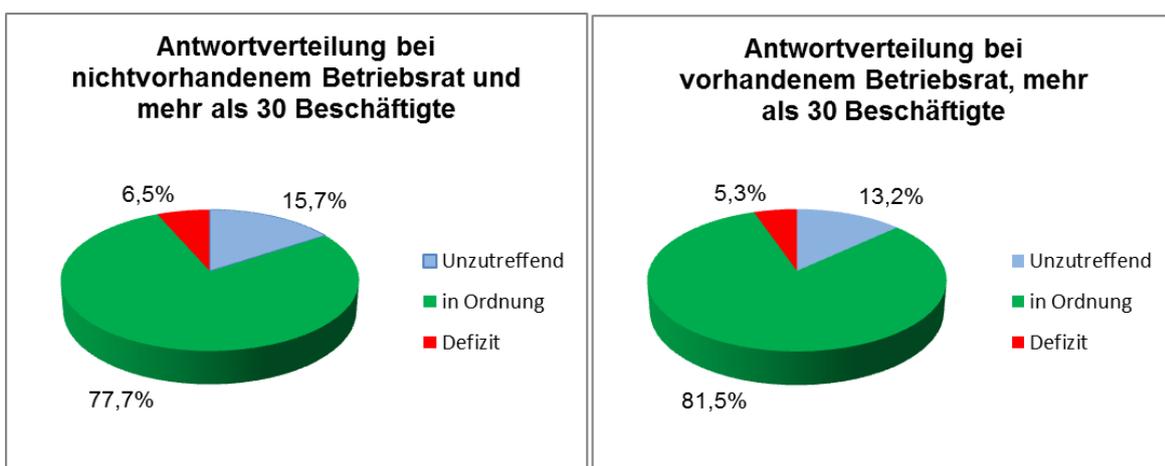


Abb. 3.10 Antwortverteilung in Abhängigkeit vom Vorhandensein eines Betriebsrates bei Betrieben mit mehr als 30 Beschäftigten

Bei Kleinstbetrieben mit Beschäftigtenzahlen bis zu 10 Beschäftigten ohne Betriebsrat ist die Defizitquote um 50 % höher als bei gleichgroßen Betrieben mit Betriebsrat. Hierbei kann die Zugehörigkeit zu größeren Einheiten eine weitere Einflussgröße sein.

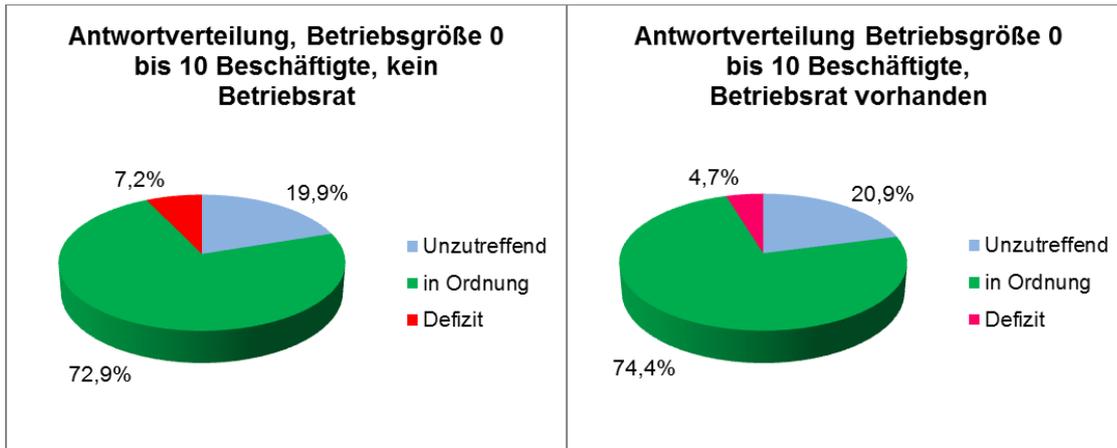


Abb. 3.11 Antwortverteilung in Abhängigkeit vom Vorhandensein eines Betriebsrates bei Betrieben bis zu Beschäftigten

3.2.5 Einfluss der Art der sicherheitstechnischen Betreuung der Betriebe auf den Arbeitsschutz

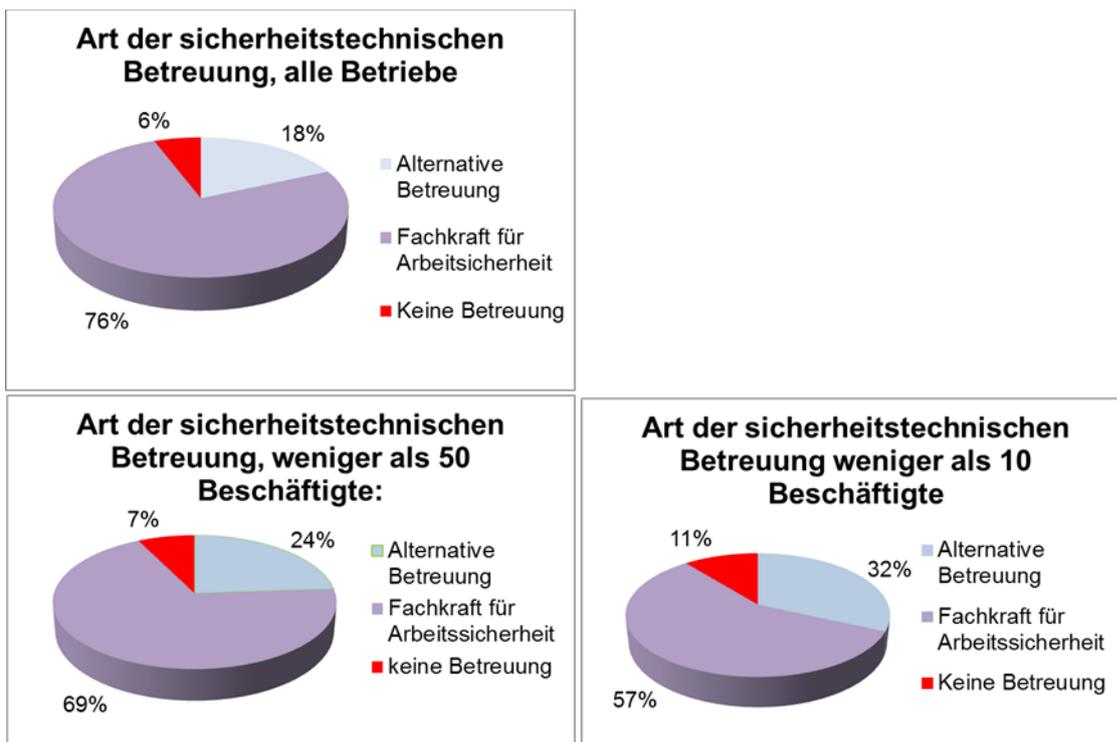


Abb. 3.12 Form der sicherheitstechnischen Betreuung nach Betriebsgrößen

Aus den Kopfdaten ist die Verteilung der sicherheitstechnischen Betreuungsformen beim Arbeitsprogramm aufgesuchten Betrieben zu entnehmen: 6 % der Betriebe hatten keine Betreuung, 76 % wurden durch Sicherheitsfachkräfte betreut, 18 % nutzen die Möglichkeit der „alternativen Betreuung“, auch „Unternehmermodell“ genannt. Bei kleineren Betrieben steigt wie zu erwarten der Anteil der Betriebe mit fehlender bzw. alternativer Betreuung.

Die Art der sicherheitstechnischen Betreuung hat einen sehr entscheidenden Einfluss auf die Defizitquote. Da die Verteilung der Betreuungsformen stark von der Betriebsgröße abhängen, teilweise nur bei gewissen Betriebsgrößen zulässig sind, werden verschiedenen Betriebsgrößen betrachtet.

Die Antwortverteilung bei Betrieben mit 10 und weniger Beschäftigten nach Form der sicherheitstechnischen Betreuung zeigen die folgenden drei Diagramme:

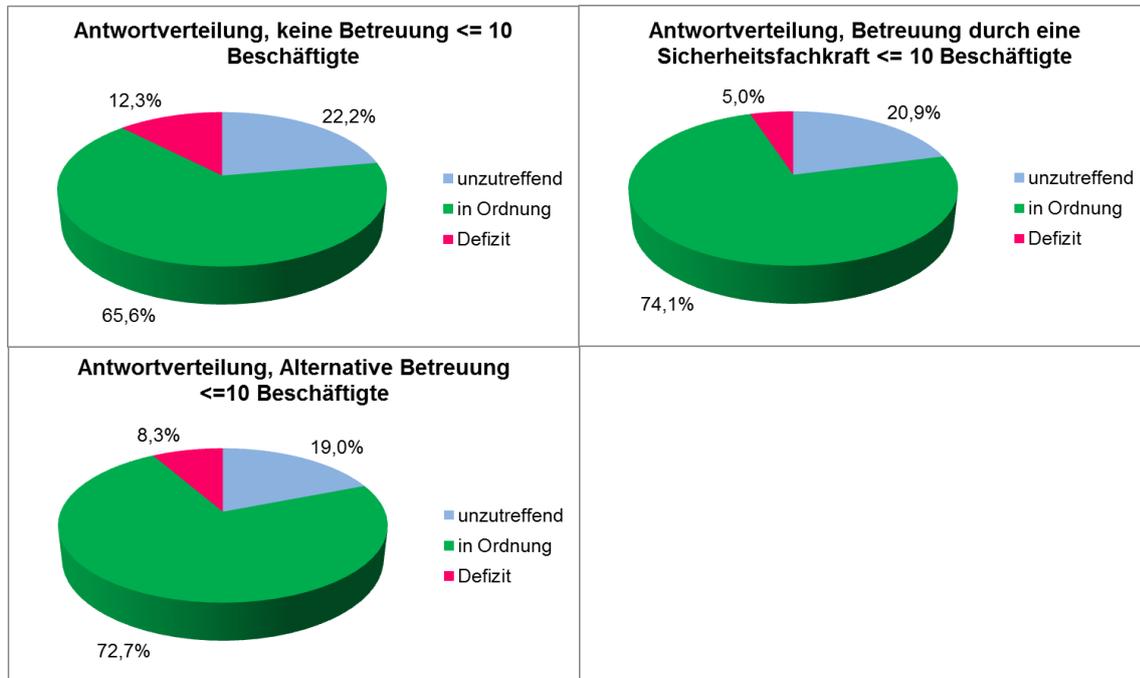


Abb. 3.13 Antwortverteilung nach der Formm der sicherheitstechnischen Betreuung bei Betrieben mit bis zu 10 Beschäftigten

Die Antwortverteilung bei Betrieben mit weniger als 50 Beschäftigten nach Form der sicherheitstechnischen Betreuung zeigen die folgenden drei Diagramme:

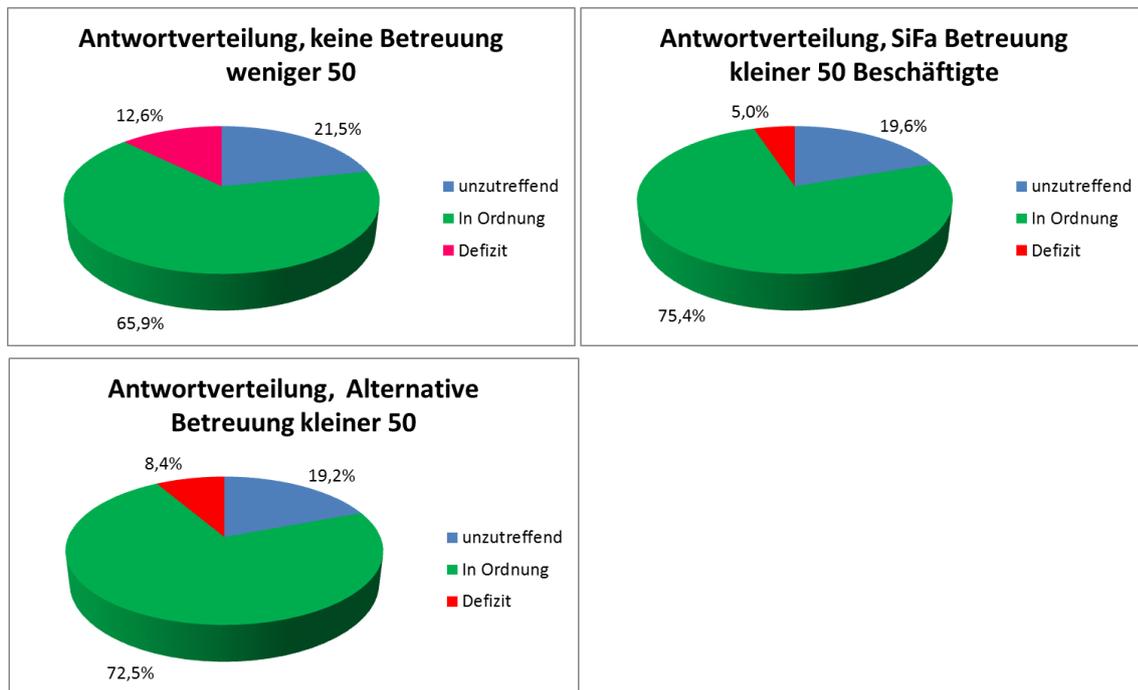


Abb. 3.14 Antwortverteilung nach der Form der sicherheitstechnischen Betreuung bei Betrieben mit weniger als 50 Beschäftigten

Betriebe ohne sicherheitstechnische Betreuung haben eine mehr 2,5 mal so hohe Defizitquote als Betriebe, die sicherheitstechnisch durch eine Fachkraft für Arbeitssicherheit betreut werden. Bei der alternativen Betreuung liegt sie je nach Betriebsgröße bei etwa dem 1,6 fachen der Defizitquote der Betriebe mit einer mit Betreuung durch eine Fachkraft.

3.2.6 Stand der Arbeitschutzorganisation und deren Einfluss auf den Arbeitsschutz beim Transport

Die Auswertung der Kopfdaten der im Arbeitsprogramm aufgesuchten Betriebe ergibt auch einen Überblick über die Einschätzung der Arbeitsschutzorganisation durch die Aufsichtsdienste. Insgesamt wurde die Arbeitsschutzorganisation in den im Rahmen des Arbeitsprogramms aufgesuchten Betrieben weit überwiegend positiv beurteilt. In 73 % der Betriebe wurde die Arbeitsschutzorganisation als geeignet, in 21 % der Betriebe als teilweise geeignet und in 6 % als ungeeignet bewertet.

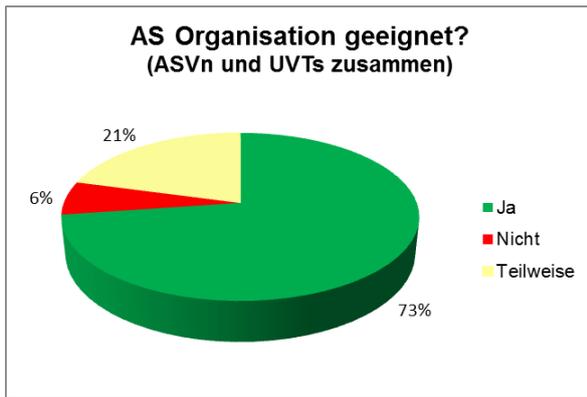


Abb. 3.15 Beurteilung der Arbeitsschutzorganisation

3.2.6.1 Zusammenhang zwischen Arbeitsschutzorganisation und Quote der Arbeitsschutzdefizite

Es gibt einen Zusammenhang zwischen der Qualität der Arbeitsschutzorganisation und der Defizitquote aus. Dies zeigen die folgenden Diagramme:

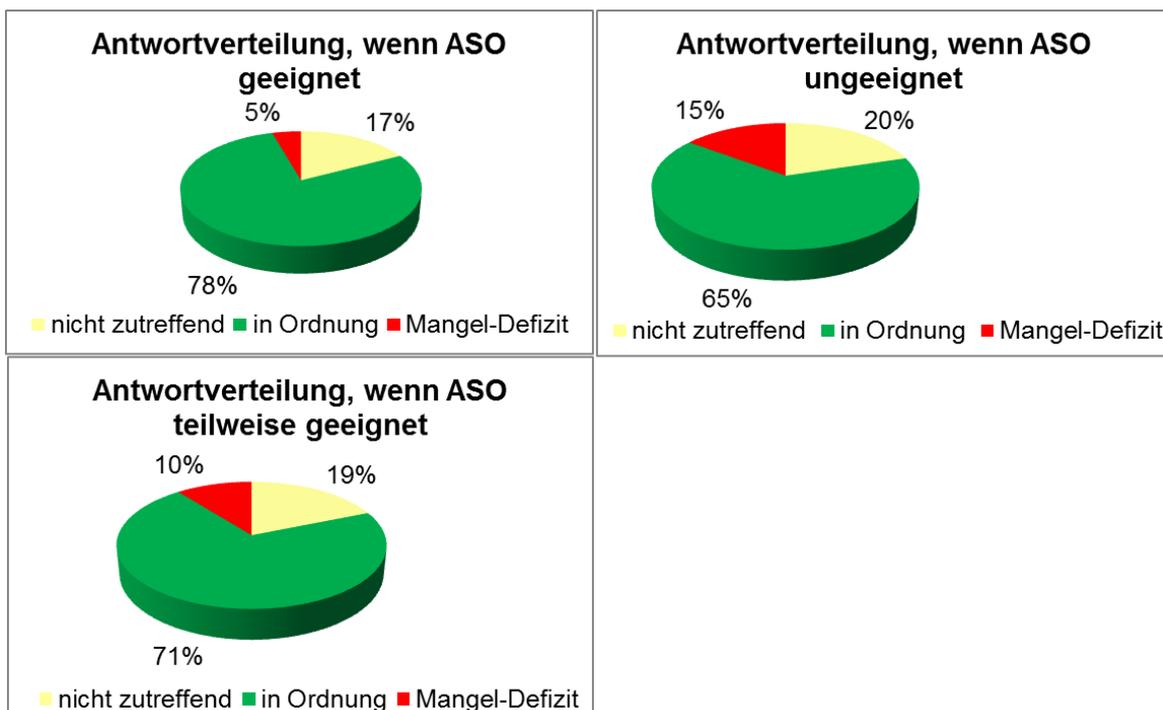


Abb. 3.16 Antwortverteilung in Abhängigkeit von der Arbeitsschutzorganisation

Die Auswertung zeigt, dass ein Zusammenhang zwischen einer als geeignet eingestuften Arbeitsschutzorganisation und der Höhe der Defizitquote besteht. Bei einer ungeeigneten Arbeitsschutzorganisation liegt eine dreimal höhere Defizitquote vor, als in Betrieben mit geeigneter Arbeitsschutzorganisation. Dabei ist allerdings nicht auszuschließen, dass die in den Fachdatenteilen (Gesprächsleitfäden) erhobenen Daten, insbesondere die dort vorhandenen Fragen zur Organisation des Arbeitsschutzes bei Transportvorgängen die Gesamtbeurteilung der Arbeitsschutzorganisation

beeinflussten und es dadurch eine Wechselwirkung zwischen Fachdaten und Kopfdatenergebnissen gibt.

3.2.6.2 Veränderung des Status der Arbeitsschutzorganisation durch die Intervention der Träger

Hinsichtlich der Durchführung von Zweitbesichtigungen wird auf Ziffer 3.2.2 verwiesen. Demnach wiesen Betriebe, in denen eine Erst- und Zweitbesichtigung durchgeführt wurde, bei der Erstbesichtigung eine eher ungünstige Ausgangssituation hinsichtlich des Arbeitsschutzes auf, waren also eher problematischere Betriebe. Dies bestätigt sich auch hinsichtlich des Status der Arbeitsschutzorganisation. Betriebe, bei denen eine Zweiterhebung durchgeführt wurde, weisen im Mittel bei der Ersterhebung eine deutlich defizitärere Arbeitsschutzorganisation auf. So wurde bei 9 % dieser Betriebe Arbeitsschutzorganisation als nicht geeignet eingestuft, während dies bei allen Betrieben 6 % sind.

Aufgrund der Intervention der Träger wurden Verbesserungen der Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes erreicht. Allerdings sind die erreichten Verbesserungen im Vergleich zur Reduzierung der Defizite aus den Gesprächsleitfäden (hier Reduzierung im Mittel um 66 %) geringer. Hintergrund kann u. a. die nur dreistufige Erfassung des Status (geeignet, teilweise geeignet, nicht geeignet) und zum anderen der, zumindest hinsichtlich von Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsschutzorganisation vergleichsweise geringe Zeitraum zwischen der Erst- und der Zweitbesichtigung sein. Bei Betrieben, bei denen bei der Erstbesichtigung die Arbeitsschutzorganisation als nicht geeignet eingestuft wurde, wurde zu 67 % bei der Zweitbesichtigung weiterhin die Arbeitsschutzorganisation als ungeeignet eingestuft, bei 14 % als teilweise geeignet und bei 19 % als geeignet. Von den Betrieben mit teilweise geeigneter Arbeitsschutzorganisation bei der Erstbesichtigung wiesen bei der Zweiterhebung 78 % weiterhin keine bessere Arbeitsschutzorganisation auf.

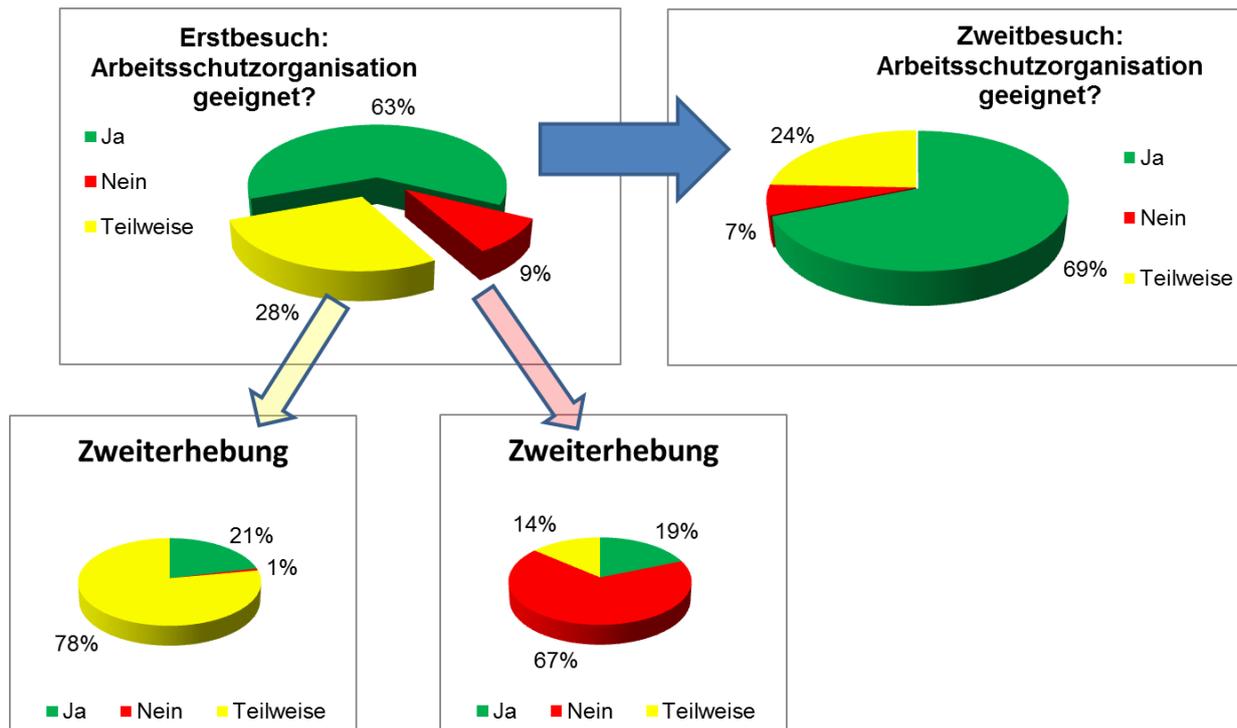


Abb. 3.17 Veränderung der Arbeitsschutzorganisation durch die Intervention

3.2.7 Status der Gefährdungsbeurteilung und deren Einfluss auf den Arbeitsschutz beim Transport

3.2.7.1 Stand der Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung

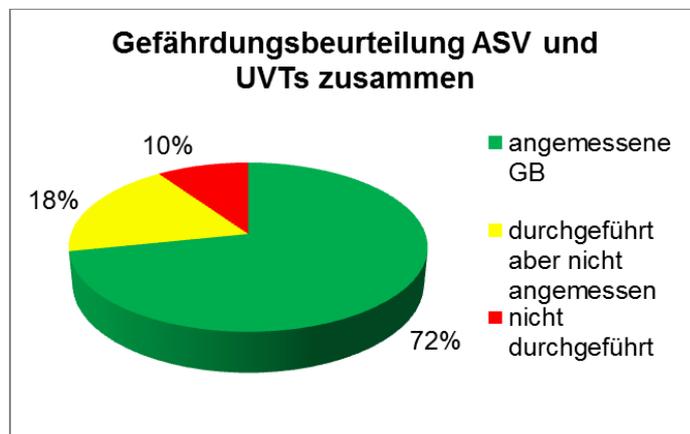


Abb. 3.18 Stand der Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung

Die Einschätzung des Status der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung durch die Aufsichtsdienste der Träger ist deutlich positiver als die Ergebnisse aus den Betriebsbefragungen der GDA Dachevaluation. Nach Beurteilung des Aufsichtspersonals der Träger sind bei 72 % der Besuche die Gefährdungsbeurteilungen in den Betrieben angemessen, in 18 % ist diese zwar durchgeführt, aber noch nicht angemessen und in 10 % der Betriebe fehlt die Gefährdungsbeurteilung.

3.2.7.2 Abhängigkeit von der Betriebsgröße

Einen wichtigen Einfluss auf die Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung hat auch die Betriebsgröße. Je kleiner der Betrieb desto größer sind die Defizite bei der Gefährdungsbeurteilung.

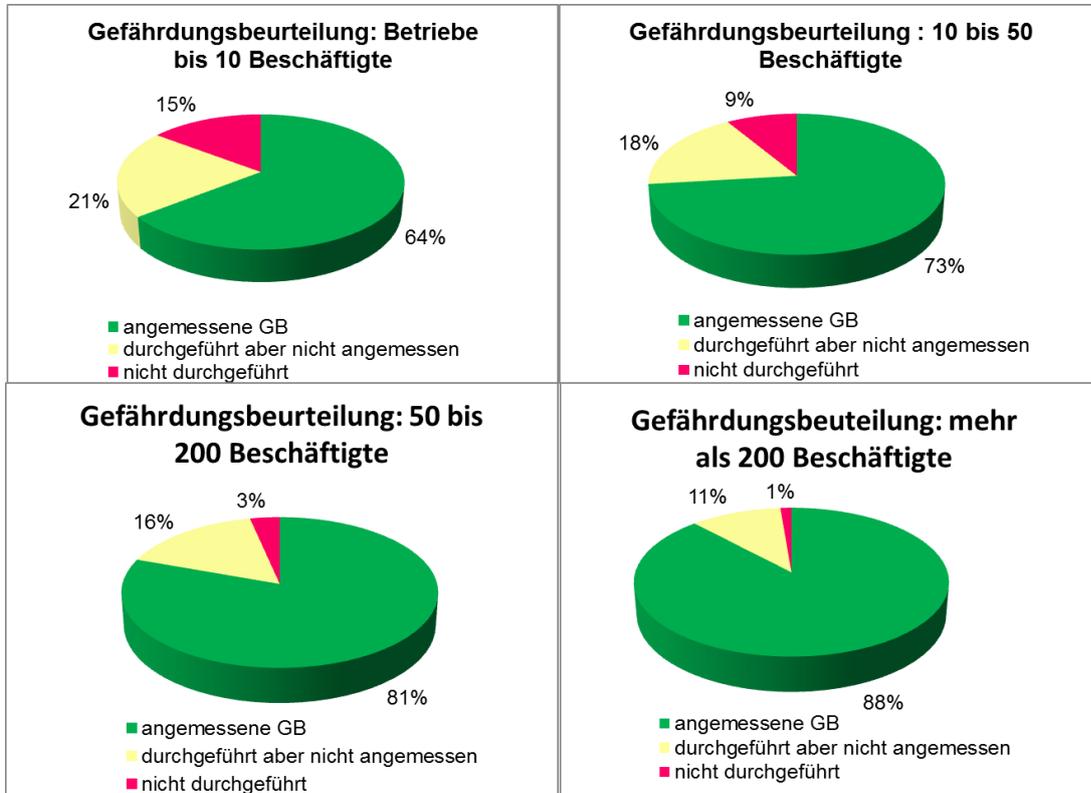


Abb. 3.19 Stand der Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung nach Betriebsgröße

Die vom Aufsichtspersonal erhobenen Einschätzungen der Gefährdungsbeurteilungen zeichnen ein deutlich besseres Bild über die Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung als das, welches sich aus den Ergebnissen der Unternehmensbefragung im Rahmen der Dachevaluation ergibt. Allerdings kann sich das betrachtete Kollektiv unterscheiden. Es wird seitens der Arbeitsprogrammleitung davon ausgegangen, dass Betriebe mit höherem Gefährdungspotential deutlich häufiger aufgesucht wurden als Betriebe mit geringerem Gefährdungspotential.

3.2.7.3 Abhängigkeit von der Branche

Die Ergebnisse der von den Arbeitsschutzexperten der Träger vor Ort ermittelten Ergebnisse zur Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung in mehr als 50.000 Betrieben sind abhängig von den Branchen, denen diese Betriebe angehören. Hierbei ergibt sich für die Branchengruppen wie bei der GDA Dachevaluation folgendes Bild:

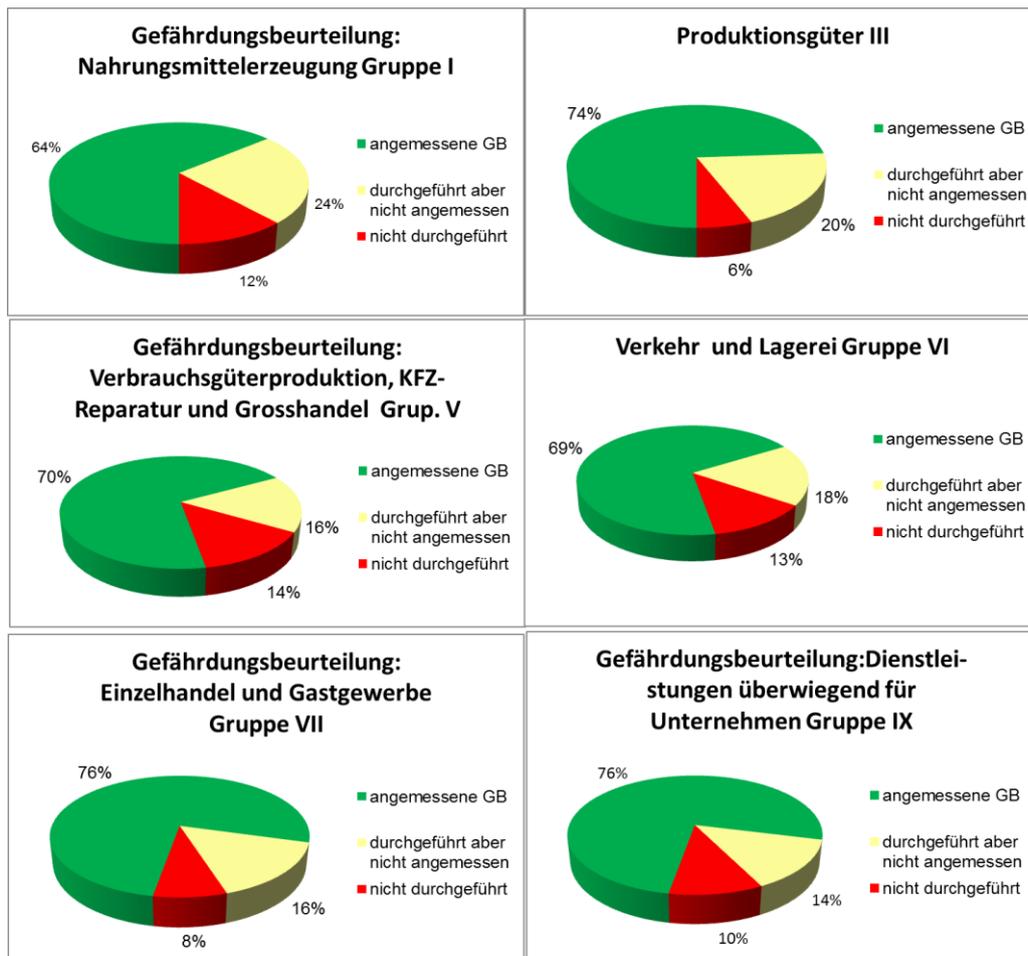


Abb. 3.20 Stand der Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung nach Branchen-
gruppen

3.2.7.4 Zusammenhang zwischen Gefährdungsbeurteilung und Arbeitsschutzdefiziten

Die folgenden Auswertungen zeigen, dass die Qualität der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung und die Defizitquote beim Arbeitsschutz voneinander abhängen. Kurz gefasst: Je besser die Gefährdungsbeurteilung, je geringer ist die Quote der Defizite beim Arbeitsschutz. Betriebe ohne Gefährdungsbeurteilung haben eine dreifach höhere Defizitquote als Betriebe mit einer angemessenen Gefährdungsbeurteilung.

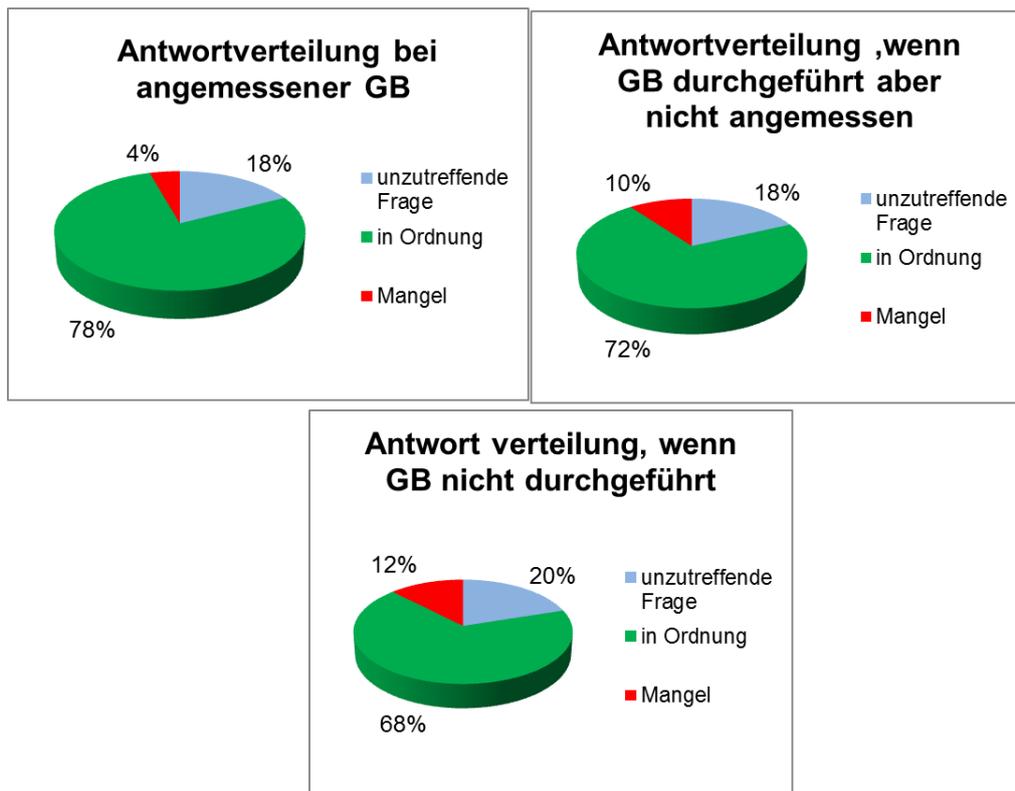


Abb. 3.21 Stand der Gefährdungsbeurteilung und Antwortverteilung bei den Gesprächsleitfäden

3.2.7.5 Veränderung der Qualität der Gefährdungsbeurteilung durch die Intervention der Aufsichtsdienste im Rahmen des Arbeitsprogramms

Hinsichtlich der Durchführung von Zweitbesichtigungen wird auf Ziffer 3.2.2 verwiesen. Demnach wiesen Betriebe, in denen eine Erst- und Zweitbesichtigung durchgeführt wurde, bei der Erstbesichtigung eine eher ungünstige Ausgangssituation hinsichtlich des Arbeitsschutzes auf, waren also eher problematischere Betriebe. Dies bestätigt sich auch hinsichtlich der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung. Betriebe, bei denen eine Zweiterhebung durchgeführt wurde, weisen im Mittel bei der Ersterhebung eine deutlich defizitärere Gefährdungsbeurteilung auf. So fehlte bei 15 % dieser Betriebe die Gefährdungsbeurteilung, während dies bei allen Betrieben 10 % sind.

In Betrieben, bei denen eine Erst- und Zweiterhebung durchgeführt wurde, wurde bei der Ersterhebung zu 60 % die Durchführung der Gefährdungsbeurteilung als angemessen, zu 25 % als nicht angemessen und zu 15 % als nicht erfolgt eingestuft. Die Präventionsdienste der Unfallversicherungsträger und die Arbeitsschutzverwaltungen der Länder erzielen durch Ihre Intervention folgende Verbesserungen: 21 % der Betriebe, die bei der Ersterhebung keine Gefährdungsbeurteilung hatten, verfügten bei der Zweiterhebung über eine angemessene Beurteilung, 10 % hatten bei der Zweitbesichtigung immerhin eine Gefährdungsbeurteilung durchgeführt, wenngleich nicht angemessen. Allerdings hatten auch 69 % der Betriebe bei der Zweiterhebung noch immer keine Gefährdungsbeurteilung. Wurde bei der Ersterhebung festgestellt, dass die Gefährdungsbeurteilung zwar durchgeführt, aber noch nicht angemessen

war, hatten bei der Zweiterhebung immerhin noch 77 % den gleichen Status. Insgesamt gilt: Bei der Zweiterhebung hat sich Anteil der Betriebe mit nicht angemessener Gefährdungsbeurteilung von 15 % auf 10 % reduziert, die Quote der Betriebe mit geeigneter Gefährdungsbeurteilung hat sich von 60 % auf 68 % erhöht.

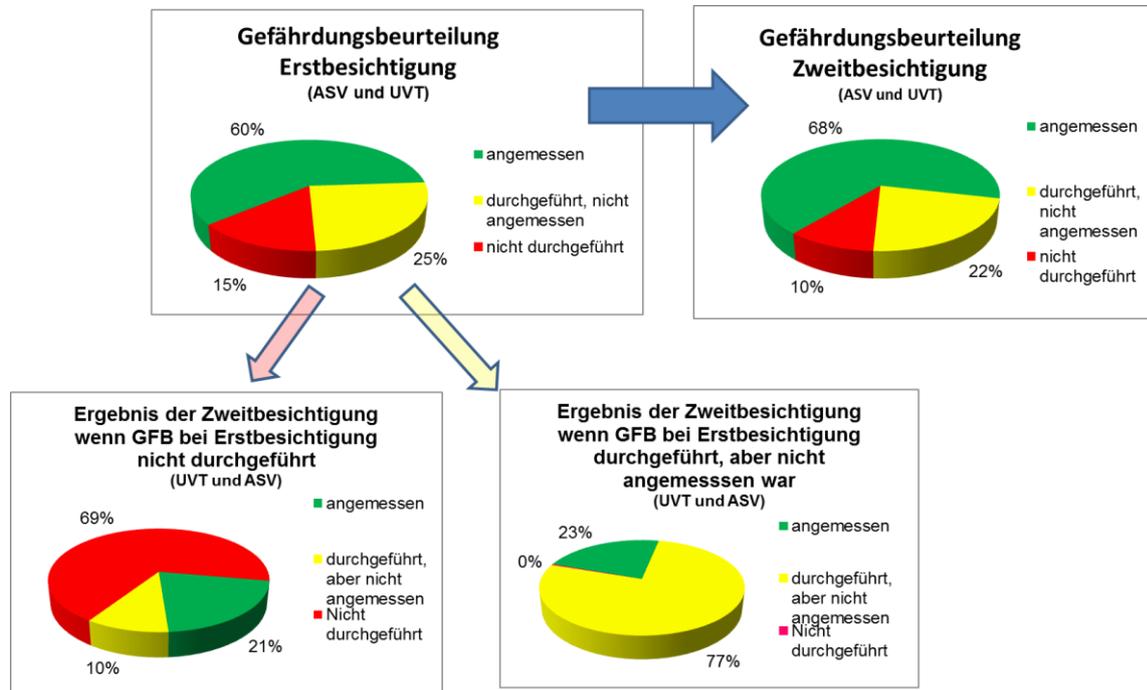


Abb. 3.22 Veränderung der Gefährdungsbeurteilung zwischen Erst- und Zweiterhebung

Die erzielten Verbesserungen der Gefährdungsbeurteilung sind geringer als der Zahl der reduzierten Defizite, die sich aus den Fachdatenbögen ergeben. Es kann sein, dass die Zeitdifferenz zwischen Erst- und Zweiterhebung für eine nachhaltige Verbesserung der Gefährdungsbeurteilung im Gegensatz zu den weniger komplexen Defiziten aus den Gesprächsleitfäden noch nicht ausreichte.

3.2.7.6 Gefährdungsbeurteilung – Einfluss der sicherheitstechnischen Betreuung

Einen wichtigen Einfluss auf die Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung hat auch die Art der sicherheitstechnischen Betreuung.

Bei Betreuung durch eine Sicherheitsfachkraft fehlte bei 5 % der Betriebe eine Gefährdungsbeurteilung, in 16 % war sie nicht angemessen.

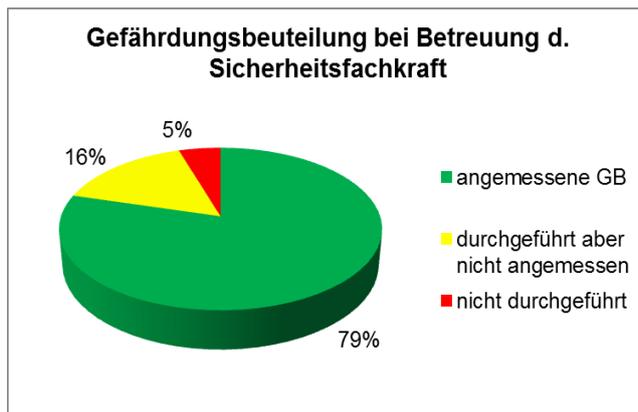


Abb. 3.23 Status der Gefährdungsbeurteilung bei Betreuung durch eine Sicherheitsfachkraft

Bei Nutzung der alternativen sicherheitstechnischen Betreuung steigt die Zahl von Betrieben ohne Gefährdungsbeurteilung auf 12 %, der Betriebe mit ungemessener Gefährdungsbeurteilung auf 28 %.

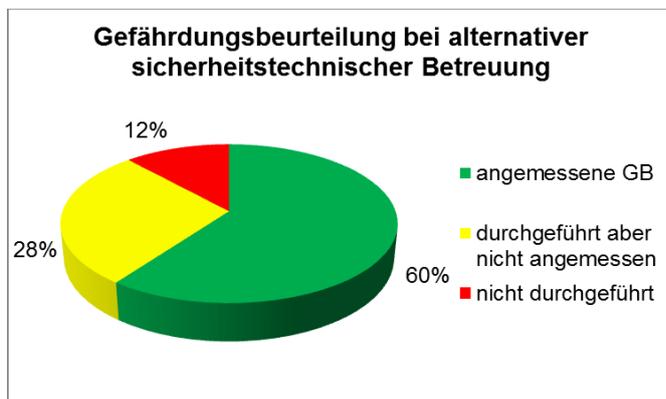


Abb. 3.24 Status der Gefährdungsbeurteilung bei alternativer sicherheitstechnischer Betreuung

Betriebe ohne sicherheitstechnische Betreuung haben 5-mal so häufig keine Gefährdungsbeurteilung (26 %) wie Betriebe mit Betreuung durch eine Fachkraft für Arbeitssicherheit. Nur 9 % haben eine angemessene Gefährdungsbeurteilung, bei rund 2/3 gibt eine Gefährdungsbeurteilung, aber diese ist nicht angemessen.

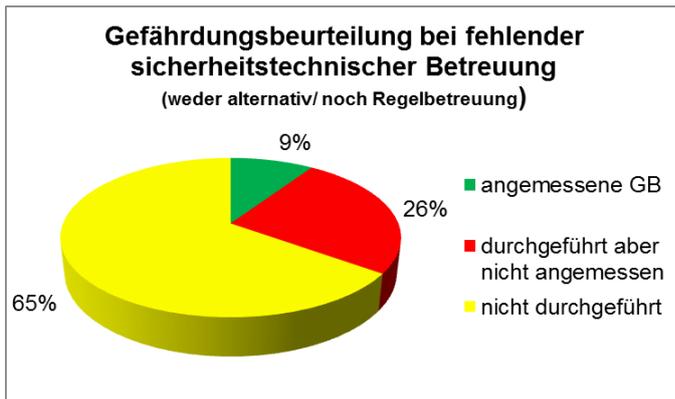


Abb. 3.25 Status der Gefährdungsbeurteilung bei fehlender sicherheitstechnischer Betreuung

3.2.8 Ergebnisse der einzelnen Gesprächsleitfäden

Bei den folgenden Ergebnisdarstellungen ist zu berücksichtigen, dass viele Betriebe unabhängig von den Interventionen der Träger die frei verfügbaren Leitfäden nutzten und sich die Ausgangssituation allein dadurch schon deutlich gebessert haben dürfte. Eine Vorbereitung durch die Betriebe dürfte insbesondere in den Fällen erfolgt sein, wenn die Zeitpunkt und Ziel der Intervention angekündigt waren. Diese „verbesserte“ Ausgangslage ist Teil des Konzeptes des Arbeitsprogramms.

3.2.8.1 Ergebnisse des Gesprächsleitfaden „Flurförderzeuge“

Die Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Flurförderzeuge“ zeigt die folgende Graphik. Bei etwa 5 % der betrachteten Aspekte wurden Defizite festgestellt. Dabei - ist wie auch bei den folgenden Leitfäden auch - die Frage nach der Durchführung von Maßnahmen zur Gesundheitsförderung nicht einbezogen. Die relativ zu anderen Leitfäden hohe Zahl der unzutreffenden Fragen ergibt sich daraus, dass zwei Gerätetypen mit teils gemeinsamen sicherheitstechnischen Anforderungen und teils typspezifischen Fragestellungen in einem Fragebogen zusammengeführt wurden (Mitgängerflurförderzeuge und Fahrersitzgeräte).

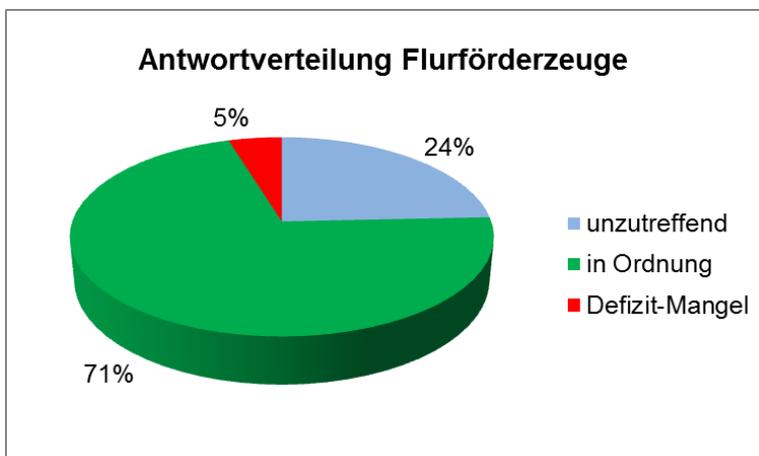


Abb. 3.26 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden Flurförderzeuge

Die Verteilung von Arbeitsschutzdefiziten stellt die folgende Grafik dar. Defizite wurden bei allen Fragen festgestellt. Eine Mängelhäufung gab es z. B. bei der Sicherung gegen unbefugte Benutzung (18 % der festgestellten Defizite). Hier stellt sich u. a. die Frage, ob ein konventioneller Schlüssel noch eine zeitgemäße Sicherung ist. Eine weitere Häufung von Defiziten gibt es bei der Umsetzung der Betriebsanleitungen in betriebspezifische Anweisungen. Hier scheint der Umsetzungsdruck durch Kontrollen, die Informationen und Motivationen der Führungskräfte noch nicht auszureichen. In vielen Betrieben wird die tägliche Einsatzprüfung nicht realisiert.

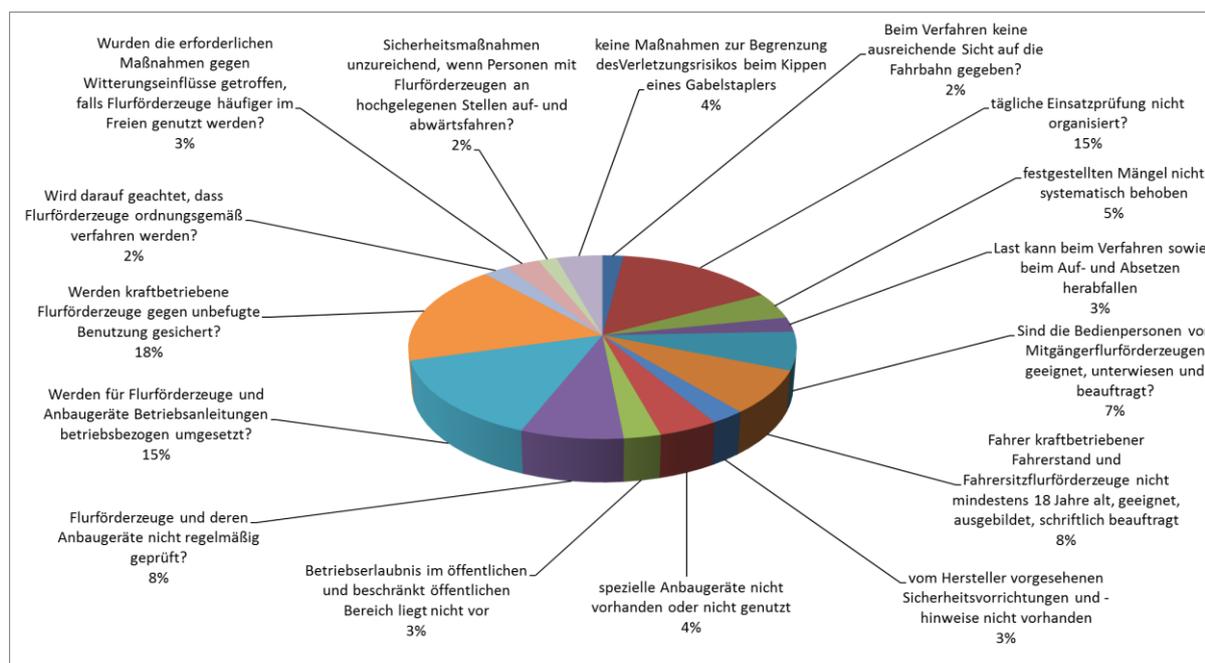


Abb. 3.27 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden Flurförderzeuge

Welche Wirkung hatte die Intervention der Träger bei Flurförderzeugen? Konkret beantworten, lässt sich dies nur für Betriebe in den eine Zweiterhebung durchgeführt wurde. Wie in Ziffer 3.2.2 bereits dargestellt, wurden Zweiterhebungen tendenziell eher in Betrieben durchgeführt, die überdurchschnittlich viele Defizite aufwiesen. Während bei allen Betrieben, in denen der Gesprächsleitfaden Flurförderzeuge angewandt wurde, in 5 % der angesprochenen Fragen Defizite ermittelt wurden, waren es bei Betrieben, in denen eine Zweiterhebung durchgeführt wurde, 11 %. Durch die Intervention wurden erhebliche Verbesserungen des Arbeitsschutzes erzielt. Bei der Zweiterhebung wurden nur noch in 3 % der Fragen sicherheitstechnische Defizite festgestellt.

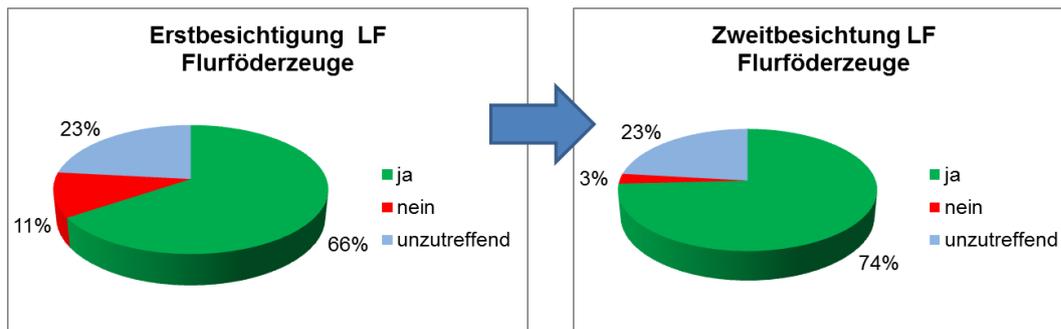


Abb. 3.28 Veränderung der Antwortverteilung zwischen Erst- und Zweiterhebung beim Gesprächsleitfaden Flurförderzeuge

Bei der Betrachtung dieses Gesamtergebnisses ist zu berücksichtigen, dass die Statusverbesserung von der jeweiligen Frage abhängt. Hierfür Beispiele: Betrachtet werden nur Betriebe bei denen bei der Erstbesichtigung bei einer Frage Defizite festgestellt wurden. Das Ergebnis der Zweiterhebung stellt sich für einige Beispiele wie folgt dar.



Abb. 3.29 Antwortverteilung einer Frage bei der Zweiterhebung, wenn bei der Ersterhebung ein Defizit festgestellt wurde

31 % der Betriebe, bei denen keine ausreichende Sicht auf die Fahrbahn im Rahmen der Ersterhebung festgestellt wurde, hatten dieses Defizit trotz Aufgreifens des Mangels durch das Aufsichtspersonal bei der Zweiterhebung noch nicht beseitigt.



Abb. 3.30 Antwortverteilung einer Frage bei der Zweiterhebung, wenn bei der Ersterhebung ein Defizit festgestellt wurde

34 % der Betriebe, bei denen die tägliche Einsatzprüfung bei der Ersterhebung nicht organisiert war, hatten dieses Defizit trotz Aufgreifens des Mangels durch das Aufsichtspersonal bei der Zweiterhebung noch nicht beseitigt



Abb. 3.31 Antwortverteilung einer Frage bei der Zweiterhebung, wenn bei der Ersterhebung ein Defizit festgestellt wurde

16 % der Betriebe, bei denen die Organisation der Beseitigung festgestellter Mängel Defizite aufwies, hatten dieses Defizit trotz Aufforderung bei der Zweiterhebung noch nicht beseitigt.

3.2.8.2 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Anschlagen von Lasten“

Bei 15 % der angesprochenen Fragen des Leitfadens Anschlagen von Lasten wurden Defizite beim Arbeitsschutz aufgezeigt (ohne Frage nach Gesundheitsförderung). Bei diesem Gesprächsleitfaden waren nur 6 % der Fragen unzutreffend für das Unternehmen, z. B. wenn gewisse Anschlagmitteltypen, die im Leitfaden behandelt werden, nicht eingesetzt wurden. Die Defizitquote liegt relativ hoch.



Abb. 3.32 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Anschlagen von Lasten“

Die hohe Defizitquote und die Verteilung der Mängel sprechen für eine hohe Relevanz der im Leitfaden angesprochenen Themen. Einen gewissen Schwerpunkt bilden die Mängel an verwendeten Anschlagmitteln.

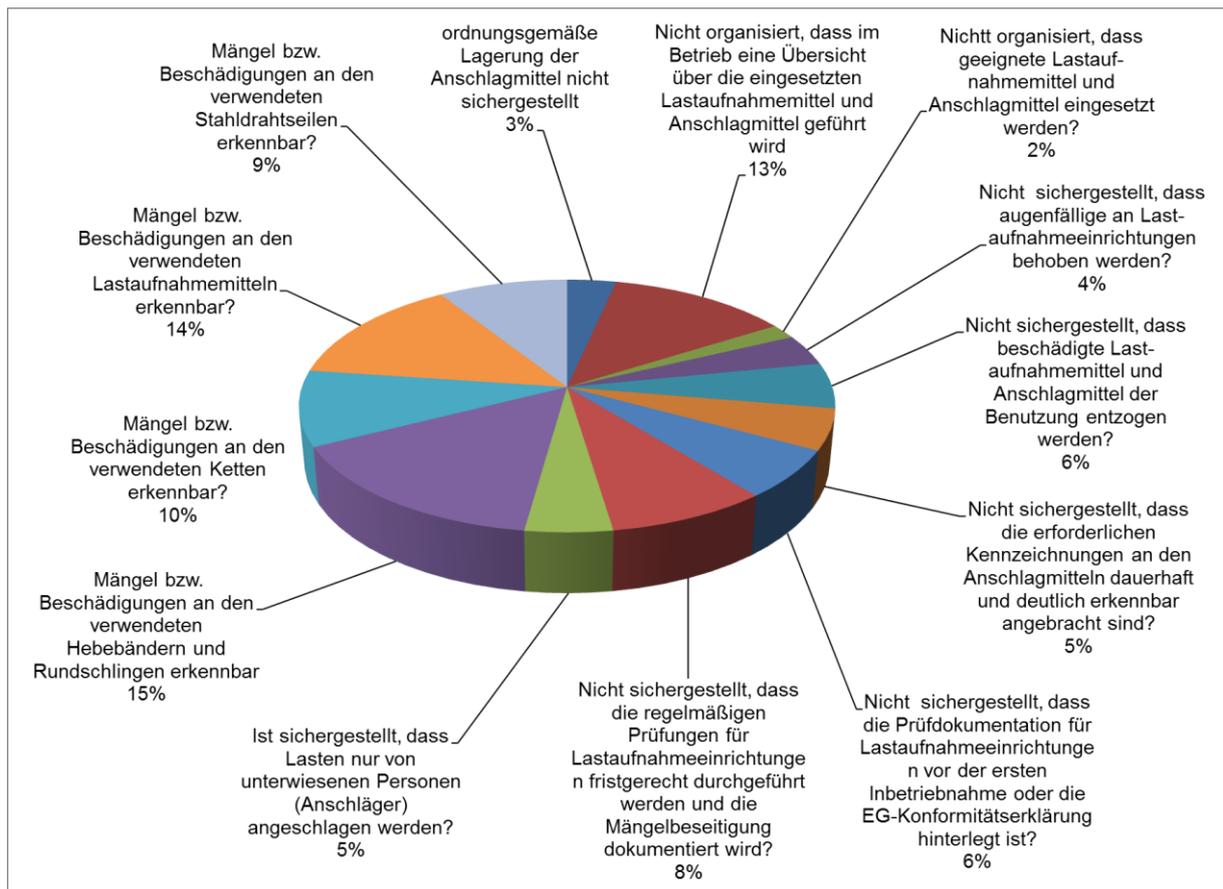


Abb. 3.33 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „Anschlagen von Lasten“

Welche Wirkung hatte die Intervention der Träger auf das sichere Anschlagen von Lasten? Konkret beantworten lässt sich dies nur für Betriebe in den eine Zweiterhebung durchgeführt wurde. Wie in Ziffer 3.2.2 bereits dargestellt, wurden Zweiterhebungen tendenziell eher in Betrieben durchgeführt, die überdurchschnittlich viele Defizite aufwiesen. Während bei allen Betrieben, in denen der Gesprächsleitfaden Anschlagen von Lasten angewandt wurde, in 15 % der angesprochenen Fragen Defizite ermittelt wurden, waren es bei Betrieben, in denen eine Zweiterhebung durchgeführt wurde, 23 %. Durch die Intervention wurden erhebliche Verbesserungen des Arbeitsschutzes erzielt. Bei der Zweiterhebung wurden noch in 9 % der Fragen sicherheitstechnische Defizite festgestellt.

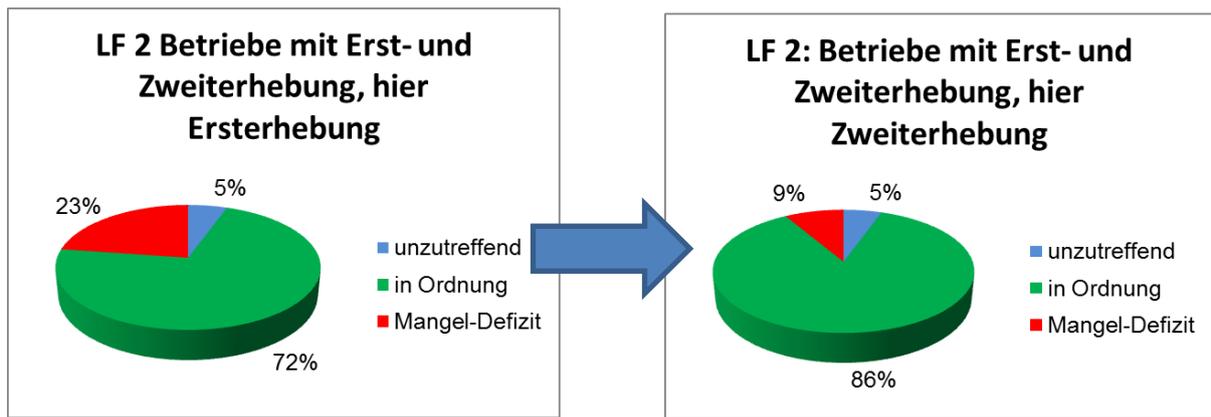


Abb. 3.34 Veränderung der Antwortverteilung zwischen Erst- und Zweiterhebung beim Gesprächsleitfaden „Anschlagen von Lasten“

Bei den einzelnen Fragen des Leitfadens war die Mängelreduzierung sehr unterschiedlich. Hierfür zwei Beispiele:

Relativ gering war der Fortschritt bei der Mängelbeseitigung an Anschlagmitteln. Wurden bei der Ersterhebung hier Mängel festgestellt, waren es bei der Zweiterhebung immerhin noch 54 % der Betriebe bei denen Defizite bei diesem Punkt festgestellt wurden.



Abb. 3.35 Antwortverteilung einer Frage bei der Zweiterhebung, wenn bei der Ersterhebung ein Defizit festgestellt wurde

Relativ hoch ist Fortschritt bei der Verbesserung der Unterweisung der Anschläger. 8 % wiesen bei der Zweiterhebung Defizite bei der Unterweisung auf.



Abb. 3.36 Antwortverteilung einer Frage bei der Zweiterhebung, wenn bei der Ersterhebung ein Defizit festgestellt wurde

3.2.8.3 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Stetigförderer“

Bei Stetigförderern mussten relativ wenige Defizite aufgegriffen werden. Die hohe Quote unzutreffender Fragen ergibt sich daraus, dass teils gerätespezifische Aspekte betrachtet wurden und sehr unterschiedliche Bauformen der Stetigförderer im Leitfaden behandelt werden.

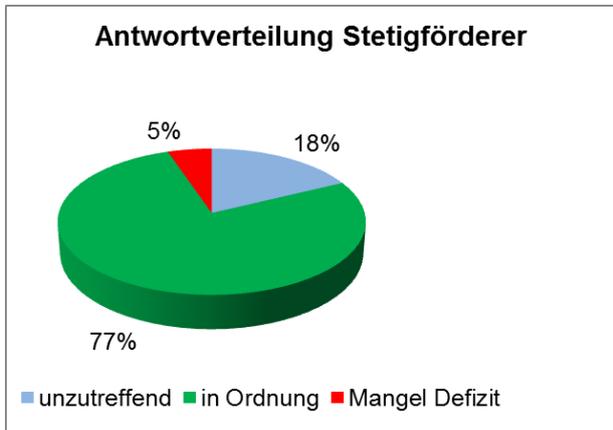


Abb. 3.37 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Stetigförderer“

Die Verteilung der Defizite ergibt einen Schwerpunkt bei organisatorischen Maßnahmen, wie fehlender Betriebsanweisungen oder Unterweisungen.

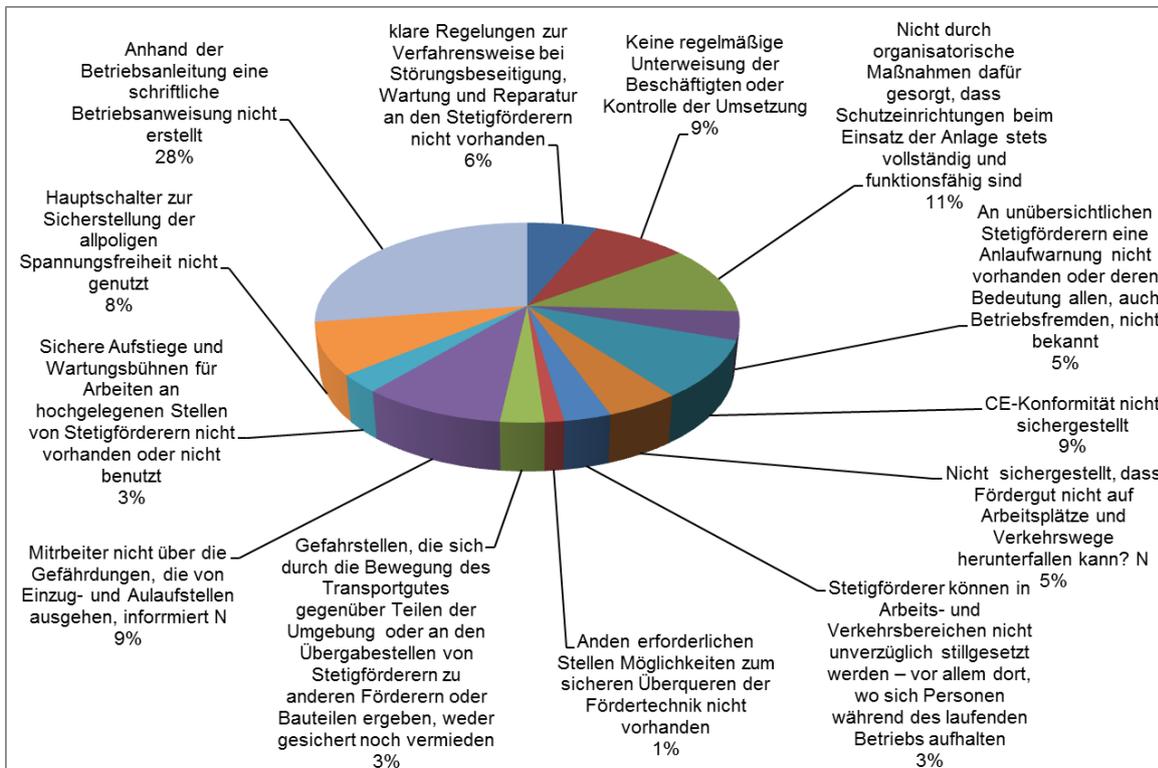


Abb. 3.38 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „Stetigförderer“

3.2.8.4 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Schlepper und Anbaugeräte“

Die Defizitquote liegt bei der Überprüfung des Einsatzes von Schleppern und dessen Anbaugeräten im Schnitt aller Leitfäden.

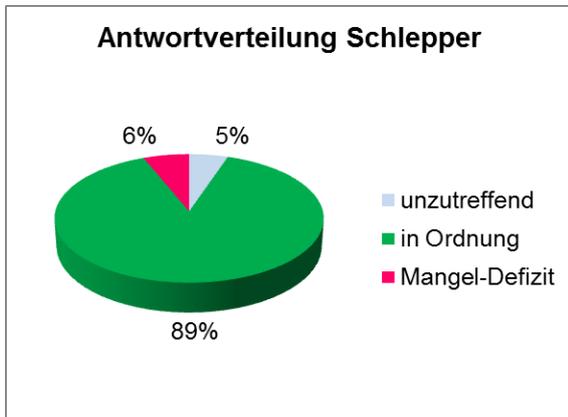


Abb. 3.39 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Schlepper und Anbaugeräte“

Viele der festgestellten Defizite liegen im organisatorischen Bereich, wie fehlenden oder nicht aufgezeichneten Prüfungen oder fehlenden Betriebsanweisungen.

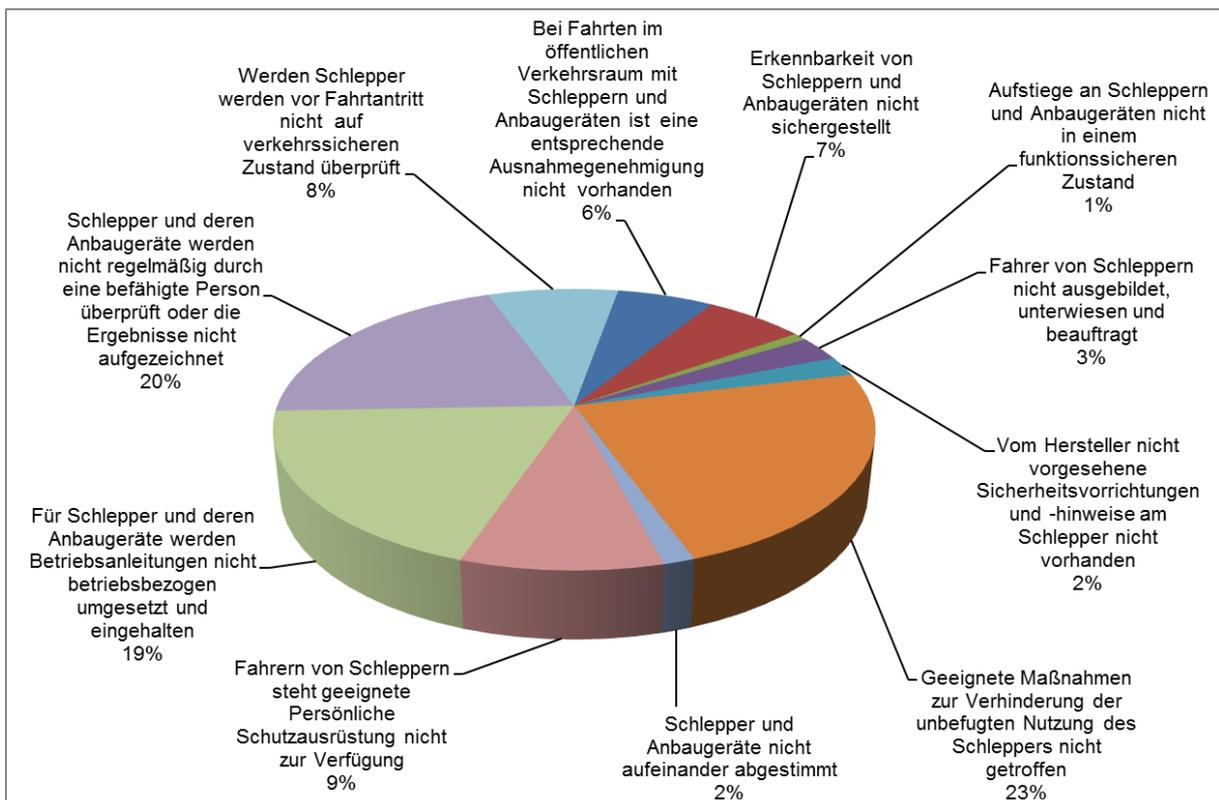


Abb. 3.40 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „Schlepper und Anbaugeräte“

3.2.8.5 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Andockstationen, Laderampen und Ladebrücken“

Die festgestellte Defizitquote bei den Andockstationen ist mit 4 % vergleichsweise gering.

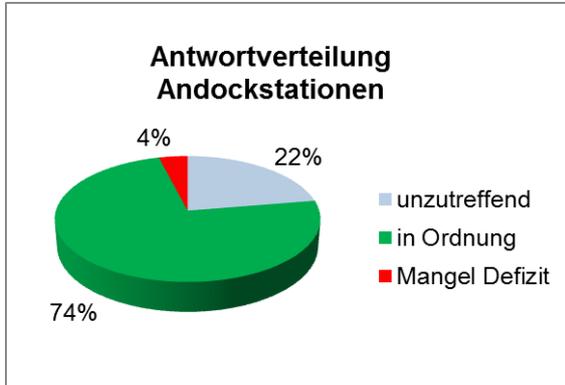


Abb. 3.41 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Andockstationen, Laderampen und Ladebrücken“

Viele der Defizite liegen auch hier bei organisatorischen Maßnahmen.

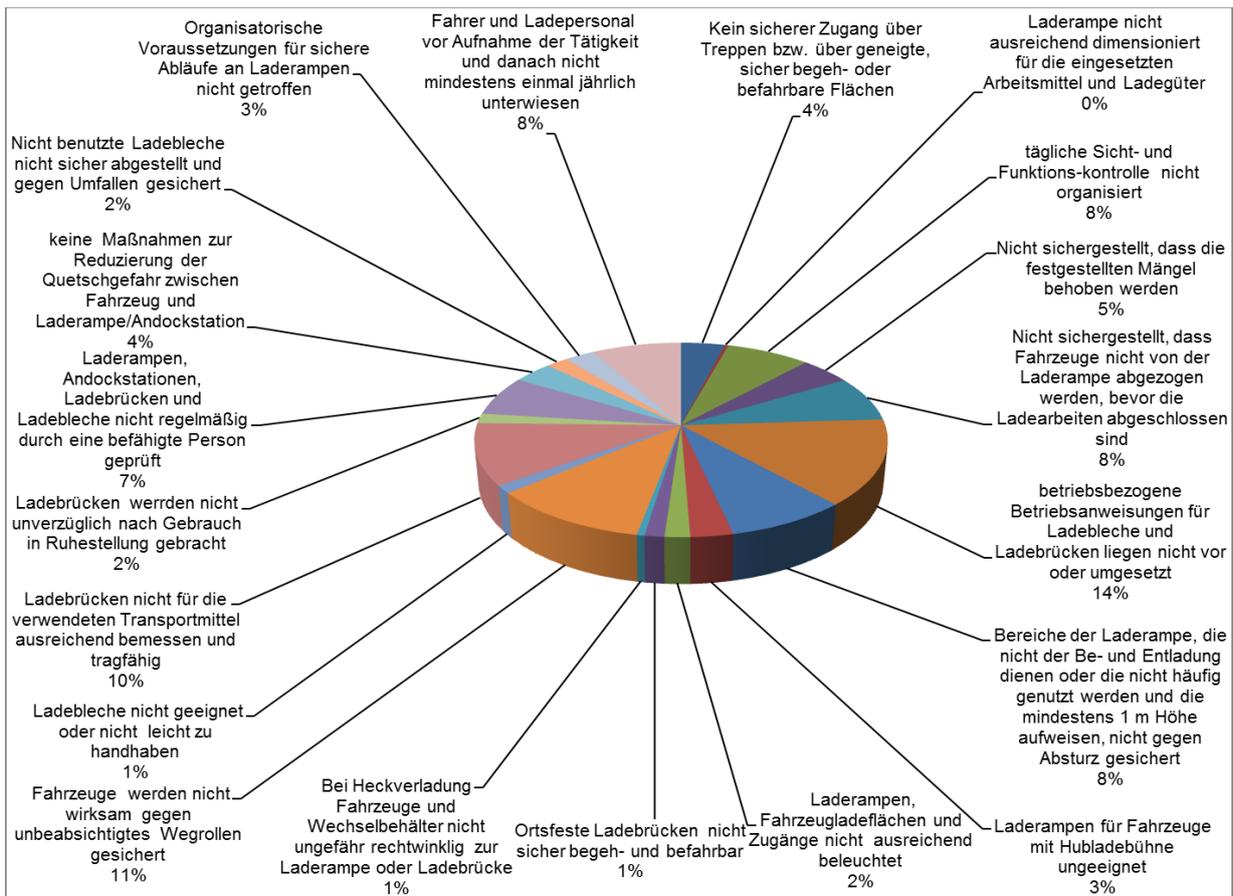


Abb. 3.42 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „Andockstationen, Laderampen und Ladebrücken“

3.2.8.6 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Be- und Entladen gleisloser Fahrzeuge“

Die Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden Be- und Entladen gleisloser Fahrzeuge weist eine Defizitquote von 6 % aus.

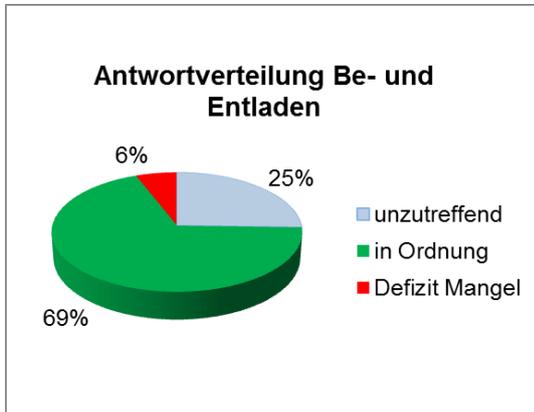


Abb. 3.43 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden Be- und Entladen

Beim Leitfaden Be- und Entladen lag die überwiegende Zahl der Mängel im organisatorischen Bereich.

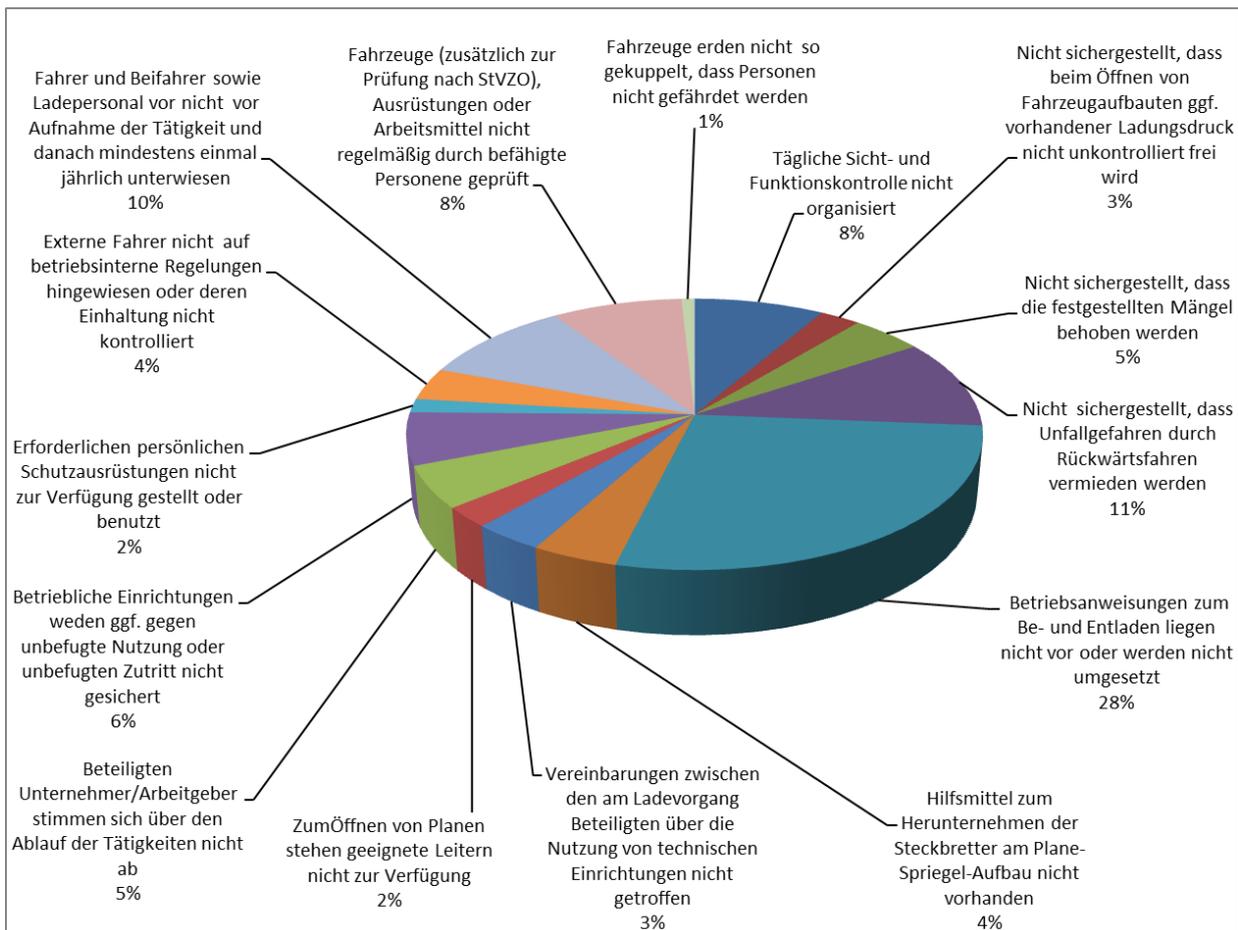


Abb. 3.44 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden Be- und Entladen

Die Reduzierung der Defizite bei Betrieben mit Erst- und Zweiterhebung bewegte sich im Rahmen der Reduzierungen bei anderen Leitfäden. Bei den Zweiterhebungen zum Leitfaden Be- und Entladen waren 64 % der Mängel der Ersterhebung beseitigt.

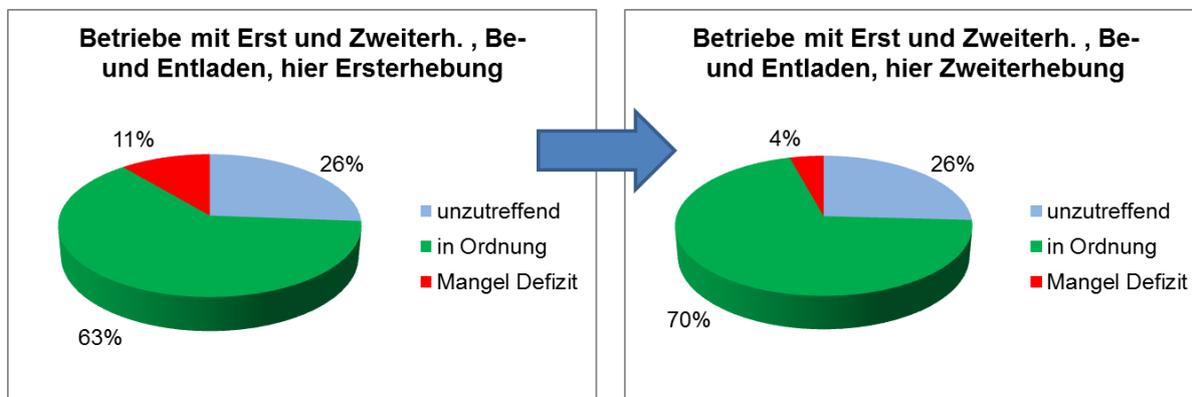


Abb. 3.45 Veränderung der Antwortverteilung zwischen Erst- und Zweiterhebung beim Gesprächsleitfaden „Be- und Entladen gleisloser Fahrzeuge“

3.2.8.7 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Ladungssicherung“

Die Quote der festgestellten Defizite liegt beim Leitfaden Ladungssicherung deutlich oberhalb der Durchschnittsquote. Bei jeder 10ten angesprochenen Frage wurden hier Defizite beim Arbeitsschutz aufgegriffen.



Abb. 3.46 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden Ladungssicherung

Auch hier lagen die Arbeitsschutzdefizite schwerpunktmäßig bei den organisatorischen Maßnahmen.

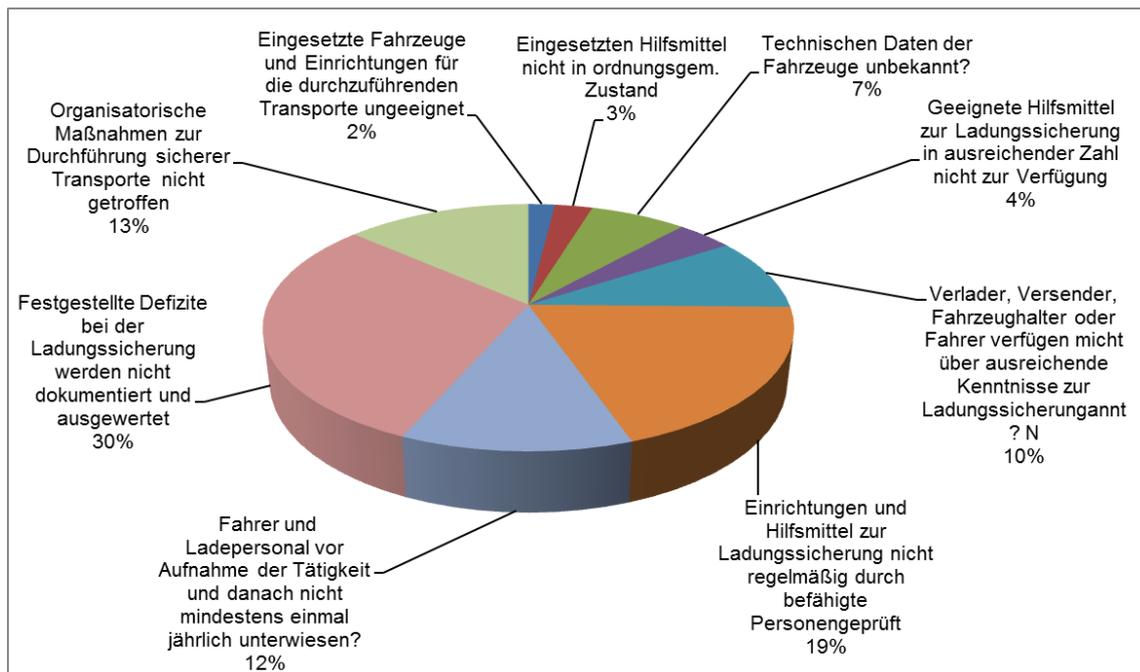


Abb. 3.47 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden Ladungssicherung

Betriebe, bei denen eine Zweiterhebung durchgeführt wurde, hatten auch beim Leitfaden Ladungssicherung eine ungünstigere Ausgangsposition. Hier lag die Defizitquote bei 19 %, während diese bei allen Betrieben und der Anwendung diese Leitfadens 10 % betrug. Auch hier wurde bei der Zweiterhebung eine Reduzierung der Defizitquote um rund Zweidrittel erreicht.

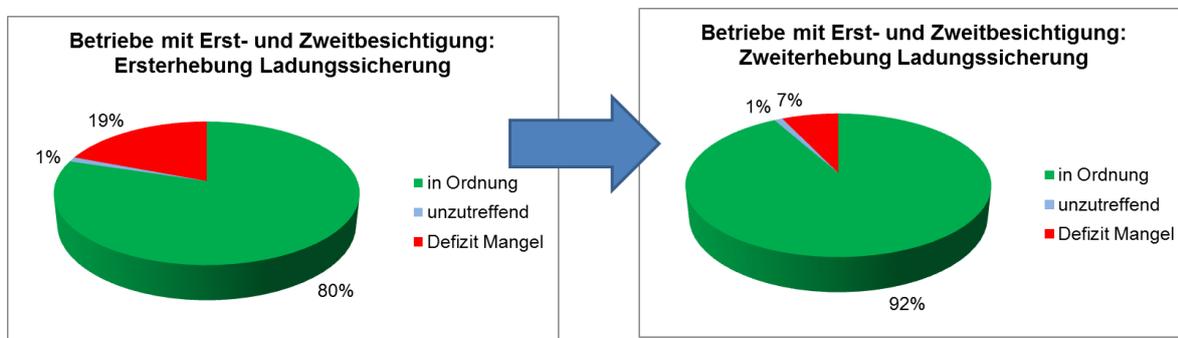


Abb. 3.48 Veränderung der Antwortverteilung zwischen Erst- und Zweiterhebung beim Gesprächsleitfaden „Ladungssicherung“

Die erreichte Reduzierung der Defizite war bei den betrachteten Aspekten durchaus unterschiedlich. Hierfür zwei Beispiele. Betrachtet werden nur die Betriebe, bei denen bei der Ersterhebung bei diesen Fragen Defizite festgestellt wurden.

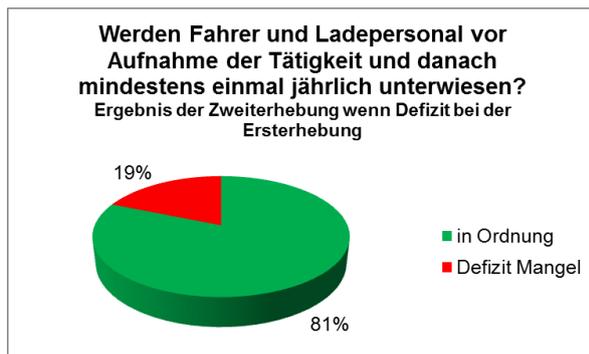


Abb. 3.49 Antwortverteilung einer Frage bei der Zweiterhebung, wenn bei der Ersterhebung ein Defizit festgestellt wurde

Bei der Unterweisung reduzierte sich in diesen Betrieben die Defizitquote um 81 %.



Abb. 3.50 Antwortverteilung einer Frage bei der Zweiterhebung, wenn bei der Ersterhebung ein Defizit festgestellt wurde

Deutlich geringe Fortschritte gab es bei der Dokumentation und Auswertung von festgestellten Defiziten bei der Ladungssicherung. Hier verbesserten nur gut die Hälfte der Betriebe ihre Verfahrensweisen.

3.2.8.8 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Rangieren und Abstellen“

Die Quote der festgestellten Defizite bei Anwendung des Gesprächsleitfadens Rangieren beträgt 6 %

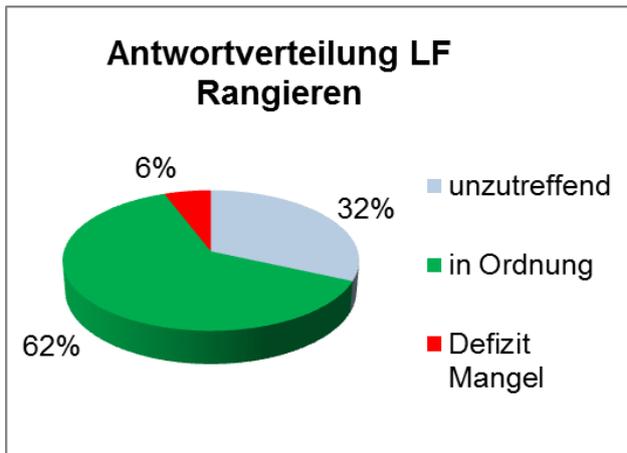


Abb. 3.51 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Rangieren und Abstellen“

Defizithäufungen sind auch hier die Gestaltung von Verkehrswegen, fehlende oder nicht umgesetzte Betriebsanweisungen sowie vom Gefährdungspotential her nicht unproblematisch, Defizite bei der Rückwärtsfahrt.

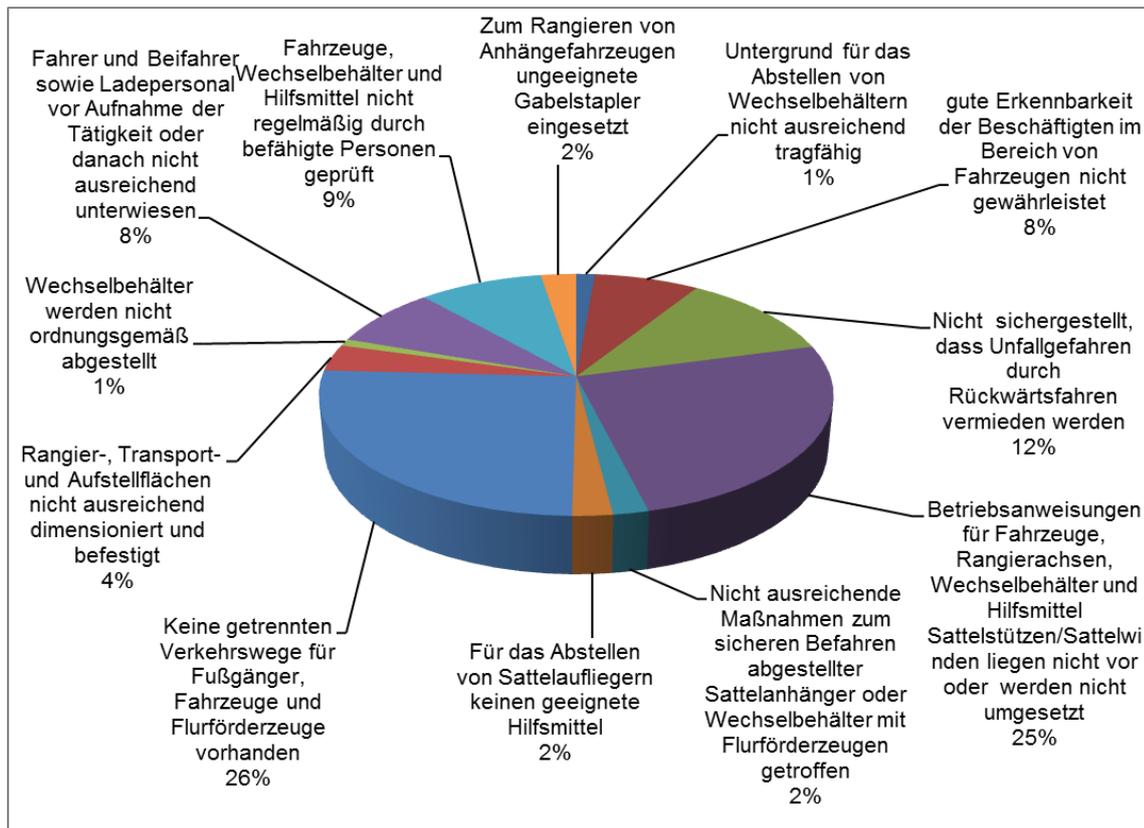


Abb. 3.52 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „Rangieren und Abstellen“

3.2.8.9 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Berufskraftfahrer und berufliche Vielfahrer“

Die Defizitquote bei Anwendung des Leitfadens „Berufskraftfahrer und berufliche Vielfahrer“ beträgt 6 %.

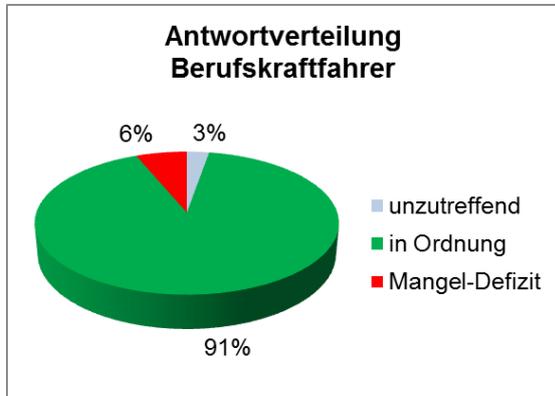


Abb. 3.53 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Berufskraftfahrer und berufliche Vielfahrer“

Defizitschwerpunkte ergeben sich bei organisatorischen Maßnahmen, z. B. fehlenden Betriebsanweisungen oder bei der Organisation der Unterweisung des Fahrpersonals.

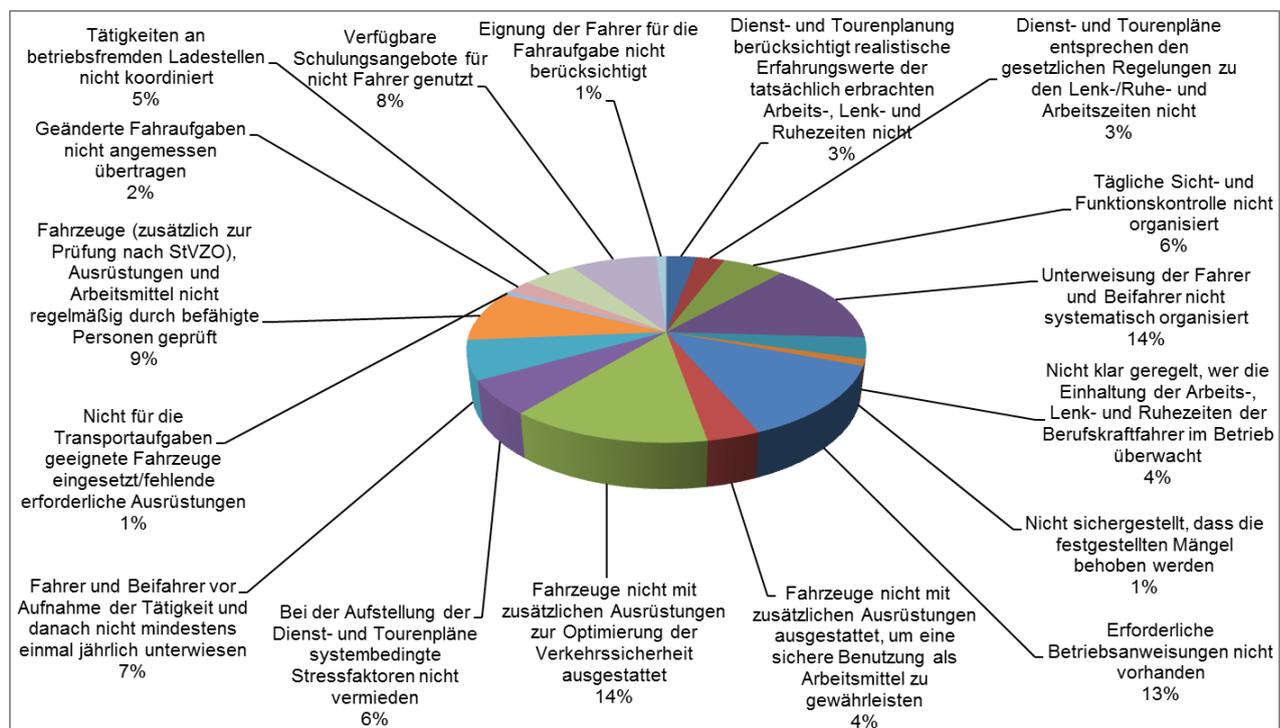


Abb. 3.54 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „Berufskraftfahrer und berufliche Vielfahrer“

Bei der Reduzierung der Defizite wurden bei den Betrieben, in denen eine Zweiterhebung nach dem Leitfaden Berufskraftfahrer durchgeführt wurde, deutliche Fortschritte erzielt. Die Quote reduzierte sich hier um mehr als 75 %.

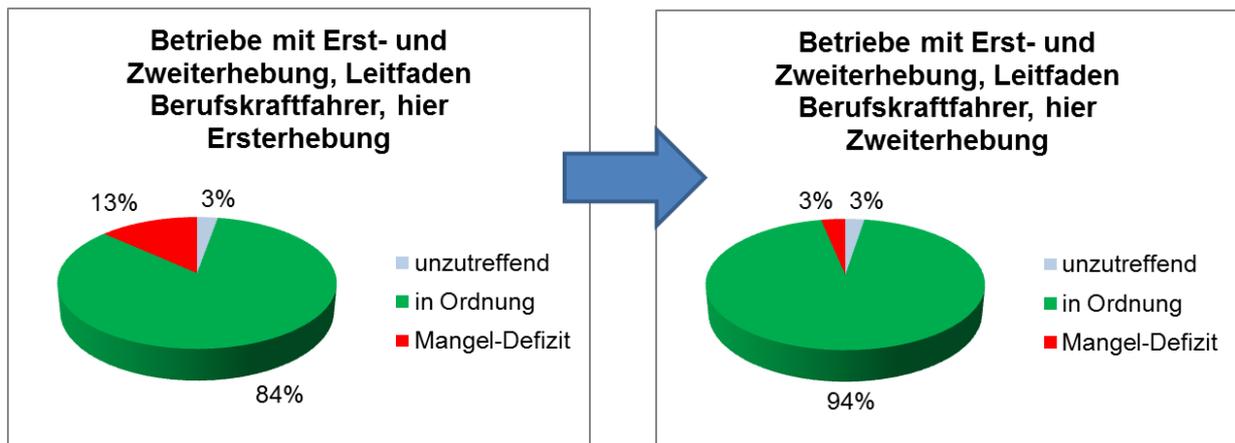


Abb. 3.55 Veränderung der Antwortverteilung zwischen Erst- und Zweiterhebung beim Gesprächsleitfaden „Berufskraftfahrer“

3.2.8.10 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Innerbetrieblicher Verkehr“

Die Quote der Defizite beim der Anwendung des Gesprächsleitfadens innerbetrieblicher Verkehr liegt über dem Durchschnitt:

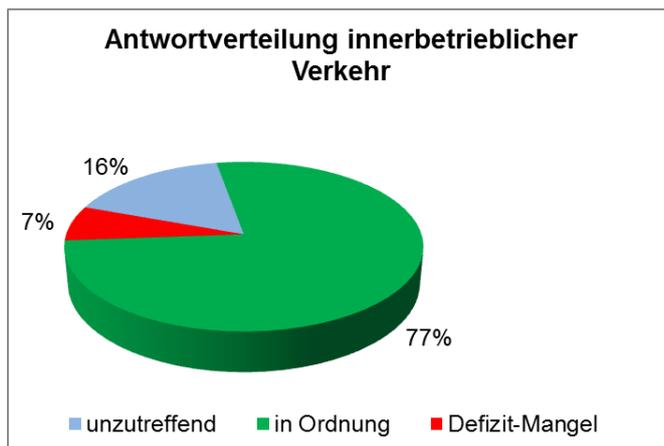


Abb. 3.56 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „innerbetrieblicher Verkehr“

Viele der aufgezeigten Defizite liegen bei diesem Gesprächsleitfaden im „baulichen“ Bereich, so sind viele Verkehrswege nicht deutlich von anderen Bereichen getrennt. Auch sind unübersichtliche Stellen der Verkehrswege oft nicht ausreichend gesichert.

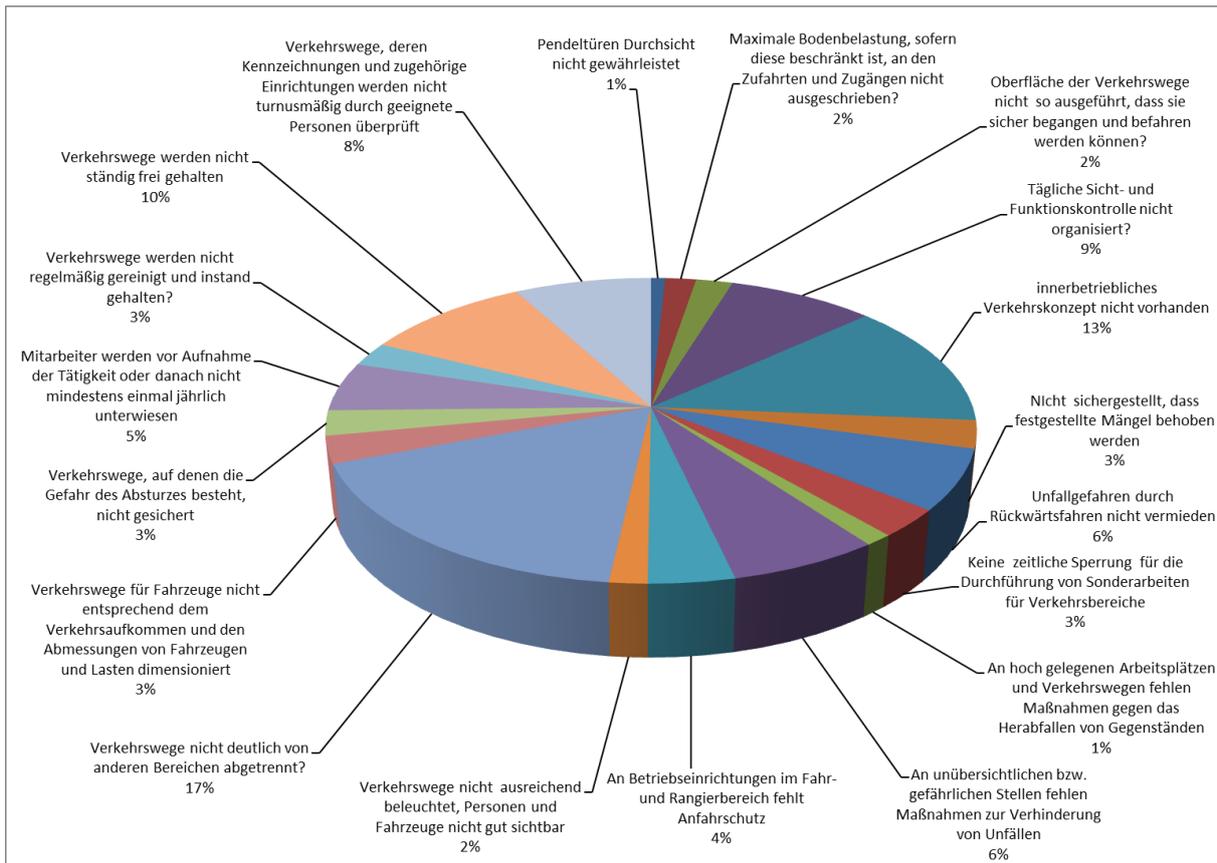


Abb. 3.57 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „innerbetrieblicher Verkehr“

Die Intervention der Aufsichtsdienste führte bei den Betrieben, bei denen der Gesprächsleitfaden „innerbetrieblicher Verkehr“ angewandt wurde und auch eine Zweiterhebung stattfand, zu einer deutlichen Reduzierung der Defizite. Diese Betriebe hatten im Mittel eine ungünstigere Ausgangssituation (Defizitquote 12 % bei der Ersterhebung gegenüber 7 % bei allen Betrieben, bei denen der Leitfaden angewandt wurde).

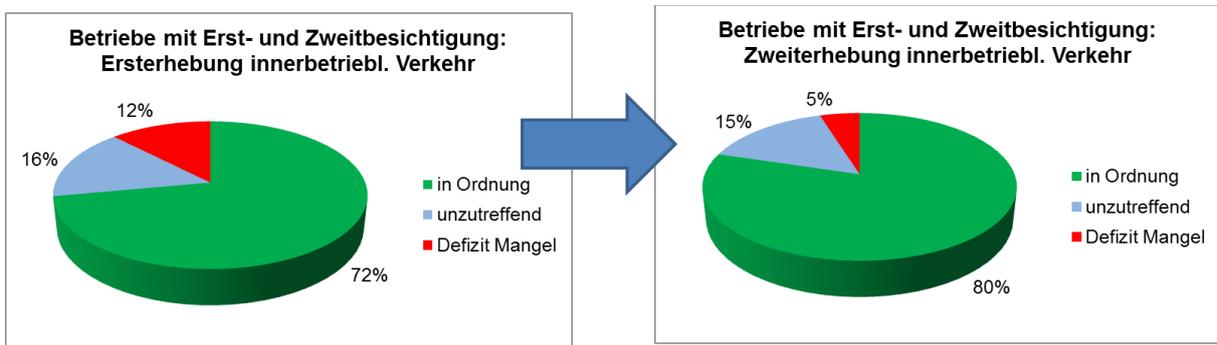


Abb. 3.58 Veränderung der Antwortverteilung zwischen Erst- und Zweiterhebung beim Gesprächsleitfaden „innerbetrieblicher Verkehr“

Die Reduzierung ist auch hier von Aspekt zu Aspekt unterschiedlich. Geringe Fortschritte gab es zum Beispiel bei Betrieben, bei denen bei der Erstbesichtigung Defizi-

te beim Rückwärtsfahren festgestellt wurden. Nur jeder zweite Betrieb hatte diese Defizite bei der Zweiterhebung beseitigt.



Abb. 3.59 Antwortverteilung einer Frage bei der Zweiterhebung, wenn bei der Ersterhebung ein Defizit festgestellt wurde

3.2.8.11 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Kurier-, Express- und Postdienste“

Bei Anwendung des Leitfadens „Kurier-, Express- und Postdienste“ ergibt sich eine durchschnittliche Quote der aufzuzeigenden Defizite.

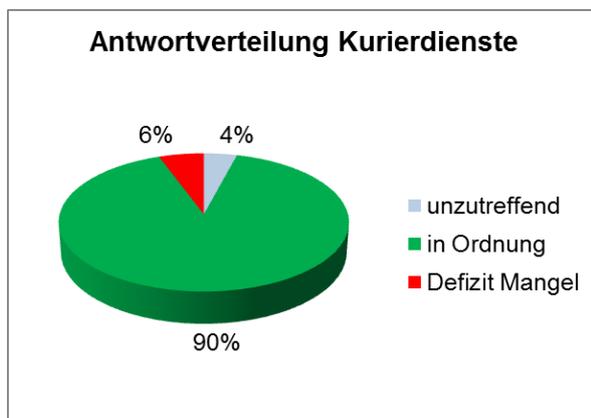


Abb. 3.60 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Kurier-, Express- und Postdienste“

Die Betrachtung der Verteilung der aufgezeigten Mängel zeigt deutliche Schwerpunkte bei der Unterweisung und bei Betriebsanweisungen.

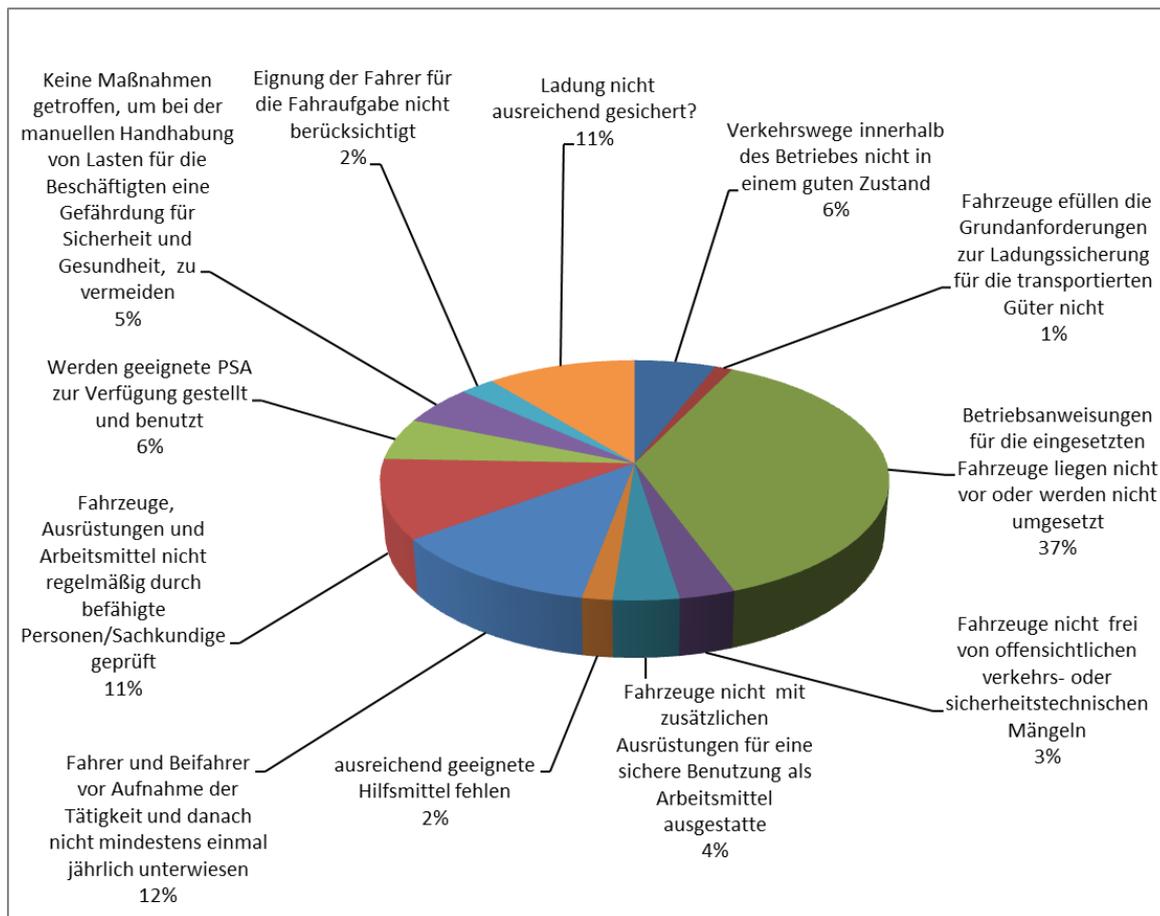


Abb. 3.61 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „Kurier-, Express- und Postdienste“

3.2.8.12 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Abfallsammlung“

Die Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Abfallsammlung“ zeigt bei 5 % der betrachteten Fragen Defizite beim Arbeitsschutz auf.



Abb. 3.62 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Abfallsammlung“

Auch bei der Abfallsammlung gibt es Häufungen von Defizitarten. Hier überwiegen organisatorische Mängel. Bemerkenswert sind u. a. die Defizite bei der Organisation der Ersten Hilfe.

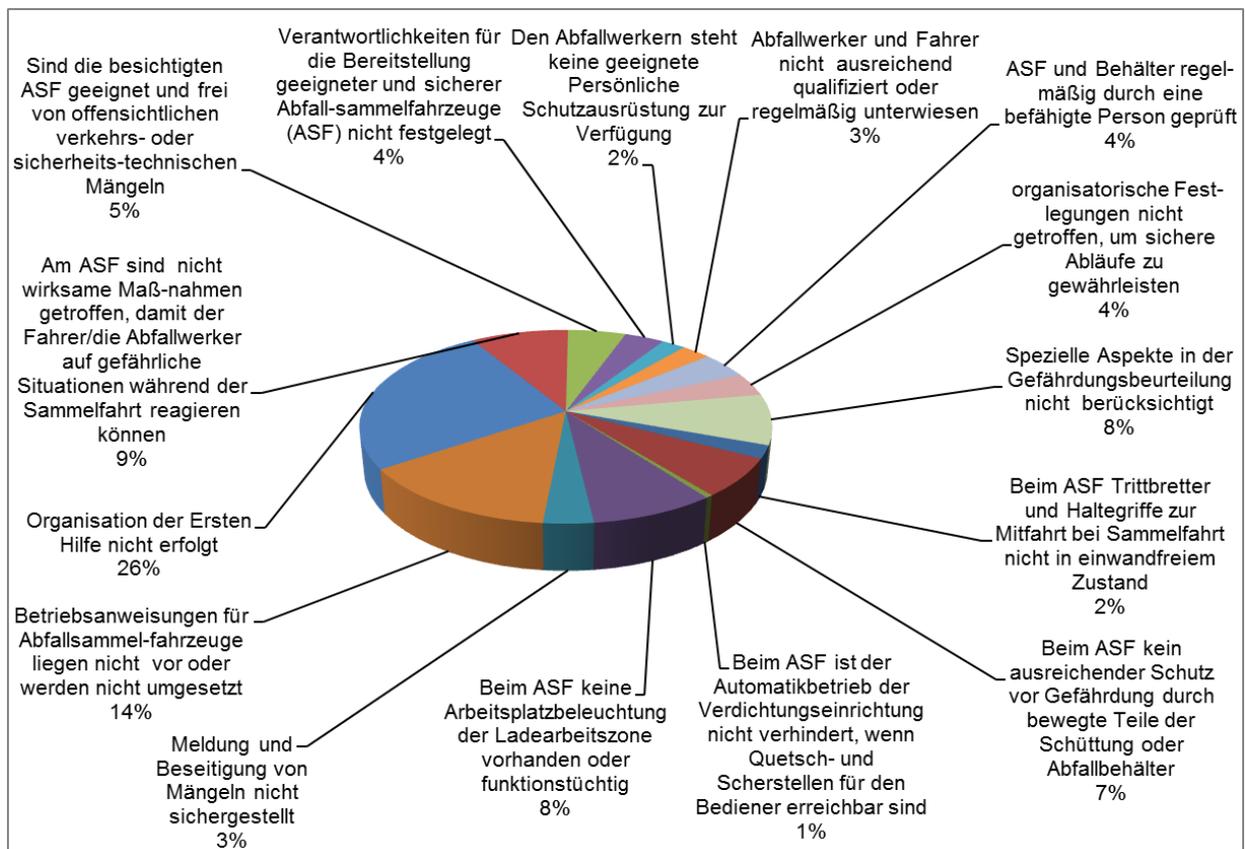


Abb. 3.63 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „Abfallsammlung“

3.2.8.13 Ergebnisse des Gesprächsleitfadens „Krane“

Die Defizitquote bei der Anwendung des Gesprächsleitfadens „Krane“ liegt bei 6 %



Abb. 3.64 Antwortverteilung beim Gesprächsleitfaden „Krane“

Die Verteilung der Defizite zeigt auch bei diesem Leitfaden eine Häufung bei organisatorischen Mängeln, z. B. vom nicht ausreichenden Sicherheitsabstand bei der Lagerung von Materialien bis hin zur nicht erfolgten Ausbildung der Kranführer oder der Organisation der täglichen Einsatzprüfung.

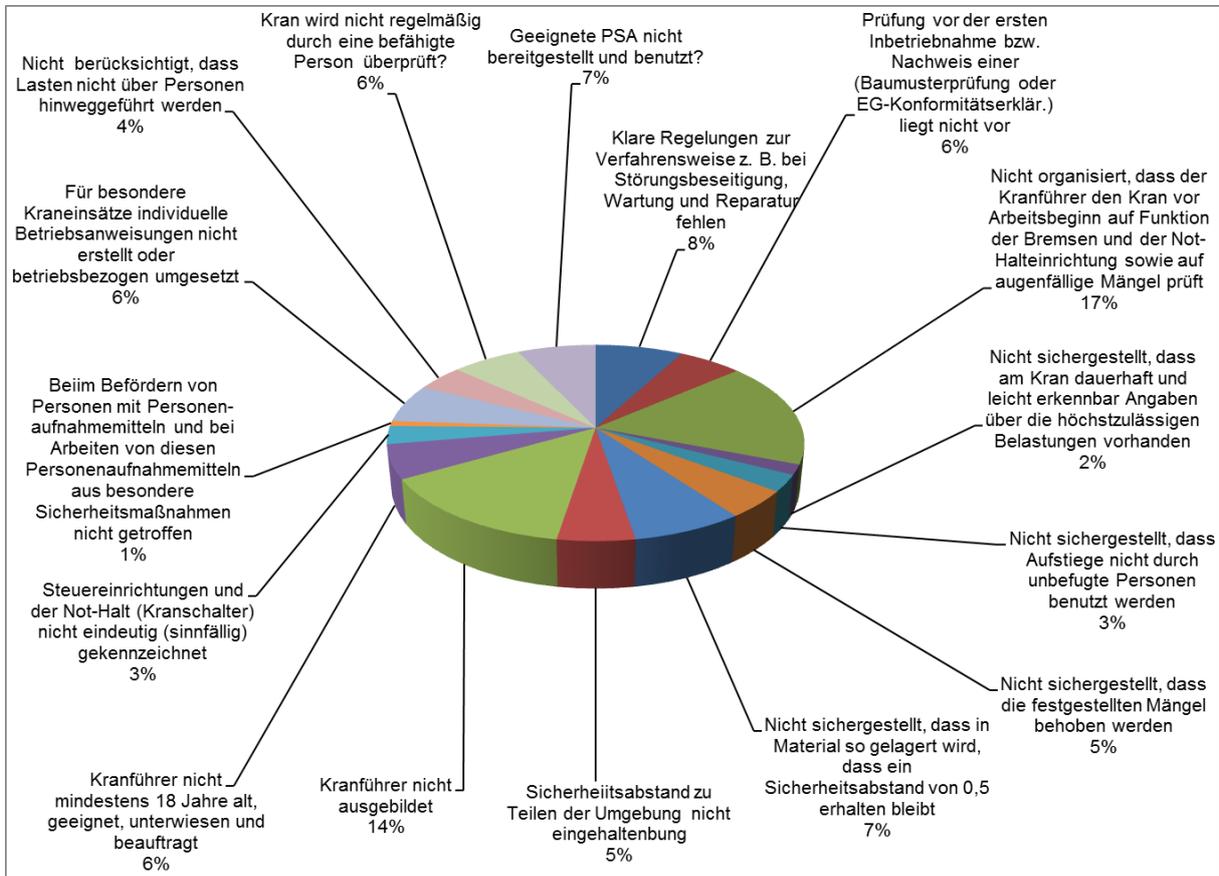


Abb. 3.65 Verteilung der Antworten mit Defiziten beim Gesprächsleitfaden „Krane“

Auch beim Leitfaden Krane lohnte sich die Intervention der Träger. Hier war bei den Betrieben mit Zweiterhebung die Ausgangssituation ebenfalls ungünstiger als bei allen Betrieben, bei denen der Leitfaden angewandt wurde. Bei der Zweiterhebung waren 75 % der Defizite beseitigt.

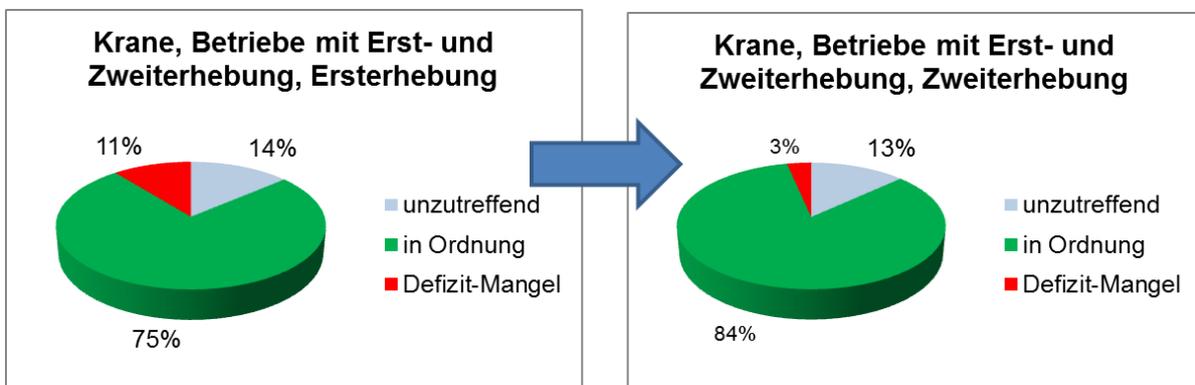


Abb. 3.66 Veränderung der Antwortverteilung zwischen Erst- und Zweiterhebung beim Gesprächsleitfaden „Krane“

3.2.9 Ergebnisse der koordinierten Unfalluntersuchungen

Das Arbeitsprogramm soll genutzt werden, um branchenübergreifende standardisierte Untersuchungen von Unfällen für die folgenden Unfalltypen

- „Kippen von Flurförderzeugen“
- „Anfahren von Personen“
- „Be- und Entladen von Lkws“

durchzuführen und so branchenübergreifende Erkenntnisse zu gewinnen, um sowohl technische und organisatorische Verbesserungen und eine Optimierung der Aus- und Fortbildung bzw. Motivation der Fahrer noch gezielter angehen zu können.

Insgesamt wurden 52 Unfälle beim Kuppeln und Laden von Lastkraftwagen durchgeführt. Im Weiteren wurden 1340 Unfälle mit Flurförderzeugen untersucht, die sich aber auf zwei Unfalltypen verteilen.

Es ist vorgesehen, die Unfalluntersuchungen den zuständigen Fachbereichen der DGUV zur Auswertung zu überlassen. Eine Verknüpfung mit Kopfdaten hat sich bei der geringen Fallzahl als nicht zielführend herausgestellt.

4 Grad der Zielerreichung - Reduzierung des Unfallgeschehens:

Die Betrachtung der Zielerreichung beschränkt sich in diesem Abschnitt auf das Ziel Reduzierung der Häufigkeit und Schwere von innerbetrieblichen Transportunfällen als eines der wesentlichen Ziele des Arbeitsprogramms „Sicher fahren und transportieren“. Die Zielerreichung der anderen Teilziele wurde bereits in Abschnitt 6 dargestellt.

Zur Beurteilung der Fortschritte sollen entsprechend den Evaluationsvorgaben der GDA Dachevaluation Veränderung der Anzahl und Quote der meldepflichtigen Unfälle beim Transport zu zwei verschiedenen Zeitpunkten gemessen werden. Für das Arbeitsprogramm wurden als Zeitpunkte das Jahr 2008 und Jahr 2012 gewählt. 2008 ist das Jahr des Beginns der GDA und 2012 umfasste das letzte Jahr der Umsetzung. Die Jahre dazwischen waren teils stark von den wirtschaftlichen Verwerfungen im Rahmen der zwischenzeitlichen Finanzkrise beeinflusst.

Transportunfälle werden nicht als gesonderte Gruppe/ als gesonderter Unfalltyp erfasst. Auch sind Transportunfälle über alle Branchen verteilt, so dass eine reine Branchenbetrachtung zu Beurteilung der Unfallentwicklung beim Transport nicht möglich war. Daher musste auf eine Betrachtung der Unfallentwicklung über alle Branchen anhand transporttypischer Unfallmerkmale zurückgegriffen werden. Hierzu bieten sich Sonderauswertungen der Routinestatistiken der DGUV unter Nutzung der dort erhobenen Merkmale an. Dabei werden Unfälle die transporttypisch sind, ausgefiltert und nach Unfallmerkmalen aufgeschlüsselt. Ein Teil dieser Merkmale lässt sich dann mit hoher Evidenz Transporttätigkeiten zuordnen.

Zur Beurteilung der Wirkungen des Arbeitsprogramms ist es angezeigt, sich auf Unfälle mit Merkmalen zu beschränken, die typisch für Geräte und Verfahren sind, die in den Leitfäden behandelt wurden, also z. B. Merkmale, die auf einen Unfall mit Flurförderzeugen schließen lassen (Einfluss der Anwendung des Gesprächsleitfadens Flurförderzeuge), Merkmale, die für Unfälle beim Anschlag von Lasten und Kranen (Einfluss der Anwendung der Gesprächsleitfäden Krane und Anschlag von Lasten), oder für Unfälle mit Stetigförderern (Einfluss der Anwendung des Gesprächsleitfadens Stetigförderer) typisch sind usw.

Unfallquoten lassen sich nicht unmittelbar angeben, da die Zahl der Arbeitstage oder Arbeitsstunden, die für Transportvorgänge genutzt werden, nicht bekannt ist. Um dennoch eine die Wirkung des Arbeitsprogramms auf die Häufigkeiten erfassen zu können, wird folgende Annahme zugrunde gelegt.

Von einem Erfolg des Arbeitsprogramms ist dann auszugehen, wenn die Unfälle mit typischen, vom Arbeitsprogramm erfassten Unfallmerkmalen sich stärker reduzieren, als die Gesamtheit aller Unfälle. Dabei wird unterstellt dass sich der Anteil der Transportvorgänge an der gesamten Wertschöpfung im betrachteten Zeitraum nicht wesentlich verändert hat. Es werden daher die Transportunfälle und die Gesamtzahl der Unfälle jeweils auf die in dem betrachteten Jahr geltende Zahl der Vollarbeiter bezogen. Die so ermittelte Quote der Unfälle bei Transportvorgängen sollte sich dabei stärker verringern, als die Quote aller Unfälle, um von einer spezifischen Wirkung des Arbeitsprogramms ausgehen zu können.

Da vergleichbare Daten für den gesamten Zeitraum nur für die gewerblichen Berufsgenossenschaften vorliegen, werden nur diese betrachtet. Diese machen etwa 90 % des gesamten Unfallgeschehens aus. Gründe für eine andere Unfallentwicklung im Bereich der Unfallkassen (etwa 10 % aller Unfälle) werden nicht gesehen. Mit diesen Ansätzen ergeben sich folgende Ergebnisse. Betrachtet werden dabei exemplarisch die Leitfäden, denen Unfallmerkmale gut und weitgehend eindeutig zugeordnet werden können.

Unfälle mit Stetigförderern

Die Quote von Unfällen, denen in der Unfallstatistik der DGUV bei gewerblichen Berufsgenossenschaften eines der typischen Merkmale² für Stetigförderer zugeordnet wurde, reduzierte sich eineinhalbmal so schnell wie die allgemeine Unfallquote der gewerblichen Berufsgenossenschaften. Während sich die allgemeine Unfallquote um 12 % reduzierte, verringerte sich die Quote der Unfälle mit Stetigförderern um 17,1 %.

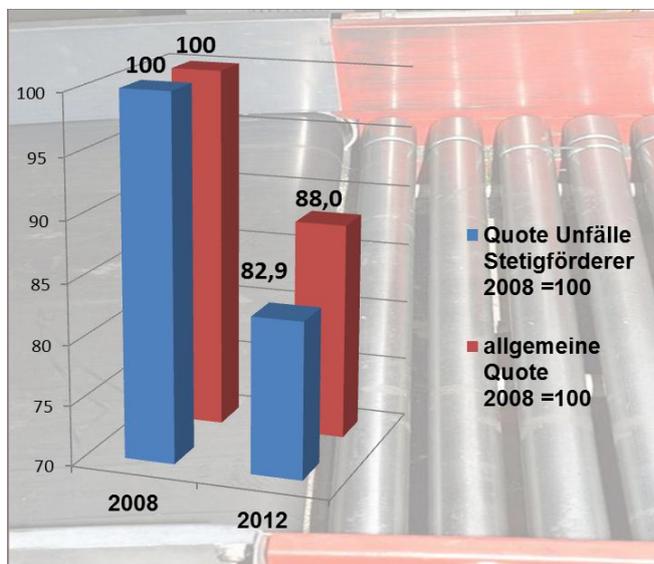


Abb. 4.1 Veränderung der Quote der Unfälle mit Stetigförderern im Vergleich zur Entwicklung der Quote aller Unfälle

Unfälle mit Flurförderzeugen

Die Quote von Unfällen, denen in der Unfallstatistik der DGUV bei gewerblichen Berufsgenossenschaften eines der typischen Merkmale³ für Flurförderzeuge zugeordnet wurde, reduzierte sich um 8,5 % stärker als die allgemeine Unfallquote der gewerbli-

² (Merkmale: Förderband: Kettenförderer, Rollenförderer, Ortsf. Förderer, Stetigförderer, Laufbänder, Sonstige Förderer, Sonstige ortsfeste Förderer)

³Merkmale; Flurfördermittel., Materialtransportwagen. (mot./n. motori.), Stapelgeräte, Stapler

chen Berufsgenossenschaften. Während sich die allgemeine Unfallquote um 12,0 % reduzierte, verringerte sich die Quote der Unfälle mit Flurförderzeugen um 13 %.

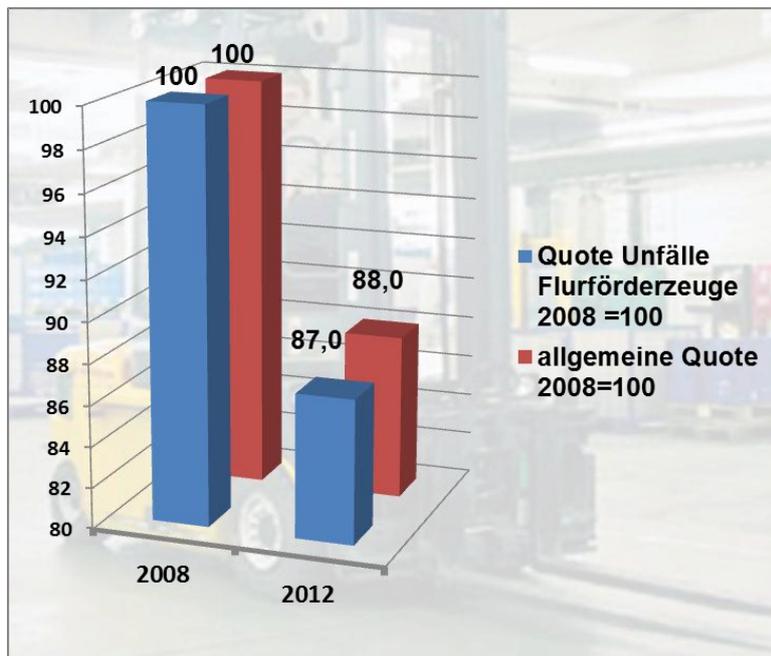


Abb. 4.2 Veränderung der Quote der Unfälle mit Flurförderzeugen im Vergleich zur Entwicklung der Quote aller Unfälle

Unfälle mit Kranen bzw. beim Anschlag von Lasten

Die Quote von Unfällen, denen in der Unfallstatistik der DGUV bei gewerblichen Berufsgenossenschaften eines der typischen Merkmale⁴ für Krane oder dem Anschlag von Lastenzugeordnet wurde, reduzierte sich um mehr als das Doppelte der allgemeinen Unfallquote der gewerblichen Berufsgenossenschaften. Während sich die allgemeine Unfallquote um 12 % reduzierte, verringerte sich die Quote der Unfälle mit Kranen bzw. beim Anschlag von Lasten um 23,9 %.

⁴ (Merkmale: z. B. Anschlagmittel, Lastaufnahmemittel, Greifer, Hebel, Greiferzangen, Ketten, Drahtseile, Taue, Krane (ortsfest oder ortsveränderlich Krane), Laufkrane Gurte, Lasten, von einem Hebezeug, Kran hängend, Sonstige Hebegeräte, Sonstige Hebevorrichtungen, Sonstige Hubzüge, Traversen, Klemmen, Elektromagnete, Saugheber)

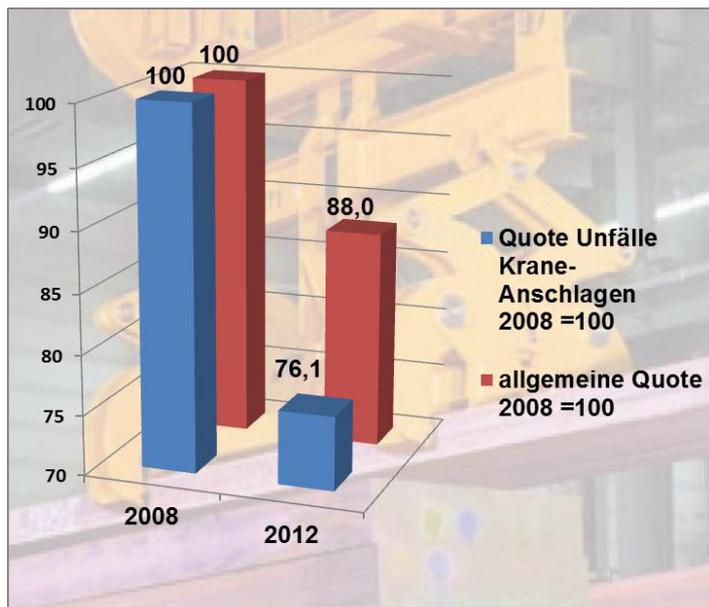


Abb. 4.3 Veränderung der Quote der Unfälle mit Kranen bzw. beim Anschlagen von Lasten im Vergleich zur Entwicklung der Quote aller Unfälle

Zusammenfassung

Die drei untersuchten Beispiele mit Unfallmerkmalen, die Gesprächsleitfäden des Arbeitsprogramms Transport gut zuzuordnen waren, zeigen eine deutlich bessere Reduzierung des Unfallgeschehens als die Gesamtheit des Unfallgeschehens.

5 Erfahrungen; Stärken und Verbesserungspotentiale in der Durchführungsphase

Die wesentlichen Stärken und Schwächen des Arbeitsprogramms sind bei der Konzeption des Arbeitsprogramms bzw. bei der Ergebnisdarstellung in deren Zusammenhang bereits dargestellt worden. Hier kann daher eine Beschränkung auf einzelne, zuvor nicht ausreichend dargestellte Aspekte erfolgen.

Der Ansatz, gleich zu Beginn mit einer umfassenden schriftlichen Handlungsanleitung zu starten und diese gegebenenfalls durch eine FAQ Liste zu vervollständigen, hat sich bewährt. Er war effizient und ermöglichte einen zügigen und fristgerechten Start des Arbeitsprogramms. Einige Klarstellungen und zusätzliche Erläuterungen mussten in der ersten Phase trotz einer der Durchführungsphase vorgelagerten Pilotierung gegeben werden. Die eigentliche Handlungsanleitung musste nicht modifiziert werden. Ein grundlegendes Nachsteuern innerhalb der Durchführungsphase konnte weitgehend vermieden werden. Dies hatte Vorteile, kann man doch von einem einigermaßen homogenen Vorgehen innerhalb der Umsetzungsphase ausgehen. Nachsteuerungen hätten dagegen zu zeitlich unterschiedlichen Vorgehensweisen geführt, was wiederum die Evaluation deutlich erschwert hätte. Gründe für zeitliche Inhomogenität beim Vorgehen im Fall von Nachsteuerungen wären: Die Kommunikationsstrukturen bei den Aufsichtsdiensten sind sehr unterschiedlich, die Erreichbarkeit des durchführenden Personals gestaltete sich sehr komplex. Von Seiten der Arbeitsprogrammleitung konnte Art und Inhalt aber auch der Zeitpunkt der Informationsweitergabe nicht nachvollzogen werden. Zwischen Programmstart und den ersten Rückmeldungen (Daten) zur Durchführung in Form von Zwischenergebnissen lag zudem ein beträchtlicher Zeitraum. Zudem mussten datentechnische Auswertestrukturen geschaffen werden, um die ersten Daten auswerten zu können. Auch dies bedurfte in der Anfangszeit unter anderem wegen einiger nachträglicher Modifikationen an der Form des Datensatzes Anpassungen. Umsteuerungen aufgrund von Zwischenauswertungen wären also auch erst spät möglich gewesen.

Um ein Nachsteuern noch sicherer zu vermeiden, wäre eine noch längere Testphase für die Erhebungsinstrumente des Arbeitsprogramms wünschenswert gewesen, insbesondere für den Test des Kopfdatenbogens. Diese Zeit stand aus verschiedenen Gründen und aufgrund nicht vom Arbeitsprogramm zu beeinflussender Vorgaben nicht zur Verfügung. Aber nicht nur die Inhalte, auch die datentechnischen Strukturen sollten schon vor Beginn der Umsetzungsphase des Arbeitsprogramms feststehen und erprobt sein. Dies war in der ersten Phase wegen vieler parallel ablaufender Prozesse nicht gegeben.

Der modulartige Aufbau der Leitfäden erlaubte einen erheblich flexibleren Einsatz in den Betrieben und damit eine bessere Möglichkeiten für die Aufsichtsdienste, die betriebliche Situation im Rahmen eines Betriebstermins zu berücksichtigen. Dadurch konnten die Mengenziele des Arbeitsprogramms, die während der Umsetzung nicht verändert wurden, erreicht werden. Durch die sehr konkreten und detaillierten Leitfäden konnte auch eine hohe inhaltliche Homogenität bei der Durchführung und so eine gute Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Facherhebungen erreicht werden.

6 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Durch gezielte, konzertierte und strukturierte Überwachungs- und Beratungsaktionen wurde der Arbeitsschutz im Bereich des Transports deutlich verbessert. Durch die Kombination der Überwachungsaktion (80.000 angekündigte, 60.000 tatsächliche Überprüfungen) in den Betrieben mit für Kleinbetriebe eigenständig nutzbaren und genutzten Gesprächsleitfäden („Selbstüberprüfungsinstrumente“) ist es gelungen, die Arbeitsschutzsituation im Bereich des sicheren Fahrens in den Betrieben zu verbessern. Dies dürfte einen Beitrag dazu geleistet haben, dass das Unfallgeschehen in den angesprochenen Themenfeldern des Arbeitsprogramms überdurchschnittlich gesunken ist. Die Verbesserungen sind Ergebnis der durch Motivations- und Informationskampagnen („Risiko raus“) und des Überwachungsdrucks gestiegenen Motivation der Betriebe, dem Bereich des Transports dem Arbeitsschutz eine höhere Aufmerksamkeit zu schenken. Auch trugen die durch das Aufsichtspersonal durchgeführten Beratungen und die aufgezeigten und aufgegriffenen 120.000 Arbeitsschutzdefizite zur Verbesserung bei. Die Gesamtwirkung wäre ohne das Zusammenwirken aller Träger im Rahmen der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie und innerhalb des Arbeitsprogramms in dieser Form nicht möglich gewesen.

Die Strukturen zukünftiger Arbeitsprogramme aus den Erfahrungen des Arbeitsprogramms sollten eine ähnliche Struktur aus Beratung, Motivation und entsprechendem Überwachungsdruck haben. Für derartige Strukturen hat die NAK mit dem Leitfaden für GDA Arbeitsprogramme eine gute Grundlage geschaffen.

Die Gesprächsleitfäden sind insbesondere von den kleineren Betrieben eigenständig für die Beurteilung der Gefährdungen und zur Verbesserung des betrieblichen Arbeitsschutzes bei Transportvorgängen herangezogen worden. Sie wurden intensiv nachgefragt und genutzt. Sie sollten daher weiterhin den Betrieben zur Verfügung stehen. Hierzu wären inhaltliche Anpassungen, z. B. des Vorworts dieser Gesprächsleitfäden vorzunehmen. Im Weiteren könnten jetzt die inhaltlichen Schwerpunkte auf Basis der Auswertungen der Ergebnisse der einzelnen Gesprächsleitfäden (Ziffer 5.2.8) gezielt angepasst werden, vertiefte Fragestellungen bei Defizitschwerpunkten wären genauso möglich wie eine Reduzierung der Fragetiefe bei Fragen mit geringer Defizitquote. Auch wären mittelfristig die fachlichen Aussagen der Gesprächsleitfäden auf Aktualität zu prüfen. Es wäre zu klären, durch wen und unter welcher Herausgeberschaft die Fortschreibung stattfinden könnte.

Anhang

Anlage 1	Projektplan
Anlage 1b	Arbeitsgruppe
Anlage 2	Kopfdatenbogen

Alle im Folgenden genannten Gesprächsleitfäden stehen unter

<http://www.gda-portal.de/de/Arbeitsprogramme/Transport.html>

zum Download bereit.

Anlage 3	Flurförderzeuge
Anlage 4	Krane
Anlage 5	Anschlagen von Lasten
Anlage 6	Stetigförderer
Anlage 7	Schlepper und Anbaugeräte
Anlage 8	Andockstationen, Laderampen und Ladebrücken
Anlage 9	Be- und Entladen gleisloser Fahrzeuge
Anlage 10	Ladungssicherung
Anlage 11	Rangieren und Abstellen
Anlage 12	Berufskraftfahrer und berufliche Vielfahrer
Anlage 13	Innerbetrieblicher Verkehr
Anlage 14	Kurier- und Expressdienste
Anlage 15	Abfallsammlung
Anlage 16	„Unfälle mit Flurförderzeugen“
Anlage 17	„Unfälle beim Be- und Entladen von Lkw“

Projektplan für GDA-Arbeitsprogramm "Sicher fahren und transportieren"	
GDA-Ziel:	Verringerung von Häufigkeit und Schwere von Arbeitsunfällen unter Einbeziehung der Verringerung von psychischen Fehlbelastungen und Förderung der systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes in Unternehmen
GDA-Handlungsfeld:	Logistik, Transport und Verkehr
Thema (schlüssige Bezeichnung des Projektinhalts; problem- und ergebnisorientiert)	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz beim innerbetrieblichen Transport und beim Transport und der Beförderung im öffentlichen Verkehr - Verringerung von Häufigkeit und Schwere von Arbeitsunfällen
Kurztitel	"Sicher fahren und transportieren"
1. Ausgangslage / Problemanalyse (Ursache-Wirkungs-Beziehungen)	
Kern- bzw. Einstiegsproblem: (treffende Benennung des zentralen Punkts der Problematik)	<p><u>Schwerpunkt innerbetrieblicher Transport:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überdurchschnittlich hohe Unfallzahlen im Zusammenhang mit dem innerbetrieblichen Transport, ▪ alle Branchen betroffen, ▪ Kerntätigkeit des Wirtschaftsbereichs der Logistik ▪ 205.000 Arbeitsunfälle also etwa 1/3 aller Arbeitsunfälle im Jahr 2007 stehen entsprechend einer Sonderauswertung der Unfallstatistik der DGUV in Verbindung mit Transportvorgängen. <p><u>Schwerpunkt Transport und Beförderung im öffentlichen Verkehr</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Anzahl schwerer und tödlicher Unfälle. Dies wurde durch eine Sonderauswertung der DGUV noch einmal bestätigt. So sind im Jahr 2007 z. B 5.830 meldepflichtigen Unfällen, bei denen die Beteiligung eines LKW das typische Merkmal darstellt, 454 Rentenfälle sowie 97 tödliche Unfälle zuzuordnen. ▪ Gefährdung Dritter
Ursachen: (Tätigkeitsbezogene Belastungsfaktoren und weitere ursächliche Faktoren)	<p><u>Schwerpunkt innerbetrieblicher Transport:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • höhere Umschlagsgeschwindigkeiten, • ein hoher Zeitdruck, z. B. aufgrund immer kleinerer Lagerbestände, • immer größere und schwerere zu transportierende Güter und Einheiten, • Zusammenarbeit verschiedener Unternehmen, insbesondere an den Schnittstellen des innerbetrieblichen Transports, • Einsatz immer größerer und leistungsfähigerer, oft voll- oder teilautomatisierter Umschlagsgeräte, • Im Mittelpunkt des Unfallgeschehens, insbesondere bei den schweren Unfällen, stehen Flurförderzeuge (z. B. Anfahrnfälle, Umstürze), Hebebühnen (z. B. Abstürze von Hubladebühnen), komplexe automatisierte fördertechnische Anlagen (Quetschungen), der Lasttransport mit Kranen, Baggern und Radladern, improvisierte Transporte (z.B. Maschinenumzüge), die Kommissionierung aus Regalen und der manuelle Transport von Lasten,

	<ul style="list-style-type: none"> • Unzureichende Trennung von Personen (Fußgängern) und Fahrzeugverkehr im Umschlagbereich <p><u>Schwerpunkt Transport und Beförderung im öffentlichen Verkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ladungssicherung und -kontrolle, • Be- und Entladetätigkeiten, • Ermüdung, • Arbeitsmonotonie, • Zeitdruck, • hohes Verkehrsaufkommen, • zusätzliche Anforderungen an das Fahrpersonal (auch während der Fahrt (z. B. Anrufe, Fax)), • Tätigkeiten im öffentlichen Verkehrsraum (z. B. Auslieferung, Wertstoffsammlung, Pannen) 		
<p>Auswirkungen: (gesamtgesellschaftlich; kann ggf. aus Ziffer 7. Präventionspotential entnommen werden)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte haben eine Schlüsselfunktion für die wirtschaftliche Entwicklung; Unfälle verursachen neben dem persönlichen Leid wirtschaftliche Belastungen, • Umweltgefährdungen, • Gefährdung Dritter, • Imageschaden 		
<p>2. Zielanalyse (Mittel-Ziel-Beziehungen; Ziele-Hierarchie)</p>		<p>Indikatoren: (objektiv nachprüfbar)</p>	<p>Quellen der Nachprüfbarkeit:</p>
<p>Beitrag des Projektes zum o.g. GDA-Ziel (möglichst messbar und terminiert)</p>	<p>Reduzierung der Zahl und Schwere der Arbeitsunfälle</p>	<p>Anzahl bzw. Quote der meldepflichtigen AU, neue Rentenfälle, Todesfälle</p>	<p>Geschäfts- und Rechnungsergebnisse der UVT</p>
<p>Projektziele: (was soll bewirkt werden?)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der systematischen Wahrnehmung des Arbeitsschutzes • Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins • Optimierung der Kompetenzen und der Qualifizierung und Ausbildung zum Thema Arbeitsschutz • Optimierung der Besichtigungs- und Beratungstätigkeit seitens der Aufsichtsbehörden 	<p>Vergleich erhobener Ausgangs- und Schlusszustand zu Beginn und Ende des Projekts</p>	<p>Standardisierte Aufzeichnungen der beteiligten Aufsichtspersonen der ASV der Länder und UVT</p>
<p>Erwartete Ergebnisse: (was soll erreicht werden?)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Betriebe mit systematischer (und qualitativ hochwertiger) Gefährdungsbeurteilung 	<p>Anzahl Betriebe mit positiven Veränderungen in Bezug auf: Gefährdungsbeurteilung im Handlungs-</p>	<p>Standardisierte Aufzeichnungen der beteiligten Aufsichtspersonen der ASV der Länder</p>

	erhöht	feld, Betriebs- organisation,	und UVT
	<ul style="list-style-type: none"> Wirksamkeit guter betrieblicher Organisation 		
Aktivitäten: (wie sollen die Ergebnisse erzielt werden? inkl. Nennung von Methoden)	<ul style="list-style-type: none"> Informationen zur GDA allgemein und zum Ziel des Handlungsfeldes nach innen und außen; Verknüpfung mit der Präventionskampagne "Risiko raus" Systematische Aufarbeitung für Teilbereiche des Unfallgeschehens im Handlungsfeld (Unfalluntersuchungen vor Ort, systematische Analyse) Überwachung und Beratung zu Schwerpunkten des Handlungsfeldes inkl. Arbeitsschutzorganisation und Gefährdungsbeurteilung anhand spezieller Gesprächsleitfäden Motivation und Information zu sicherheitsgerechtem Handeln der betrieblichen Akteure. Schulung und Information von Multiplikatoren, Bewerbung von Schulungsmaßnahmen 	Erreichte Meilensteine unter 5.	Aufzeichnungen der Projektleitung
3. Adressaten / Zielgruppen			
Personengruppen: (Funktion im Betrieb, vorrangige Berufe, ggf. Alter, Geschlecht etc.)	<ul style="list-style-type: none"> Unternehmer und Führungskräfte der Unternehmen, insbesondere von KMU Beschäftigte aus der gesamten Wirtschaft, bei denen Transport als Haupt- oder Hilfstätigkeit stattfindet 		
Betriebe: (Größe, ggf. Regionen, weitere Strukturmerkmale)	Transport und Verkehr betrifft alle Betriebe und Branchen, Schwerpunkt sollen KMU mit mehr als 10 Mitarbeitern sein		
4. Projektbeteiligte – mögliche Arbeitsteilung / Beteiligtenanalyse (Stärken-Nutzen-Verhältnis aus Sicht aller Projektbeteiligte)			

Projektbeteiligte A:	Unfallversicherungsträger
Von A eingesetzte Stärken: (Erfahrung, erleichteter Zugang zu Zielgruppe etc.)	Zu erzielender Nutzen, an dem A besonders interessiert ist:
<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zu den Unternehmen • Branchenbezug • Projekterfahrungen • Umfassende Instrumente und Medien, z. B. Gefährdungsbeurteilung, • Qualifizierung von Multiplikatoren im Arbeitsschutz • Fachausschüsse • Anreizsysteme • Forschungsvorhaben 	<ul style="list-style-type: none"> • menschliches Leid vermeiden • Entlastung von Mitgliedsbetrieben • Wirtschaftliche Stärkung von Mitgliedsbetrieben durch bessere Organisation, Vermeidung von Sachschäden usw. • Effizienz bei der Beratung und Überwachung der Unternehmen • Verankerung einer geeigneter Organisation und Gefährdungsbeurteilung in Unternehmen • Imageverbesserung
Projektbeteiligte B:	Arbeitsschutzverwaltungen der Länder
Von B eingesetzte Stärken: (Erfahrung, erleichteter Zugang zu Zielgruppe etc.)	Zu erzielender Nutzen, an dem B besonders interessiert ist:
<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zu den Unternehmen • branchenübergreifende Zuständigkeit • Zuständigkeit für den gesamten Arbeitsschutz (auch sozialer Arbeitsschutz) • Marktüberwachung • Projekterfahrungen • Vernetzung innerhalb der öffentlichen Verwaltungsstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • menschliches Leid vermeiden • Entlastung von Betrieben • Wirtschaftliche Stärkung von Unternehmen durch bessere Organisation, Vermeidung von Sachschäden usw. • Effizienz bei der Beratung und Überwachung der Unternehmen • Verankerung einer geeigneter Organisation und Gefährdungsbeurteilung in Unternehmen • Imageverbesserung
Projektbeteiligte C:	Gewerkschaften
Von C eingesetzte Stärken: (Erfahrung, erleichteter Zugang zu Zielgruppe etc.)	Zu erzielender Nutzen, an dem C besonders interessiert ist:
<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsräte, Zugang zu Beschäftigten über die Betriebsräte • Mitgestaltung der Mitbestimmungswahrnehmung in den Betrieben 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Mitbestimmungsrecht bei Organisation und Arbeitsgestaltung stärken • Verankerung einer geeigneter Organisation und Gefährdungsbeurteilung in Unternehmen • Verringerung von Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen, • Imageverbesserung, • Schaffung von Akzeptanz für Arbeitsschutzmaßnahmen • Sensibilisierung zur Reduzierung psychische Belastungen durch Arbeitsgestaltung und Organisation
Projektbeteiligte D:	Arbeitgeberverbände,
Von D eingesetzte Stärken: (Erfahrung, erleichteter Zugang zu Zielgruppe etc.)	Zu erzielender Nutzen, an dem D besonders interessiert ist:
<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zu den Unternehmensleitungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verankerung einer geeigneter Organisation und Gefährdungsbeurteilung in Unternehmen • Wirtschaftliche Stärkung von Unternehmen

	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der AU-Tage • Reduzierung von Beiträgen zur gesetzlichen Unfallversicherung • Wettbewerbsgleichheit
Projektbeteiligte E:	BAuA
Von E eingesetzte Stärken: (Erfahrung, erleichterter Zugang zu Zielgruppe etc.)	Zu erzielender Nutzen, an dem E besonders interessiert ist:
<ul style="list-style-type: none"> • Forschungsergebnisse • 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung von Forschungs- und Entwicklungsergebnissen • Verankerung einer geeigneter Organisation und Gefährdungsbeurteilung in Unternehmen • Querverbindung zu Politikfeldern Unternehmenskultur und Rente mit 67 • Wirtschaftliche Stärkung von Unternehmen

5. Inhalt / Methoden – Zeitstruktur mit Meilensteinen				
5.1 Planungsphase				
(Aufgabenklärung, Suche nach und Abstimmung mit allen Projektbeteiligten, Auswahl von Methoden, Festlegung des Vorgehens bei Erhebung eines Ausgangszustands als Grundlage für die Evaluation der Zielerreichung)				
START-DATUM DES PROJEKTS:			Soll	Ist
Lfd. Nr.	Aktivität / Meilenstein (M:)	Verantwortlich (Name und Organisation)	Soll-Datum	Ist-Datum
1	Ermittlung der Aktivitäten für die Zielgruppen mit den Projektbeteiligten	Projektgruppe	9/2009	9/2009
2	Festlegung der Möglichkeiten zur Vorgehensweise bei der Information, Beratung und Überwachung im Rahmen der Umsetzung des ArbschG, der ArbStättV, der BetrSichV	Projektgruppe	9/2009	9/2009
3	Festlegung der Möglichkeiten zur Qualitätssicherung der Projektarbeit	Projektgruppe	10/2009	9/2009
4	Abstimmung der Methoden und Umsetzung des Projektplans mit der Kampagne „Risiko raus“ des DGUV	Projektgruppe	10/2009	10/2009
5	Konzeptionelle Überlegungen für <ul style="list-style-type: none"> • Informationsangebote für die v. g. Zielgruppen • geeignete Maßnahmen zur Beratung und Überwachung • Öffentlichkeitsarbeit und Medien 	Projektgruppe	10/2009	10/2009
6	Ermittlung und Zusammenstellung des benötigten Zahlenmaterials z. B. aus <ul style="list-style-type: none"> • Unfalldaten der UV Träger 	Projektgruppe	12/2009	9/2009
5.2 Vorbereitungsphase				
(beispielsweise Schulungsbedarf der Akteure, Erstellung von Checklisten, Vorlagen u.ä., Entwicklung und Erprobung von Methoden und Instrumenten)				
Lfd. Nr.	Arbeitsschritt / Meilenstein (M:)	Verantwortlich (Name und Organisation)	Soll-Datum	Ist-Datum
1	Ermittlung des Erhebungsumfanges und des Ressourceneinsatzes unter den Projektbeteiligten	Projektgruppe	8/2009	8/2009
2	Erarbeitung und Erprobung gemeinsamer Checklisten zu Einzelthemen von	Projektgruppe	11/2009	10/2009

	Transport und Verkehr als Instrumentarium für die Information, Anleitung zur Selbsthilfe und Überwachung			
3	Zusammenstellung von Entscheidungskriterien zur Umsetzung von Maßnahmen bei der Überwachungstätigkeit für die Aufsichtspersonen.	Projektgruppe	11/2009	10/2009
5	Erstellung von Checklisten für die einheitliche Erfassung von Unfällen mit Flurförderzeugen	Projektgruppe	10/2009	10/2009
6	Erarbeitung des Konzeptes für die Öffentlichkeitsarbeit und Medien in Verbindung zu Kampagne „Risiko raus“	Projektgruppe	10/2009	10/2009
7	Informationsveranstaltung für Aufsichtspersonen der Arbeitsschutzverwaltungen und der Unfallversicherungsträger.	Projektgruppe	12/2009	12/2009 Handlungsanleitung

5.3 Durchführungsphase

(Beschreibung aller Kontaktschritte und Kooperationen mit den Zielgruppen)

Lfd. Nr.	Arbeitsschritt / Meilenstein (M:)	Verantwortlich (Name und Organisation)	Soll-Datum	Ist-Datum
1	Informationen für die Zielgruppen in Verbindung mit der Kampagne des DGUV;	Projektgruppe; Kampagneträger	1/2010	1/2010
2	Durchführung der Erst-Erhebung unter Berücksichtigung der Entscheidungskriterien. Parallel soll eine eigene Bearbeitung von Checklisten durch die Unternehmen erfolgen.	ASV, UV-Träger,	2/2010 – 2/2012	2/2010
3	Umsetzung der aus der Auswertung der Ersterhebung resultierenden Maßnahmen der Überwachung. Schulungs- und Informationsveranstaltung	ASV, UV-Träger,	2/2010 – 2/2012	
4	Durchführung der Zweit-Erhebung, soweit erforderlich	ASV, UV-Träger, ,	3/2011 – 6/2012	
5	Durchführung von Unfalluntersuchungen	ASV, UV-Träger,	2/2010 – 6/2012	
6	Dokumentation der durchgeführten Maßnahmen	ASV, UV-Träger,	2/2011 – 6/2012	

5.4 Abschlußphase (Zusammenfassung der projekteigenen Erhebungen zur Evaluation, Dokumentation, Auswertung, Wissenstransfer etc.)				
Lfd. Nr.	Arbeitsschritt / Meilenstein (M:)	Verantwortlich (Name und Organisation)	Soll-Datum	Ist-Datum
1	Überprüfung der Hypothesen			
	Anteil der Unternehmen mit geeigneter Organisation, systematischer Gefährdungsbeurteilung und effizienter Umsetzung der festgelegten Maßnahmen ist erhöht.	Projektgruppe,	09/2012 – 03/2013	
	Anzahl der dokumentierten Mängel ist reduziert. (Anhand von ermittelten Kennzahlen)	Projektgruppe,	09/2012 – 03/2013	
	Anzahl der erstmal entschädigten Unfälle incl. der Unfallkosten ist zurückgegangen.	Projektgruppe,	09/2012 – 06/2013	
2	Auswertung der Evaluation	Projektgruppe,	09/2012 – 06/2013	
6. Annahmen zu externen (Risiko)Faktoren (mögliche gesamtgesellschaftliche, branchenbezogene oder betriebsbezogene Faktoren, die den Projekterfolg positiv oder negativ beeinflussen können)				
7. Projektleitung / Stellvertretung				
LEITUNG - Name, Organisation, Anschrift, Telefon, e-mail:				
Peter Löpmeier M 5,7 D-68161 Mannheim Postanschrift: D-68145 Mannheim		Tel.: 0621-1835901 Fax: 0621 183-5999 e-mail: P.Loepmeier@BGHW.de		
STELLVERTRETUNG - Name, Organisation, Anschrift, Telefon, e-mail:				
Andreas Zapf Referat II 2 - Gewerbeaufsicht Briefanschrift: 80792 München Standort: Winzererstraße 9, 80797 München		Tel.: 089 1261-1754 Fax: 089 1261-181754 e-mail: andreas.zapf@stmas.bayern.de		

STELLVERTRETUNG - Name, Organisation, Anschrift, Telefon, e-mail:	
Herr Stephan Gabriel Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAUA) Außenstelle Dresden Proschhübelstraße 8 01099 Dresden)	Tel.: 0351 / 5639-5303 Fax: 0351 / 5639-5210 e-mail: gabriel.stephan@buaa.bund.de

Erläuterung Personalressourcen:

Grundsätzlich findet innerbetrieblicher Transport in nahezu allen Betrieben der gewerblichen Wirtschaft und auch in allen Unternehmen der öffentlichen Hand statt. Hinzu kommt der Transport und Verkehr auf öffentlichen Verkehrswegen, welche ebenfalls Bestandteil des Arbeitsprogramms sind. Der Umfang der betrieblichen Aktivitäten für das Fahren und Transportieren im Rahmen des Projektes differenziert nach einzelnen Gewerbszweigen war nach den uns zugänglichen Quellen nicht zu ermitteln, er ist aber unterschiedlich. Besondere Betroffenheit ist für folgende Wirtschaftsbereiche gegeben:

WZ-C Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden

WZ-D Verarbeitendes Gewerbe

WZ-E Energie- und Wasserversorgung

WZ-F Baugewerbe

WZ-G Handel, Instandhaltung. u. Reparatur v. Kfz u. Gebrauchsgütern

WZ-I Verkehr und Nachrichtenübermittlung

In obigen Wirtschaftszweigen sind insgesamt etwa 176.000 Unternehmen gemeldet, die mehr als 10 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte haben. Bezöge man auch die Kleinstbetriebe mit bis zu 10 Beschäftigten ein, würde sich allein für die obige Auswahl von mit wahrscheinlich höherer Betroffenheit hinsichtlich der Thematik eine Gesamtzahl von etwa 1,57 Millionen Unternehmen ergeben. Um möglichst viele Arbeitsplätze zu erfassen, wird vorgeschlagen, sich auf die Betriebe mit mehr als 10 Beschäftigten zu beschränken und im Rahmen des Arbeitsprogramms etwa die Hälfte der Unternehmen aufzusuchen, also 80.000 Unternehmen. Dies entspricht etwa 5 % aller Unternehmen in den besonders betroffenen Gewerbszweigen; der Anteil der damit erfassten Arbeitsplätze ist aber deutlich höher. Die wesentliche Aktivität im Betrieb bei diesem Arbeitsprogramm erfolgt anhand von 15 modular aufgebauten Leitfäden (Checklisten), die je nach betrieblicher Situation und Betroffenheit nach Entscheidung des Mitarbeiters des UVTs oder der ASV im Betrieb eingesetzt werden können. Die Zeit für die Bearbeitung einer Checkliste im Betrieb und für die Vor-, und Nachbereitung beträgt nach den Ergebnissen eines Tests mit etwa 1,5 Stunden. Angestrebt werden die Behandlung von etwa 2 bis 3 Modulen pro Betrieb. Bei den geplanten 80.000 Betrieben bedeutet dies die Bearbeitung von etwa 200.000 Checklisten. Damit ergibt sich für die Bearbeitung der Checklisten ein Bedarf von 300.000 Stunden.

Daneben ist die strukturierte Untersuchung von Unfällen anhand von Checklisten für verschiedene wichtige Unfalltypen vorgesehen, um so branchenübergreifend wichtige Erkenntnisse zum Unfallgeschehen zu generieren. Geht man von etwa 3.000 Unfalluntersuchungen pro Jahr und 3 Stunden für die Durchführung der Unfalluntersuchung, deren Dokumentation und die Analyse aus, ergibt sich einzusätzlicher Zeitbedarf von 9.000 Stunden pro Jahr.

Damit ergibt sich für das Arbeitsprogramm insgesamt ein Ressourcenbedarf von 309.000 Stunden verteilt auf drei Jahre. Dies entspricht jeweils 12.875 Personentagen in 2010, 2011 und 2012 oder 64 Personenjahre in den Jahren 2010, 2011 und 2012 (auf Basis von 200 Personentagen pro Jahr) Diese Personentage sind nach dem Königsteiner Schlüssel auf die Länder zu verteilen.

	Ressourceneinsatz für Arbeitsprogramme [PT= Personentage]					
	Sicher fahren und transportieren					
	2009	2010	2011	2012	2013	Σ
Bundesweit	0	12.905	12.905	12.905	100	38.815
BW	0	1652	1652	1652	0	4.957
BY	0	1933	1933	1933	0	5.799
BE	0	638	638	638	0	1.913
BB	0	406	406	406	0	1.218
HB	0	121	121	121	0	362
HH	0	323	323	323	0	968
HE	0	947	947	947	0	2.840
MV	0	272	272	272	0	815
NI	0	1202	1202	1202	0	3.606
NW	0	2743	2743	2743	0	8.229
RP	0	619	619	619	0	1.856
SL	0	160	160	160	0	481
SN	0	677	677	677	0	2.032
ST	0	387	387	387	0	1.160
SH	0	428	428	428	0	1.284
TH	0	368	368	368	0	1.105
übergeordnet	0	30	30	30	100	190

Sachmittel:

Hinsichtlich der Sachkosten ist zur Zeit im Wesentlichen der Bedarf für die Erstellungskosten für die Checklisten abzusehen.

Für die Erstellung der Druckvorlagen (Graphiker, Redaktion, Satz) für eine Checkliste entfallen pro Checkliste 1000 € (Erfahrungswert der ersten Listen). Insgesamt entstehen für die Erstellung der Druckvorlagen also Kosten in Höhe von etwa 15000 €.

Hinzu kommen die Druckkosten. Je nach Art der Auftragsvergabe (Eigendruck, zentraler Druck) entstehen Druckkosten in Höhe von etwa 1300 € pro 10 000 Checklisten. Hier ist noch keine Bedarfsabfrage erfolgt. Geht man von der doppelten Zahl gedruckter Checklisten zu auszufüllenden Checklisten aus, ergibt sich die Notwendigkeit des Drucks von etwa 400 000 Checklisten und damit werden Gesamtdruckkosten von etwa 50000 € erreicht.

Hier kann allerdings jeder Träger selbst Einfluss nehmen. Die Druckvorlagen werden zur Verfügung gestellt. Über die Frage eines zentralen Drucks oder des Eigendrucks ist noch nicht entschieden.

Auf Basis obiger Annahmen ergibt sich also ein Sachkostenbedarf von etwa 65 000 €. Da die Checklisten im Wesentlichen für die Durchführung der Arbeitsprogramme in den Betrieben benötigt werden, ist für die Verteilung auf die Länder wie bei den Personalressourcen der Königsteiner Schlüssel angezeigt. Alternativ kann die Zahl der angeforderten Checklisten bei einem zentralen Druck als Basis für die Kostenverteilung herangezogen werden.

GDA Arbeitsprogramm Sicher Fahren und Transportieren	Sachmittel 2009 - 2013							
	€	davon:						
		Schulun- gen	Schulungen	Arbeits- materialien	Informations- materialien	Fachtagun- gen	ÖA allgemein	Sonst iges
2009								
2010	30000				30000			
2011	20000				20000			
2012	15000				15000			
2013	0							
2009 - 2013	65000	0	0	0	65000	0	0	0

Anlage 1b
Arbeitsgruppe

Leiter	Peter Löpmeier Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution (BGHW)
Stellvertretende Leiter	Andreas Zapf Bayerisches Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen Stephan Gabriel Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA)
NAK-Geschäftsstelle	Birte Hinz Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA)
Vertreter der Länder	Jürgen Thier Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen Karl-Heinz Strehl Landesamt für Arbeitsschutz des Landes Brandenburg Norbert Sauer Amt für Arbeitsschutz Hamburg
Vertreter der Unfallversicherungsträger	Dr. Wolfgang Uslar Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution (BGHW) Martin Küppers Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) Norbert Schilling Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BGETEM) Ludger Michels Spitzenverband der landw. Sozialversicherung
Arbeitnehmer	Uwe Dorn, Ver.di
Arbeitgeber	Vertreter des Bundesverbands Groß- und Außenhandel
Sonstige/Kooperationspartner	Prof. Dr. Stefan Letzel DGAUM Dieter Arnold VDSI Dr. Klaus Große VDSI



GDA-Programm	 Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie
Kopfdatenerhebung	

Besichtigungsdatum:			
Land:			
Unfallversicherungsträger:			
Ansprechpartner Land/UVT:	Nachname	Telefon	E-Mail
Name der Betriebsstätte:			
Straße und Hausnummer:			
Postleitzahl / Ort:			
Betriebsstättennummer beim UVT:			
Betriebsstättennummer bei der AS-Behörde:			
Betriebsnummer bei der BA:			
Wirtschaftszweig (NACE, dreistellig):			
Zahl der Beschäftigten:	männliche	weibliche	
Mitarbeitervertretung vorhanden:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
Arbeitsschutzorganisation			
a. Ist eine sicherheitstechnische Betreuung gewährleistet?	<input type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein
	<input type="checkbox"/> bestellte Fachkraft für Arbeitssicherheit		
	<input type="checkbox"/> alternatives Betreuungsmodell		
b. Ist eine betriebsärztliche Betreuung gewährleistet?	<input type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein
	<input type="checkbox"/> bestellter Betriebsarzt		
	<input type="checkbox"/> alternatives Betreuungsmodell		
c. Existiert ein Arbeitsschutzausschuss?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> entfällt
d. Wie wurde die Gefährdungsbeurteilung durchgeführt?	<input type="checkbox"/> angemessen durchgeführt	<input type="checkbox"/> nicht angemessen durchgeführt	<input type="checkbox"/> nicht durchgeführt
e. Hat der Arbeitgeber für eine geeignete Arbeitsschutzorganisation gesorgt?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise
f. Ist ein Managementsystem zum Arbeitsschutz im Einsatz?	<input type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein
g. Werden vom Arbeitgeber Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung angeboten?	<input type="checkbox"/> ja		<input type="checkbox"/> nein

**Dokumentationsbogen „Kopfdatenerhebung“
Erläuterungen für Aufsichtspersonen, -beamte**

1) Angabe des GDA-Arbeitsprogramms

2) Angaben zum Betrieb

- a) Besichtigungsdatum
- b) Land [*Bundesland / im Auswahlmenü zu bestimmen*]
- c) Unfallversicherungsträger [*im Auswahlmenü zu bestimmen*]
- d) Ansprechpartner Land/UVT:
Land/UVT (ergibt sich aus c) gibt einen Ansprechpartner für den Betrieb an
- e) Name der Betriebsstätte
- f) Straße und Hausnummer
- g) Postleitzahl / Ort
- h) Betriebsstättennummer beim UVT
oder Betriebsstättennummer bei der AS-Behörde
oder Betriebsnummer bei der BA
[eine Auswahl genügt!]
- i) Wirtschaftszweig (NACE, dreistellig)
[Grundlage ist: Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 – WZ 2008]
- j) Zahl der Beschäftigten
- k) Mitarbeitervertretung vorhanden (J/N)

3) Angaben zur Arbeitsschutzorganisation

- a) Ist eine sicherheitstechnische Betreuung gewährleistet?
(J/N, wenn J: bestellte Fachkraft für Arbeitssicherheit oder alternatives Betreuungsmodell)
- b) Ist eine betriebsärztliche Betreuung gewährleistet?
(J/N, wenn J: bestellter Betriebsarzt oder alternatives Betreuungsmodell)
- c) Existiert ein Arbeitsschutzausschuss? (J/N/entfällt)
- d) Wurde die Gefährdungsbeurteilung durchgeführt?
(angemessen durchgeführt/nicht angemessen durchgeführt/nicht durchgeführt)
Einschätzung der Aufsichtsperson/des Aufsichtsbeamten, die für die gesamte Betriebsstätte auf Grundlage der „Leitlinie Gefährdungsbeurteilung und Dokumentation“ getroffen wird.

Eine Gefährdungsbeurteilung wurde nicht angemessen durchgeführt, wenn:

- *die betriebliche Gefährdungssituation offensichtlich unzutreffend bewertet wurde,*
- *wesentliche Gefährdungen des Arbeitsplatzes der Tätigkeit nicht ermittelt worden sind,*
- *wesentliche Arbeitsplätze/Tätigkeiten nicht beurteilt wurden,*
- *besondere Personengruppen nicht berücksichtigt wurden,*

Anlage 2

- *Maßnahmen des Arbeitgebers nicht ausreichend oder ungeeignet sind,*
- *keine Wirksamkeitskontrolle durchgeführt wurde,*
- *die Beurteilung nicht aktuell ist,*
- *erforderliche Unterlagen des Arbeitgebers nicht aussagefähig bzw. plausibel sind.*

Der Arbeitgeber wird in der Regel schriftlich aufgefordert, die Gefährdungsbeurteilung in einer angemessenen Frist nachzubessern. Ggf. wird eine Nachverfolgung durchgeführt.

Die Gefährdungsbeurteilung wurde angemessen durchgeführt, wenn:

- *die betriebliche Gefährdungsbeurteilung im Wesentlichen durchgeführt und zutreffend bewertet wurde,*
- *Maßnahmen des Arbeitgebers ausreichend und geeignet sind,*
- *Wirksamkeitskontrollen durchgeführt werden,*
- *die Beurteilung aktuell ist und*
- *die Dokumentation in angemessener Weise vorliegt.*

- e) *Hat der Arbeitgeber für eine geeignete Arbeitsschutzorganisation gesorgt? (J/N/teilweise)*
[Einschätzung der Aufsichtsperson/des Aufsichtsbeamten]

Zur Beurteilung der Arbeitsschutzorganisation sollen folgende Kriterien und Informationen zusammenfassend bewertet werden:

- *Geeignete Regelungen zur Verantwortung und Aufgabenübertragung und den damit verbundenen Kompetenzen.*
 - *Erfüllung der Organisationspflichten aus dem ASiG*
 - *Sicherstellung notwendiger Qualifikationen für den Arbeitsschutz bei Führungskräften, Funktionsträgern und Beschäftigten mit bestimmten Aufgaben*
 - *Organisation der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung gemäß GDA-Leitlinie*
 - *Überwachung der Einhaltung der übertragenen Pflichten und Kontrolle der Aufgabenerledigung.*
 - *Geeignete Regelung und Dokumentation der Unterweisungen.*
- f) *Ist ein Managementsystem zum Arbeitsschutz im Einsatz? (J/N)*
[Jedes Managementsystem, das den Arbeitsschutz beinhaltet, wird berücksichtigt. Neben den reinen Arbeitsschutz-Managementsystemen können auch andere Managementsysteme (Qualität/Umwelt) den Arbeitsschutz beinhalten]
- g) *Werden vom Arbeitgeber Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung angeboten? (J/N) [Einschätzung der Aufsichtsperson/ des Aufsichtsbeamten]*



Mensch und Arbeit. Im Einklang.

