

# **NETS' COMPREHENSIVE GUIDE TO ROAD SAFETY™**

## **(UMFASSENDER LEITFADEN ZUR STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT VON NETS**



MAI 2014

**Für Arbeitgeber mit großen oder kleinen  
Flotten und neuen, in der Entwicklung  
befindlichen oder erweiterten Programmen für  
STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT**

Erstellt vom  
Network of Employers for Traffic Safety zur Unterstützung von  
„Decade of Action for Road Safety 2011–2020“



## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>EINFÜHRUNG .....</b>	<b>2</b>
<b>GELTUNGSBEREICH UND VERWENDUNG .....</b>	<b>4</b>
<b>METRIKEN, GESCHÄFTSSZENARIO UND KONTINUIERLICHE VERBESSERUNG .....</b>	<b>6</b>
<b>DEFINITIONEN .....</b>	<b>9</b>
<b>ANFORDERUNGEN AN DAS VERKEHRSSICHERHEITSMANAGEMENT .....</b>	<b>12</b>
<b>ANHANG A</b>	
<b>ANHANG A1.1: Beispiel Zur Organisationsstruktur Im Bereich Strassenverkehrssicherheit .....</b>	<b>22</b>
<b>ANHANG A1.2: Musterorganigramm Zur Strassenverkehrssicherheit Und Modell Zum Strassenverkehrssicherheitsmanagement .....</b>	<b>24</b>
<b>ANHANG A2: Beispiel Eines Vorfallesuntersuchungsverfahrens .....</b>	<b>25</b>
<b>ANHANG B</b>	
<b>ANHANG B1: Musterrichtlinie Zur Benutzung Von Mobiltelefonen .....</b>	<b>31</b>
<b>ANHANG B2: Musterleitlinie Für Die Anforderungen Des Strassenverkehrssicherheitstrainings .....</b>	<b>32</b>
<b>ANHANG B3: Musterrichtlinie Zum Alkohol- Und Drogenkonsum .....</b>	<b>35</b>
<b>ANHANG B4: Musterrichtlinie Für Die Fahrerzulassung .....</b>	<b>36</b>
<b>ANHANG B5: Musterrichtlinie Für Die Eignungsvoraussetzungen Bei Fahrerneueinstellungen Und Die Betreffenden Anforderungen .....</b>	<b>37</b>
<b>ANHANG B6: Musterleitlinie Für Die Feststellung Und Das Management Von Fahrern Mit Hohem Risiko .....</b>	<b>39</b>
<b>ANHANG B7: Musterrichtlinie Für Das Fahren Von Zweiradfahrzeugen .....</b>	<b>40</b>
<b>ANHANG C</b>	
<b>ANHANG C1: Management Von Übermüdungszuständen Der Fahrer .....</b>	<b>42</b>
<b>ANHANG C2: Fahrtenmanagementanleitung .....</b>	<b>52</b>
<b>ANHANG C3 :Fahrtenmanagementplan .....</b>	<b>54</b>
<b>ANHANG D</b>	
<b>ANHANG D1: Muster-Checkliste Zur Fahrzeuginspektion .....</b>	<b>56</b>
<b>ANHANG E</b>	
<b>ANHANG E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012 .....</b>	<b>59</b>

## **EINFÜHRUNG**

### **Das „Network of Employers for Traffic Safety (NETS)“**

NETS tritt als Arbeitgeberorganisation für die globale Straßenverkehrssicherheit ein und ist als gemeinnützige Nichtregierungsorganisation (Nonprofit-Nongovernmental Organization, NGO) anerkannt. Ihr Eintreten für die globale Straßenverkehrssicherheit umfasst ein jährlich von den Mitgliedern durchgeführtes Benchmark-Programm zur Flottensicherheit sowie die Förderung von „Decade of Action for Road Safety“ (Zehnjahresaktion zur Straßensicherheit) über ihre Beteiligung an der United Nations Roads Safety Collaboration (UNRSC). NETS arbeitet mit dem U.S. Department of Transportation, dem National Institute for Occupational Safety and Health (Nationale US-Behörde zur Arbeitssicherheit), Branchenverbänden und NGOs partnerschaftlich in Projekten zur Straßenverkehrssicherheit zusammen und fördert die Straßenverkehrssicherheit mithilfe seines Netzwerks. Darüber hinaus produziert und verteilt NETS Materialien für die jährliche Kampagne „Drive Safely Work Week“ (Fahr sicher-Arbeitswoche).

### **Zweck**

**Der umfassende Leitfaden zur STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT von NETS (NETS' Comprehensive Guide to ROAD SAFETY** wurde im Rahmen von NETS' Mission zur Unterstützung der Arbeitgeber bei der Verbesserung der globalen Straßenverkehrssicherheit entwickelt. Dieses Dokument ist dafür vorgesehen, Arbeitgeber während der unterschiedlichen Entwicklungsphasen von Programmen zur STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT zu unterstützen. Dabei handelt es sich um:

- Vorbereitungen zum Starten eines Programms zur STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT;
- Anfangsphase von Richtlinien- und Programmentwicklung;
- Verwaltung verbesserter Managementsysteme für die Straßenverkehrssicherheit und entsprechender Maßnahmen.

### **Danksagungen**

Dieses Dokument stützt sich unter anderem auf folgende Quellen: ANSI/ASSE Z15.1 (2012): *Safe Practices for Motor Vehicle Operations*, International Association of Oil & Gas Producers: *Land Transportation Safety Recommended Practice* (OGP 365), ISO 39001:2012: *Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use* sowie Informationen des Vorstands und der Mitarbeiter von NETS.

## **Haftungsausschluss**

Diese Informationen werden den Mitgliedern von NETS und der Allgemeinheit kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die betreffenden Informationen wurden ungeprüft und ohne Zusicherungen oder Garantien hinsichtlich ihrer Genauigkeit übernommen. Weder NETS noch die beitragenden Unternehmen haften für ihren Inhalt oder ihre Verwendung.

Die Anforderungen an das Verkehrssicherheitsmanagement, die den Hauptteil dieses Dokuments bilden, basieren auf der gemeinsamen Bewertung des Vorstands und der Mitarbeiter von NETS, die hierzu beigetragen haben. Die in die Anhänge aufgenommenen Beispiele dagegen repräsentieren nicht unbedingt die Ansichten des Vorstands oder der Mitarbeiter von NETS oder ihrer Mitgliedsunternehmen.

Da die Materialien in den Anhängen einer Vielzahl an Quellen entstammen, ist es außerdem möglich, dass einige der dort enthaltenen Musterrichtlinien nicht miteinander beziehungsweise mit den Anforderungen an das Verkehrssicherheitsmanagement übereinstimmen. Soweit die Anforderungen an das Verkehrssicherheitsmanagement und die betreffenden Materialien in den Anhängen voneinander abweichen, sind die Bestimmungen in den Anforderungen vorrangig.

Außerdem sollte der Leser beachten, dass bei der Implementierung spezifischer Elemente der hier angegebenen Musterrichtlinien die lokalen Bedingungen berücksichtigt werden müssen. So gilt zum Beispiel die allgemeine Empfehlung, mindestens einen Sicherheitsabstand von 2 Sekunden einzuhalten, diesen jedoch bei schlechten Wetterbedingungen auf 4 bis 8 Sekunden zu erhöhen. Ein minimaler Sicherheitsabstand von 2 Sekunden kann in einigen Teilen der Welt in städtischen Ballungszentren möglicherweise nicht eingehalten werden, und 4 bis 8 Sekunden können bei extrem schlechten Straßen- und Wetterverhältnissen unter Umständen nicht genügend Sicherheit bieten.

Abschließend sei gesagt, dass die Themen und Empfehlungen in diesem Dokument die aktuellsten und umfassendsten Informationen darstellen, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung zur Verfügung standen. Abgesehen davon sollte der Leser beim Interpretieren und Anwenden der in diesem Dokument bereitgestellten Empfehlungen generell neu auftretende Gefahren, die lokale Umgebung, den Technologiewandel und neue Forschungsergebnisse berücksichtigen.

## **Einhaltung der lokalen, regionalen, staatlichen und nationalen Verkehrssicherheitsgesetze**

Die von einem Unternehmen gewerblich und nicht gewerblich genutzten Fahrzeuge, sowohl angemietet als auch im Unternehmensbesitz, müssen mindestens die lokalen, regionalen, staatlichen und nationalen Bestimmungen und Gesetze zur Verkehrssicherheit erfüllen und darüber hinaus allen regulatorischen Anforderungen entsprechen, die für gewerblich und nicht gewerblich genutzte Fahrzeuge gelten.

## **GELTUNGSBEREICH UND VERWENDUNG**

Dieses Dokument gilt für Fahrer von leichten, mittelschweren oder schweren Fahrzeugen, die dem Unternehmen gehören oder angemietet sind, sowie für Vertragsarbeiter und Mitarbeiter, die für das Unternehmen eigene, gepoolte, geleaste oder gemietete Fahrzeuge fahren und dabei jährlich mehr als 8.000 Kilometer/5.000 Meilen zurücklegen. Das Dokument kann auf unterschiedliche Weise genutzt werden:

- Als *Einführung* für Unternehmen, deren Entwicklung eines Programms für STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT sich noch in den Anfängen befindet. Es dient als *Vorlage* für Sachverhalte, die sich als kritisch bei der Entwicklung, Implementierung und Aufrechterhaltung von Initiativen zur STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT erwiesen haben.
- Als *Hilfsmittel zur Prüfung* für Arbeitgeber, die bereits über ein Flottensicherheitsprogramm verfügen, um Lücken und Verbesserungsmöglichkeiten in ihren Programmen aufzuspüren.
- Als Vorlage, wenn mehrere Unternehmen Benchmark-Vergleiche ihrer Flottensicherheitsprogramme vornehmen.

### **Betriebliche Erwägungen**

Erfolgreiche Programme für STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT werden mit entsprechenden Mitteln ausgestattet, von den Führungskräften unterstützt und von der Linienorganisation verwaltet.

1. Die Mittelbereitstellung umfasst unter anderem:
  - a. Fahrersicherheitsprogramme (wie beispielsweise Schulung);
  - b. Management eines Programms für STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT (z. B. Personalbestand des Unternehmens oder externe Dienstleistungen);
  - c. Technologie zur Erfassung von Metriken.
2. Die Unternehmensführung / das globale Management beweist Engagement und lässt dem Programm Zeit, Ressourcen und Aufmerksamkeit zuteilwerden. Sie setzen sich für das Programm für STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT ein und übernehmen die Regie bei der Einführung einer Unternehmenskultur, die auf Sicherheit bedacht ist.
3. „Von der Linienorganisation verwaltet“ bezieht sich auf folgende Grundsätze:
  - a. Jede Fahrerin/Jeder Fahrer ist verantwortlich für ihr/sein Fahrverhalten.
  - b. Die/Der Vorgesetzte des Fahrers ist außerdem verantwortlich für das Fahrverhalten des Unternehmens, wobei die Rechenschaftspflicht in Bezug auf die Ergebnisse sich bis in die höchsten Unternehmensebenen fortsetzt.

- c. Lokale Teams für STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT sind Teil eines Netzwerks für STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT, das aus regionalen oder unternehmensweit für die STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT tätigen Führungskräften gebildet wird, die mit dem globalen Sicherheitsmanager für die STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT in Verbindung stehen.

*Hinweis: In einigen Großunternehmen ist die Funktion des globalen Sicherheitsmanagers für die STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT eine Vollzeitbeschäftigung. Alle übrigen Mitarbeiter übernehmen ihre Funktionen in Bezug auf die STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT im Rahmen ihrer Stellungen. Beispiele von Organigrammen zur STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT sind in Anhang A abgebildet.*

## **METRIKEN, GESCHÄFTSSZENARIO UND KONTINUIERLICHE VERBESSERUNG**

Das Erheben, Analysieren und Verteilen von Metriken/Hauptleistungsindikatoren gehört zu den wesentlichen Aufgaben bei der Steuerung eines Flottensicherheitsprogramms.

### **Bedarf an Basisdaten**

1. Gesamtanzahl an Fahrzeugen nach Typ:
  - a. Leicht
  - b. Mittel
  - c. Schwer
2. Gesamtleistung in Kilometern/Meilen nach Fahrzeugtyp in einem festgelegten Zeitraum
3. Gesamtanzahl an Kollisionen nach Fahrzeugtyp in einem festgelegten Zeitraum
4. Gesamtanzahl an Verletzungen nach Fahrzeugtyp in einem festgelegten Zeitraum
5. Art der Unfälle, z. B.
  - a. nach Unfallfolgen: z. B. Todesopfer, Verletzung von Mitarbeitern, Verletzung von Dritten, nur Sachschaden
  - b. nach Ursache: z. B. Nichtbeachten von Verkehrssignalen, Vorfahrtmissachtungen, Fahrerflucht
  - c. nach Unfallablauf: z. B. Streifen eines anderen Fahrzeugs, Frontalzusammenstoß, Auffahrunfall

### **Metriken/Hauptleistungsindikatoren**

#### **1. Frühindikatoren**

Frühindikatoren bieten Einblicke in möglicherweise zukünftig eintretende positive oder negative Ereignisse.

- a. Beispiel: Prozentualer Anteil an Fahrern, die als Fahrer mit hohem Risiko eingestuft sind (z. B. aufgrund von Geschwindigkeits- oder Unfallaufzeichnungen oder anderer Datenquellen, einschließlich Fahrzeugüberwachungssystemen; siehe auch Anhang B)
- b. Beispiel: Prozentualer Anteil an Fahrern, die innerhalb eines Kalenderjahres eine Fahrerschulung absolviert haben – Beispiel: Prozentsatz an Unfällen, für die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall eine Analyse der „Grundursachen“ erfolgt ist

#### **2. Spätindikatoren**

Spätindikatoren veranschaulichen, wie gut oder schlecht ein Flottensicherheitsprogramm funktioniert.

Beispiel: Unfälle und Verletzungen pro Millionen Meilen (UPMM und VPMM)

$$\text{UPMM} = \frac{(\text{Gesamtanzahl an Unfällen in einem festgelegten Zeitraum} \times 1.000.000)}{\text{Gesamtanzahl der Meilen, die in diesem Zeitraum zurückgelegt wurden}}$$

$$\text{VPMM} = \frac{(\text{Gesamtanzahl an Verletzungen in einem festgelegten Zeitraum} \times 1.000.000)}{\text{Gesamtanzahl der Meilen, die in diesem Zeitraum zurückgelegt wurden}}$$



### **Ermitteln der Unfallreparaturkosten**

Das unten angegebene Beispiel bietet eine Anleitung zur Ermittlung der Unfallreparaturkosten. Beachten Sie bitte, dass mit Verletzungen und Todesopfern verbundene Kosten hierin nicht enthalten sind.

Angenommen:

Flottengröße = 500 Fahrzeuge; 15 % der Flotte pro Jahr in Unfälle ohne Verletzte verwickelt;  
durchschnittliche Reparaturkosten = USD 15.380\*

Jährliche Unfallreparaturkosten =  $500 \times 0,15 \times \text{USD } 15.380 = \text{USD } 1.153.500$

(\* Durchschnittliche Reparaturkosten aus *Economic Burden of Crashes on Employers*, NHTSA, 2002)

### **Zusammenarbeit/Benchmarking/Kontinuierliche Verbesserung**

NETS empfiehlt, dass die in den Unternehmen für die Flotten-/Verkehrssicherheit verantwortlichen Führungskräfte in regelmäßigen Abständen über den Horizont ihrer eigenen Flottensicherheitsprogramme hinaus blicken, um von Branchenkollegen und in anderen Branchen tätigen Betroffenen zu lernen. Dadurch wird der Zeitaufwand für Problemlösungen verringert, es fließen neue Ideen in die Programme für STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT ein, die kontinuierliche Optimierung wird gewährleistet und der Austausch von vielversprechenden Praktiken wird gefördert.

Benchmarking/Zusammenarbeit kann auf formeller oder informeller Basis erfolgen. Ein formelles Benchmarking erfordert den Beitritt zu einem Benchmarking-Unternehmen für Straßenverkehrssicherheit (wie beispielsweise NETS) und die Teilnahme an einem von einem Branchenverband (beispielsweise von der American Gas Association) im Auftrag seiner Mitglieder durchgeführten Benchmark-Programm. Um weitere Informationen zu einem formellen und umfassenden Benchmark-Programm für die Flottensicherheit zu erhalten, besuchen Sie bitte [www.trafficsafety.org](http://www.trafficsafety.org) und erfahren Sie mehr über STRENGTH IN NUMBERS™, das Benchmark-Programm für die Flottensicherheit von NETS. Beachten Sie bitte, dass das Programm für große und kleine Flotten, alle Fahrzeugtypen sowie für Arbeitgeber weltweit nutzbringend sein kann, unabhängig davon, ob sie global, in einer einzelnen Region oder nur auf nationaler Ebene operieren.



Bei einem informellen Benchmarking arbeitet eine Gruppe von Arbeitgebern zusammen, die gewöhnlich aus derselben Branche stammen, um die Programme für STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT der betreffenden Unternehmen zu verbessern, ohne eine Drittpartei zum Erheben und Analysieren der Daten heranzuziehen.

Das Benchmark-Programm von NETS erhebt Daten zu UPMM/VPMM und den Programmelementen, die von den am Benchmarking beteiligten Unternehmen genutzt werden.

Zu den von NETS in das Benchmarking einbezogenen Programmelementen gehören unter anderem:

- 1) Richtlinien
- 2) Trainingsprogramme, einschließlich „kommentierten Fahrens“.
- 3) Identifizierung von Fahrern mit hohem Risikopotential und entsprechende Intervention
- 4) Unfalluntersuchungsverfahren
- 5) Verwendung von im Fahrzeug installierten Überwachungssystemen (In-vehicle Monitoring Systems, IVMS) und von von Erstausrüstern (Original Equipment Manufacturers, OEMs) bereitgestellten Sicherheitstechnologien
- 6) Autorisiertes Fahren (Ehepartner/Lebenspartner/verkehrsabhängige Programme/Auftragnehmer)
- 7) Metriken (z. B. UPMM/VPMM, Prozentsatz an Unfällen innerhalb der Flotte, häufigste Unfalltypen, Wertungsliste nach Fahrzeugtyp und nach Land oder globaler Region)
- 8) Richtlinie für die Verwendung von Mobiltelefonen und anderen elektronischen Geräten
- 9) Engagement der Führungsebene
- 10) Administrative Kontrollen (z. B. Begrenzung der täglichen oder fortlaufend pro Woche anfallenden Fahrzeiten, obligatorische Rastzeiten)

## DEFINITIONEN

ABS	Bremsen-Antiblockiersystem (Anti-Lock Brake System)
Unfall	Ein Vorfall, bei dem ein in Betrieb befindliches Kraftfahrzeug mit einem anderen Fahrzeug, fremdem Eigentum oder einer oder mehreren Personen oder Tieren kollidiert. Ein solcher Vorfall kann sich innerhalb oder außerhalb des öffentlichen Straßennetzes ereignen und zu Fahrzeug-, Sach- oder Personenschäden führen.
Firmenfahrer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Firmenfahrer ist ein Mitarbeiter, dem ein Firmenfahrzeug oder ein geleastes Fahrzeug zugewiesen wurde.</li> <li>• Nach freiem Ermessen des Arbeitgebers können hierzu auch Ehepartner, Lebenspartner und unterhaltsberechtignte Verwandte von Firmenfahrern sowie Vertragsnehmer gehören.</li> <li>• Zu den Firmenfahrern zählen auch Mitarbeiter, denen ein Firmenfahrzeug als Teil der Vergütung zur Verfügung gestellt wird.</li> <li>• Zu den Firmenfahrern gehören außerdem Vertragsarbeiter und Mitarbeiter als Fahrer von eigenen, gepoolten, geleasteten oder gemieteten Fahrzeugen, die jährlich mehr als 8.000 Kilometer/5.000 Meilen zurücklegen.</li> </ul>
Schulung zu defensivem Fahren	Ein Kurs für alle Verkehrsteilnehmer zur Vermittlung sicherer Fahrtechniken und verantwortlichen Verhaltens. Er geht über die bloße Beherrschung der Straßenverkehrsregeln und die Grundlagen des Fahrens hinaus. Sein Ziel besteht darin, das Unfallrisiko zu reduzieren, indem gefährliche Situationen auch unter ungünstigen Bedingungen oder bei Fehlern anderer Personen antizipiert werden.
Schweres Fahrzeug	Ein Fahrzeug, das entweder: <ul style="list-style-type: none"> <li>• allein oder als Gespann ein zulässiges Gesamtgewicht von 11.794 Kilogramm (26.001 Pfund) oder darüber hat, oder</li> <li>• zur Beförderung von mehr als 15 Personen einschließlich Fahrer ausgelegt ist.</li> </ul>
HSSE	Health, Safety, Security, Environment (Gesundheit, Arbeitsschutz, Sicherheit und Umweltschutz)
Verletzung	Es ist eine medizinische Behandlung erforderlich, die über bloße Erste Hilfe hinausgeht, und es wurde von einem Arzt oder sonstigem medizinischen Fachpersonal eine Verletzung diagnostiziert. Weitere Definitionen umfassen den einer Person zugefügten physischen Schaden oder ihre Verletzung, deren Folge Bewusstlosigkeit, mindestens ein Tag Arbeitsunfähigkeit, eingeschränkte Arbeitsfähigkeit oder ein Arbeitsplatzwechsel ist.

IVMS (In-vehicle Monitoring Systems)	Im Fahrzeug installierte Überwachungssysteme (IVMS) oder Überwachungssysteme für das Fahrerverhalten sind elektronische Geräte, die Daten über das Fahrerverhalten und die Fahrzeugverwendung aufzeichnen, wie beispielsweise Datum, Uhrzeit, Fahrgeschwindigkeit, die Erhöhung bzw. Verminderung der Geschwindigkeit sowie die Verwendung von Sicherheitsgurten.
Fahrtenmanagementsystem	Ein Fahrtenmanagementsystem stellt einen geplanten, systematischen Prozess der Verminderung von Risiken im Straßentransport dar, der in die Betriebsabläufe eines Unternehmens integriert ist. Zum Fahrtenmanagement gehören folgende Komponenten: 1) ein formeller Ablauf zur Beurteilung der Notwendigkeit von Fahrten und zur Vermeidung oder Reduzierung langer Fahrten; 2) ein Verfahren zur Fahrtenplanung, einschließlich Risikoeindämmung, sicherer Streckenplanung und Sicherstellung der Kommunikation zwischen Fahrern und Vorgesetzten.
FMP	Ein Fahrtenmanagementplan (FMP) ist Bestandteil eines Fahrtenmanagementsystems und bezieht sich auf den zwischen dem Fahrer und seinem Vorgesetzten (oder dem Fahrtenmanager) vereinbarten Plan. Der FMP erstreckt sich über den Zeitraum von der Abfahrt bis zur Ankunft am endgültigen Bestimmungsort. Der FMP gibt detailliert die sicherste Strecke an, um potenzielle Gefahren auf der Strecke zu vermeiden oder zu verringern, alternative Strecken vorzusehen, Verkehrsfunksender und die Kommunikation auf der Strecke zu berücksichtigen, und er sieht (an sicheren Orten) Fahrpausen für den Fahrer vor, um Übermüdung vorzubeugen. An Orten, an denen kein öffentliches Notfallsystem erreichbar ist, sollte der Plan Einrichtungen angeben, die dem Fahrer medizinische Versorgung bieten können.
Leichtes Fahrzeug	Ein Fahrzeug, das entweder: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hat ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 4.536 Kilogramm (10.001 Pfund) oder ist für die Beförderung von weniger als neun Personen vorgesehen, einschließlich des Fahrers. Das zulässige Gesamtgewicht gibt die maximal zulässige Beladung eines einzelnen Fahrzeugs an, einschließlich Fahrer, Mitfahrer, Treibstoff und Ladung.</li> </ul>
Mittelschweres Fahrzeug	Ein Fahrzeug, das entweder: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hat ein zulässiges Gesamtgewicht von über 4.536 Kilogramm (10.001 Pfund), aber unter 11.794 Kilogramm (26.001 Pfund)</li> <li>• Zieht einen Anhänger beliebiger Art und hat ein kombiniertes zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 11.794 Kilogramm (26.001 Pfund ) oder</li> <li>• ist für die Beförderung von 9 bis 15 Personen vorgesehen, einschließlich des Fahrers.</li> </ul>

NWBP	Neuwagen-Beurteilungsprogramm. Ein NWBP, in der Regel unter Behördenaufsicht, ist dafür vorgesehen, Kraftfahrzeuge zu testen und sie entsprechend ihrer Fähigkeit zu bewerten, die Insassen bei einem Unfall vor Verletzungen zu schützen (normalerweise in numerischen Werten). Weitere Infos unter: <a href="http://www.globalncap.org/">http://www.globalncap.org/</a>
Überrollschutztechnologie	<p>Für leichte Fahrzeuge ausgelegte Überrollschutzsysteme verwenden eine elektronische Stabilitätskontrolle (Electronic Stability Control, ESC). Dieses System kann die Bremsen einzelner Räder aktivieren und es dem Fahrzeug so ermöglichen, die Bodenhaftung wiederzuerlangen, so dass der Fahrer das Fahrzeug wieder kontrollieren kann.</p> <p>Andere Namen für die gleiche Technologie sind: Traction control system (TCS), Vehicle Stability Control (VSC), Electronic Stability Program (ESP), Dynamic Stability Control (DSC). Das System wird von den meisten Fahrzeugherstellern für ihre neuen PKW-Modelle, SUVs und leichte Lkw angeboten.</p>
Überrollschutz	<p>Überrollschutzstrukturen (normalerweise Kabinen oder Rahmen) sind dafür vorgesehen, die Fahrzeuginsassen vor Verletzungen zu schützen, die durch ein Überrollen des Fahrzeugs entstehen können.</p> <p>Dieser zusätzliche Schutz kann in folgenden Formen vorliegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vollständiger Überrollkäfig innerhalb des Fahrzeugs</li> <li>• Verstärkte Dachsäulen</li> <li>• Verstärkte Fenster</li> </ul>
Seitenaufprallschutz	<p>Ein Schutzsystem gegen Verletzungen durch seitliche Zusammenstöße entsprechend der EU-Verordnung ECE95, der US-Verordnung FMVSS 214 oder einer gleichwertigen Vorschrift.</p> <p>Bei allen modernen Fahrzeugen ist der Seitenaufprallschutz bereits bei der Konstruktion berücksichtigt. Die meisten Fahrzeuge sind mit Seitenairbags ausgestattet und viele verfügen über zusätzliche Kopf- oder Schulterairbags.</p>

## **ANFORDERUNGEN AN DAS VERKEHRSSICHERHEITSMANAGEMENT**

Die Anforderungen lassen sich in vier Säulen einteilen:

- A. **Managementsystem für STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT:** Enthält Programmelemente, die es einem Unternehmen ermöglichen, seine Leistungsfähigkeit in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern.
- B. **Anforderungen für Fahrer und Mitfahrer**
- C. **Anforderungen an das Fahrtenmanagement** für die Planung, Ausführung und Nachkontrolle
- D. **Fahrzeuganforderungen**

Obligatorische Elemente einer robusten Straßenverkehrssicherheitsinitiative sind links aufgelistet. Zusätzliche Materialien, einschließlich Verweise auf Anleitungen, bewährte Verfahren und Anhänge, sind auf der rechten Seite zu finden.

<b>Obligatorische Elemente</b>	<b>Anleitung</b>
<b>A. Managementsystem für Straßenverkehrssicherheit</b>	
<p>1. Ein Managementsystem für Straßenverkehrssicherheit muss implementiert werden, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen geplant, ausgeführt, kontrolliert und angeordnet werden, um die Risiken beim Straßentransport zu minimieren. Das Managementsystem muss folgende Elemente umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Führung und Engagement</li> <li>B. Richtlinie zur STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT, Ziele und Vorgaben</li> <li>C. Unternehmen, Ressourcen, Funktionen und Zuständigkeiten</li> <li>D. Kompetenz, Schulung und Aufmerksamkeit</li> <li>E. Straßentransport-Risikomanagement</li> <li>F. Kommunikationsprozess</li> <li>G. Dokumentation des Managementsystems</li> <li>H. Betriebliche Planung und Kontrolle</li> <li>I. Bereitschaft für und Reaktion auf Notfälle</li> <li>J. Überwachung, Messung, Analysen und Bewertung</li> <li>K. Straßentransport-Vorfalluntersuchung und Nachkontrolle</li> <li>L. Interne Audits</li> <li>M. Managementüberprüfung</li> <li>N. Nichtkonformität, Korrektur- und Präventivmaßnahmen</li> <li>O. Streben nach kontinuierlicher Verbesserung</li> </ul>	<p>Beispiele für Rahmenkonzepte umfassender Managementsysteme für Straßenverkehrssicherheit sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- OGP 365 Land transportation safety recommended practice (Empfohlene Vorgehensweise im Hinblick auf die Sicherheit von Straßentransporten)</li> <li>- ISO 39001:2012 Road traffic-safety management systems (RTS) – Requirements with guidance for use (Managementsysteme für Straßenverkehrssicherheit – Anforderungen mit praktischer Anleitung)</li> </ul> <p>Weiterhin ANSI/ASSE Z15.1 2012 Safe Practices for Motor Vehicle Operations (Sichere Praktiken für das Betreiben von Kraftfahrzeugen) enthält Elemente eines Managementsystems für Straßenverkehrssicherheit.</p> <p>Beispiel-Organigramme und Vorfalluntersuchungsberichte sind in Anhang A enthalten.</p>

<b>B. Anforderungen für Fahrer und Mitfahrer</b>	
1. Fahrzeuginsassen müssen Sicherheitsgurte benutzen. Der Fahrer ist für die Kommunikation dieser Pflicht verantwortlich.	
<p>2A. Fahrer müssen eine für die Örtlichkeit und den Fahrzeugtyp gültige Fahrerlaubnis besitzen.</p> <p>2B. Entwicklung einer internen Richtlinie zur Arbeitsfähigkeit, um sicherzustellen, dass die Fahrer körperlich und geistig in der Lage sind, ihre Tätigkeit auszuüben.</p>	<p>Siehe Anhang B4 „Musterrichtlinie für die Fahrer-Zulassung“.</p> <p>Implementierung eines Prozesses zur Sicherstellung der Fahrer-Arbeitsfähigkeit, der regelmäßige medizinische Untersuchungen einschließt (z. B. Untersuchung auf Schlafstörungen wie Schlafapnoe).</p>
<p>3. Die Fahrer müssen erfolgreich eine Schulung zu defensivem Fahren abschließen, die auf die unterschiedlichen verwendeten Fahrzeugklassen ausgerichtet sein muss. Die Schulung sollte Folgendes beinhalten:</p> <p>A. Allgemeine Aufmerksamkeit gegenüber Gefahrenquellen (einschließlich der Verhinderung von Ermüdung und Ablenkung während des Fahrens) und Sachverhalten, die bei der Überprüfung früherer Unfälle festgestellt wurden</p> <p>B. Praktische Schulung am Lenkrad oder andere Methoden zum Nachweis und zur Beurteilung der Qualifikation</p> <p>C. Regelmäßige Auffrischkurse sollten auf den Leistungen der Fahrer und dem Risiko basieren, denen sie ausgesetzt sind. Mindestens alle drei Jahre sollte ein praktischer Auffrischkurs angesetzt werden</p>	<p>NETS empfiehlt die Teilnahme an einem Überroll-Training in Fällen, in denen ein hohes Überschlagsrisiko besteht (z. B. aufgrund des Fahrzeugtyps und/oder der Straßenverhältnisse).</p> <p>Siehe Musterrichtlinie in Anhang B2 mit Informationen zum kommentierten Fahren und zu Fahrten unter Aufsicht.</p> <p>NETS empfiehlt, die Richtlinie für das Fahrer-Training von den Fahrern schriftlich bestätigen/anerkennen zu lassen.</p>

<p>4. Die Unternehmensleitung muss einen Eingreifprozess für Fahrer mit hohem Risiko implementieren, der mindestens Folgendes umfasst:</p> <p>A. Kriterien zur Feststellung, Benachrichtigung und Steuerung von Fahrern mit hohem Risiko,</p> <p>B. Geplante Coaching-Sitzung mit dem direkten Vorgesetzten des Fahrers unmittelbar nach der Einstufung des Mitarbeiters als Fahrer mit hohem Risiko und</p> <p>C. Zusätzliches Auffrischungstraining und erweiterte Anforderungen bei der Beurteilung,</p> <p>D. Verweis auf den entsprechenden Leistungsmanagementprozess.</p>	<p>Siehe Anhang B6, der eine Musterrichtlinie zur Identifizierung von Fahrern mit hohem Risiko und entsprechende Maßnahmen enthält.</p>
<p>5A. Auf der Grundlage einer HSSE-Risikobeurteilung feststellen, welche Fahrzeuge mit im Fahrzeug installierten Überwachungssystemen (IVMS) auszurüsten sind. Die IVMS-Geräte müssen unter Verwendung eines „Fahreridentifizierungsschlüssels“ mindestens die Geschwindigkeit, starke Beschleunigungen, starkes Abbremsen, die gefahrenen Kilometer oder Meilen und die Fahrtdauer aufzeichnen.</p> <p>5B. Verwenden der IVMS-Daten für:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Feedback an den Fahrer und verbesserte Fahrerleistung</li> <li>• Anwendung des Anerkennungs- und Folgenmanagements; Erteilung von Sanktionen bei Nichteinhaltung</li> </ul>	<p>Bei der Schnelligkeit der Einführung von IVMS kann ein risikobasierter Ansatz gewählt werden. Bei der Risikobeurteilung kann sich ergeben, dass IVMS zuerst für Fahrer mit hohem Risiko und in der Folge für die übrigen Fahrer kategorien eingeführt wird.</p> <p>Ein Beispiel für eine IVMS-Implementierung sowie eine Anleitung für das Fahrer-Feedback ist unter <a href="http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf">http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</a> verfügbar.</p> <p>Hinweis: Die Implementierung dieser Anforderung bedeutet nicht, dass andere Feedback-Verfahren (z. B. kommentiertes Fahren und Fahrten unter Aufsicht) nicht als Methode zur Verbesserung der Fahrerleistung in Frage kommen. Kommentiertes</p>



	Fahren und Fahrten unter Aufsicht können weiterhin Komponenten der Fahrerschulungen bilden.
<p>6. Fahrern ist die Verwendung von Mobiltelefonen/Pagern/Zweikanal-Funkgeräten während des Fahrens untersagt. Dies gilt auch für Freisprechanlagen.</p> <p>A. Soweit gesetzlich zulässig, sind folgende Ausnahmen gestattet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Notfällen</li> <li>• Zur Steuerung einer Fahrzeugkolonne</li> <li>• Sonstige Situationen, basierend auf der HSSE-Risikobeurteilung</li> </ul>	Siehe Anhang B1 für eine Mobiltelefon-Musterrichtlinie.
<p>7. Fahrern ist es untersagt, ein Fahrzeug unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen, Betäubungsmitteln oder Medikamenten zu führen, die ihre Fahrttuchtigkeit beeinträchtigen können.</p>	Siehe Anhang B3 für eine Musterrichtlinie zu Alkohol, Drogen, Betäubungsmitteln oder Medikamenten, die die Fahrttuchtigkeit beeinträchtigen können.
<p>8. Die Verwendung von Zweiradfahrzeugen zu Dienstfahrten ist untersagt, außer wenn eine Risikobeurteilung ergibt, dass angemessene Kontrollen vorgesehen werden, um das mit diesem Transportverfahren verknüpfte Risiko zu steuern.</p> <p>Wenn das Ergebnis der Risikobeurteilung die Verwendung von Zweiradfahrzeugen zulässt, muss eine Richtlinie/ein Verfahren implementiert werden, das die Mindestanforderungen für den Einsatz dieser Fahrzeuge festlegt, einschließlich des Tragens geeigneter Helme und einer angemessenen Fahrerschulung.</p>	Siehe Anhang B7 für eine Musterrichtlinie zum Einsatz von Zweiradfahrzeugen.

## **C. Fahrtenmanagement**

<p>1. Die Unternehmensleitung muss ein Ermüdungsmanagementverfahren und ein System zur Einhaltung der Pflichten sowie der Fahrt- und Rastzeiten implementieren. Dieses System muss den lokalen Gesetzen und Bestimmungen genügen. Die Unternehmensleitung muss bei der Arbeitsverteilung sicherstellen, dass die Fahrer ihre Pflichten erfüllen und die Fahrt- und Rastzeiten einhalten können.</p> <p>A. Die Fahrer müssen körperlich und geistig für die Bedienung der Fahrzeuge in der Lage sein.</p> <p>B. Die Fahrer haben folgende Rechte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nichtantritt von Fahrten bei Müdigkeit oder Unkonzentriertheit</li> <li>• Anhalten des Fahrzeugs an einem sicheren Ort und Einlegen einer Pause, falls die Konzentrationsfähigkeit verloren gegangen ist</li> </ul> <p>C. Die Fahrer müssen ihre Pflichten erfüllen und die Fahrt- und Rastzeiten einhalten.</p>	<p>Das Implementieren von Verfahren zum Ermüdungsmanagement umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planung der Tätigkeiten in einer Weise, dass angemessene Fahrpausen gewährleistet sind, sowie Vermeiden langer Fahrzeiten, Nachtfahrten und Wechselschichten</li> <li>• Übernachtungsmöglichkeiten für die Fahrer einplanen.</li> <li>• Schulung der Fahrer in Bezug auf Übermüdungsgefahr und effektive Strategien zur Vorbeugung gegen Übermüdung</li> <li>• Wenn keine lokalen Gesetze und Bestimmungen in Bezug auf Pflichten, Fahrt- und Rastzeiten verfügbar sind, werden die Pflichten, Fahrt- und Rastzeiten in Tabelle 1 (Seite 22) empfohlen.</li> <li>• Wenn lokale Gesetze und Bestimmungen in Bezug auf Pflichten, Fahrt- und Rastzeiten weniger streng sind, empfiehlt NETS, die enger gefassten Anforderungen zu implementieren, die in Tabelle 1 angegeben sind.</li> </ul>
--	---

<p>2. Die Vorgesetzten müssen sich regelmäßig über die Anzahl an Fahrten informieren und Überprüfungen vornehmen, um diese möglichst zu verringern und das Risiko zu senken.</p>	<p>Erwägen sicherer Transportverfahren (Schiene, Fähre, Lufttransport) und alternativer Mittel zur Durchführung der Tätigkeiten, wie beispielsweise Videokonferenzen oder Web-Meeting.</p> <p>Wenn nur ein Straßentransport in Frage kommt, müssen spezielle Straßentransportmaßnahmen in Betracht gezogen werden, um die Risikobelastung (gefahrte Kilometer oder Meilen) und das Gefahrenpotenzial zu verringern. Hierzu gehören: Einsatz von Straßentransportverfahren mit geringerem Risiko (z. B. Bus anstatt leichtem Fahrzeug) und das Zusammenfassen von Fahrten.</p>
<p>3A. Vornehmen einer lokalen HSSE-Risikobeurteilung, um festzustellen, für welche (Arten von) Fahrten ein Fahrtenmanagementplan (FMP) erforderlich ist und Implementieren eines FMP für die betreffenden Fahrten.</p> <p>3B. Der FMP umfasst die genehmigte Strecke, gibt die Gefahrenquellen auf der Strecke und die diesbezüglichen Kontrollen, die Rastplätze und die Kommunikationsanforderungen während der Fahrt an. Bei der Fahrtplanung müssen die in Tabelle 1 angegebenen Pflichten, Fahrt- und Rastzeiten ebenso wie die Ermüdungsmanagementkontrollen eingehalten werden.</p>	<p>Siehe Anhang C für eine Musterrichtlinie zum Fahrtenmanagement.</p> <p>NETS empfiehlt, Fahrtenmanager einzusetzen und diese angemessen zu schulen.</p> <p>Wenn möglich, erteilt der Fahrtenmanager dem Fahrer eine kurze Einweisung vor der Fahrt, um sicherzustellen, dass:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. der Fahrer arbeitsfähig und für die Fahrt qualifiziert ist (siehe auch Anforderungen 3, 4 und 8).</li> <li>b. der FMP vom Fahrer und vom Fahrtenmanager verstanden wird.</li> <li>c. die Fahrzeuge vor der Fahrt überprüft werden (siehe auch Anforderung 16.2).</li> </ul> <p>Bei Fahrten, bei denen keine Einweisung vor der Fahrt erfolgen kann, können alternative</p>

	Kontrollen implementiert werden, um sicherzustellen, dass bei den Fahrten die oben angegebenen Punkte a, b und c eingehalten werden.
4. Der Transport nicht genehmigter Mitfahrer ist bei Dienstfahrten nicht gestattet.	<p>Implementierung einer Richtlinie, die festlegt, wer zum Führen eines im Unternehmensbesitz befindlichen oder geleasten/gemieteten Fahrzeugs berechtigt ist und wer befugt ist, in einem solchen Fahrzeug mitzufahren.</p> <p>Ein befugter Mitfahrer in einem Schwertransportfahrzeug ist gewöhnlich eine Person, die vom Linienmanagement des Fahrers zugelassen wurde. Hierzu gehören unter anderem die Fahrausbilder, zu schulende Fahrer sowie das Wartungs- und Transportpersonal.</p> <p>In einigen Ländern müssen die Mitfahrer regulatorische Anforderungen erfüllen, wenn sie die Fracht, deren Eigenschaften und Notfallmaßnahmen kennen müssen.</p>
5. Die Fahrer müssen – soweit gesetzlich zulässig – auch am Tage mit eingeschalteter Beleuchtung fahren.	

**TABELLE 1: BEISPIEL ZU TÄTIGKEITEN/PFLICHTEN, FAHREN UND RASTZEITEN**

Die unten angegebenen Empfehlungen basieren in erster Linie auf regulatorischen Rahmenkonzepten, die für schwere Fahrzeuge gelten. Jedoch sind einige der unten angegebenen Elemente, wie z. B. die Notwendigkeit, Fahrpausen und Pendelzeiten als Bestandteil der Gesamtfahrzeit zu betrachten, auch für leichte und mittelschwere Fahrzeuge relevant.

Siehe Anhang C1 für weitere Informationen zu den einzelnen Anforderungen in Tabelle 1, zur Bedeutung der Einhaltung dieser Anforderungen und ihrem Bezug zu den lokalen Gesetzen und Bestimmungen.

	<b>Für Fahrer leichter oder mittelschwerer Fahrzeuge</b>	<b>Für Fahrer schwerer Fahrzeuge und andere Personen, die hauptberuflich als Kraftfahrer tätig sind</b>
Maximale Fahrzeit zwischen den Pausen und minimale Pausenzeit	Zwei Stunden ununterbrochene Fahrzeit, gefolgt von einer mindestens 15-minütigen Pause.	4,5 Stunden ununterbrochene Fahrzeit, gefolgt von einer 30-minütigen Pause. Es wird jedoch dringendst empfohlen, alle zwei Stunden eine 15-minütige Pause einzulegen beziehungsweise in Phasen tagesrhythmischer Tiefpunkte noch häufigere Pausen vorzusehen.
Maximale Arbeits-/Dienstzeit* während eines laufenden 24-Stunden-Zeitraums  *Arbeits-/Dienstzeit, die überwiegend in der Fahrtätigkeit besteht	Eine Arbeits-/Dienstzeit, die zwölf Stunden überschreitet, ist dem Mitarbeiter untersagt.	Es ist dem Mitarbeiter untersagt, länger als 14 Arbeitsstunden zu fahren.
Maximale Fahrzeit während eines laufenden 24-Stunden-Zeitraums	Acht Stunden insgesamt, Pendelzeiten ausgenommen. Neun Stunden, einschließlich Pendelzeiten.	Zehn Stunden insgesamt ohne Pendelzeiten. Elf Stunden einschließlich Pendelzeiten.
Maximale Arbeits-/Dienstzeit während eines laufenden 7-Tage- und 14-Tage-Zeitraums	Keine Fahrtätigkeit nach einem Zeitraum von 40 Arbeits-/Dienststunden während eines 7-Tage-Zeitraums beziehungsweise nach 80 Stunden während eines 14-Tage-Zeitraums.	Keine Fahrtätigkeit nach einem Zeitraum von 70 Dienststunden während eines 8-Tage-Zeitraums beziehungsweise nach 120 Stunden während eines 14-Tage-Zeitraums.

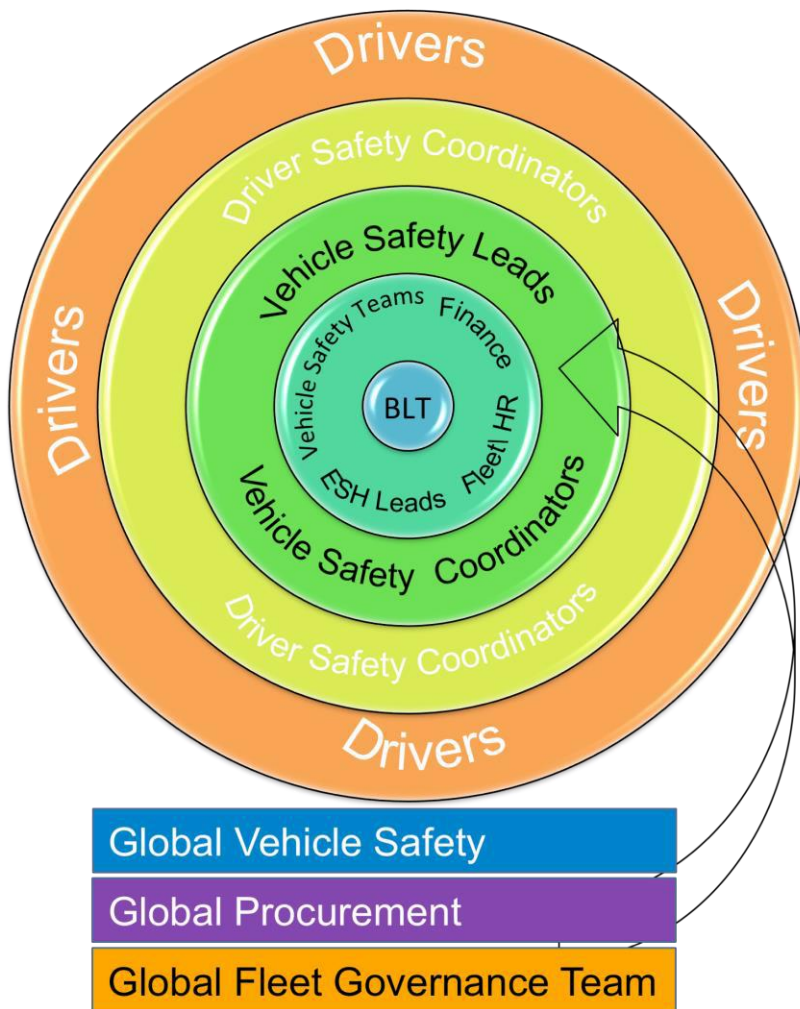
<b>D. Fahrzeug</b>	
<p>1. Die Unternehmensleitung muss sicherstellen, dass Fahrzeuge eingesetzt werden, die Mindeststandards einhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. 3-Punkt-Sicherheitsgurte*</li> <li>B. Kopfstütze*</li> <li>C. Airbag (für den Fahrer und die vorne sitzenden Mitfahrer)</li> <li>D. Seitenaufprallschutz</li> <li>E. ABS</li> <li>F. IVMS (auf der Risikobeurteilung basierend)</li> <li>G. Notfallausrüstung</li> </ul> <p>*Mindeststandards für leichte Fahrzeuge, die zu Dienstfahrten eingesetzt werden und sich im Besitz des Fahrers befinden oder von diesem geleast sind.</p>	<p>Bei den in diesem Dokument angegebenen Standards handelt es sich um die Mindeststandards. Zusätzliche Standards können beinhalten: Anhängelast, ergonomische Erwägungen (z. B. Zugangsmöglichkeit, Bewegungsablauf, Möglichkeit zur Ausübung von Tätigkeiten vom Fahrzeug aus bzw. im Fahrzeug), Sicherheitsfunktionen wie beispielsweise Stabilitätssysteme, Rückfahrkamera- oder Detektorsysteme, Unfallvermeidungssysteme, Kamerasysteme im Fahrerhaus und Außenspiegelsysteme.</p> <p>NETS empfiehlt, Fahrzeuge mit Überrollschutz oder entsprechenden Schutzeinrichtungen zu verwenden, falls die Risikobeurteilung ergibt, dass ein hohes Überschlagsrisiko besteht.</p> <p>NETS empfiehlt, dass die Fahrzeuge mindestens 4 Sterne im Rahmen der NWBP-Wertung oder einer gleichwertigen Crashtest-Bewertung erzielt haben.</p> <p>Zur erforderlichen Notfallausrüstung gehören: Erste-Hilfe-Ausrüstung, Taschenlampe, reflektierende Sicherheitsweste, Feuerlöscher, Warndreieck.</p>
<p>2A. Instandhaltung der Fahrzeuge in einer sicheren Arbeitsfolge in Übereinstimmung mit den Herstellerspezifikationen und den lokalen gesetzlichen Anforderungen.</p>	<p>Siehe Beispiel eines Verfahrens zur Fahrzeuginstandhaltung und zur Fahrzeuginspektion in Anhang D.</p>

2B. Fahrer müssen vor der Fahrt eine Überprüfung vornehmen, um sicherzustellen, dass das Fahrzeug in gutem Betriebszustand und für die Fahrt geeignet ist.	
3. Sichern loser Gegenstände im Passagierraum	Lose Gegenstände sollten nicht im Passagierraum befördert werden. Ein Lastnetz oder Ähnliches kann verwendet werden, um den Passagierraum vom Gepäckraum zu trennen.



## **ANHANG A1.1: BEISPIEL ZUR ORGANISATIONSSTRUKTUR IM BEREICH STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT**

- 1.1 Unternehmen, die in vielen Branchen oder Ländern operieren, können in Betracht ziehen, eine übergeordnete globale Richtlinie festzulegen, die die Mindestanforderungen beschreibt und es den regionalen oder Geschäftseinheiten ermöglicht, detailliertere Anleitungen festzulegen, die sich auf die betreffenden Operationen beziehen und die Anforderungen der globalen Richtlinie berücksichtigen.
- 1.2 Um ein Straßenverkehrs- und Flottensicherheitsprogramm erfolgreich zu implementieren und aufrechtzuerhalten, ist ein starkes Engagement der Unternehmensleitung in Bezug auf das Programm erforderlich.



### **Fahrer**

- Sicher fahren
- Kilometerstand und Vorfälle melden
- Mit den Fahrersicherheitskoordinatoren zusammenarbeiten
- Fahrerschulung abschließen

### **Fahrersicherheitskoordinatoren (FSK)**

- Teammanager oder Verwaltungsmitarbeiter
- Relevante Fahrzeugsicherheitsdaten für das Team bereitstellen
- Risiko-Fahrer innerhalb des Teams überwachen
- Sicherheit gegenüber dem Team vertreten und beeinflussen
- Am FSK-Netzwerk teilnehmen
- Vorfälle melden und Kilometerstände erheben

### **Fahrzeugsicherheitskoordinatoren**

- USG oder wichtige Führungskraft
- FSK bestimmen und mit ihnen zusammenarbeiten
- Mit Fahrzeugsicherheitsleiter zusammenarbeiten
- Am Fahrzeugsicherheitsteam teilnehmen

### **Fahrzeugsicherheitsleiter/Umweltschutz, Sicherheit und Gesundheit (USG)**

- Mit den Koordinatoren und FSK zusammenarbeiten
- Systeme verwalten und USG-Metriken erfassen
- Anleitung für die Fahrzeugsicherheitsteams bereitstellen

### **Fahrzeugsicherheitsteams**

- Richtlinien festlegen
- Metriken anfordern und überwachen
- An Unternehmensleitung berichten

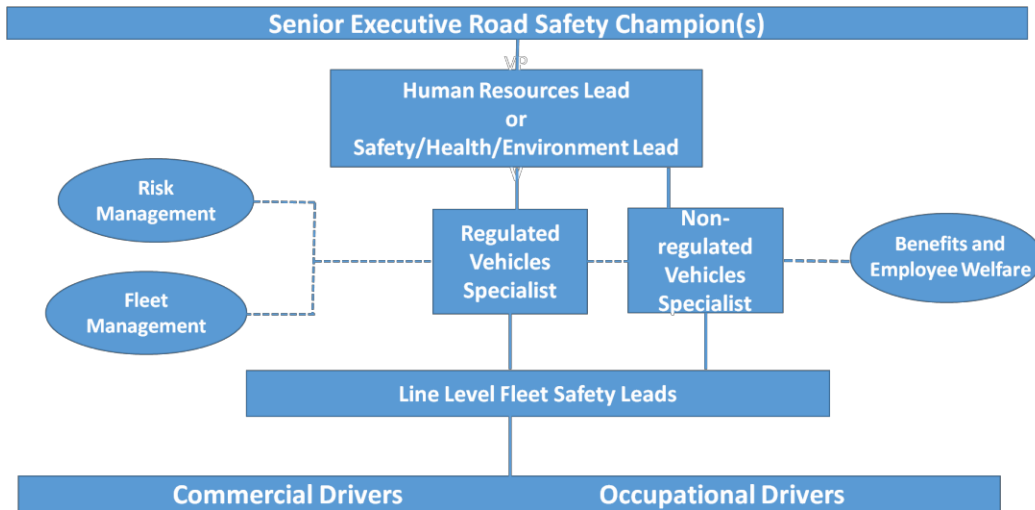
### **Unternehmensleitungsteams/Mitarbeiterführer**

- Richtung und Erwartungen festlegen
- Metriken überprüfen
- Richtlinien genehmigen und anwenden
- Fahrer-Nachkontrollen durchführen und Eingriffe vornehmen

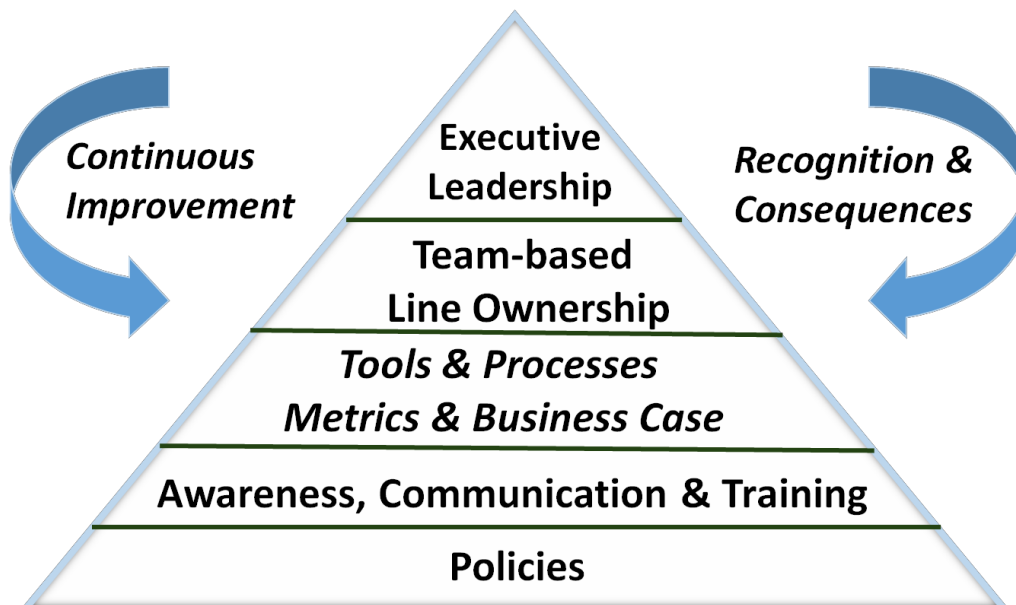
- 1.3 Die Unternehmensleitung muss sicherstellen, dass für das Programm angemessene Ressourcen bereitgestellt werden, um seine Implementierung zu ermöglichen, sie muss die erforderlichen Metriken erfassen und mitteilen, Vorfälle/Unfälle überprüfen, die vorschriftsmäßige Durchführung der Fahrerschulungen sicherstellen und verbesserungswürdige Bereiche feststellen und verfolgen. Eine Beispielstruktur ist oben angegeben.
- 1.4 Erwägen, ob auf regionaler Basis Fahrzeugsicherheitsteams gebildet werden, um Probleme innerhalb der einzelnen Geschäftseinheiten oder globalen Bereiche zu behandeln.
- Eine Sicherheitsrichtlinie innerhalb der Regional-/Geschäftseinheit festlegen und überprüfen.
  - Erforderliche Anzahl an Fahrzeugsicherheitskoordinatoren feststellen und sicherstellen
  - Vorfälle und Unfälle prüfen
  - Sicherstellen, dass die Fahrerschulung der Richtlinie entsprechend abgeschlossen wird
- 1.5 Es muss eine Methode vorhanden sein, um die Personen festzustellen und zu schulen, die für die Regelung der Anforderungen des Fahrzeugsicherheitsprogramms verantwortlich sind, und die als Hauptansprechpartner fungieren, um bei der Berichterstattung und anderen Mitteilungen an Firmenfahrer und deren Ehe-/Lebenspartner, die unternehmenseigene oder geleaste Fahrzeuge fahren, zu helfen.

## ANHANG A1.2: MUSTERORGANIGRAMM ZUR STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT UND MODELL ZUM STRASSENVERKEHRSSICHERHEITSMANAGEMENT

### Sample Fleet Safety Organizational Chart



### Fleet Safety Management Model



## **ANHANG A2: BEISPIEL EINES VORFALLUNTERSUCHUNGSVERFAHRENS**

### **ZIEL**

Die Fakten zu einem Unfall/Vorfall ermitteln und das geforderte Protokoll befolgen.

### **GELTUNGSBEREICH**

Alle Mitarbeiter, die Fahrzeuge (im Firmenbesitz, gemietet oder geleast) von (Firmennamen einfügen) bedienen

### **DEFINITIONEN**

**Vermeidbarer Unfall oder Vorfall** – Bei einem vermeidbaren Unfall oder Vorfall hat der Mitarbeiter von (Firmennamen einfügen) nicht alles Mögliche getan, um den Unfall oder Vorfall zu verhindern. Hierzu gehören auch das vorherige Einschätzen der Gefahr und das Anwenden des erforderlichen defensiven Fahrverhaltens.

**Nicht vermeidbarer Unfall oder Vorfall** – Bei einem nicht vermeidbaren Unfall oder Vorfall hat der Mitarbeiter von (Firmennamen einfügen) alles Mögliche getan, um den Unfall oder Vorfall zu verhindern, einschließlich des vorherigen Einschätzens der Gefahr und des Anwendens des erforderlichen defensiven Fahrverhaltens.

### **ALLGEMEINES**

Eine Unfalluntersuchung ist eine Faktensuche. Als Unternehmensleitung von (Firmennamen einfügen) müssen Sie nicht nur feststellen, was geschehen ist, sondern auch warum es geschehen ist und (sehr wichtig) wie Ihre Mitarbeiter ähnliche Unfälle vermeiden können. Umgebung, Straße und Fahrzeugbedingungen sowie menschliches und organisatorisches Verhalten müssen hierbei in Betracht gezogen werden. Der Erfolg der Untersuchung ist abhängig von der Fähigkeit des Managers, vorurteilslos Tatsachen festzustellen, ohne zu versuchen, vorgefasste Ansichten zu verteidigen.

Das endgültige Ziel von (Firmennamen einfügen) bei der Untersuchung und der Feststellung der Vermeidbarkeit ist die Selbstverbesserung, um zukünftige Unfälle zu verhindern.

Die Richtlinien auf den folgenden Seiten sind dazu bestimmt, Managern im Rahmen ihrer Tätigkeit bei der Untersuchung und Feststellung der Vermeidbarkeit zu helfen. Indem sie das schrittweise Verfahren wie beschrieben befolgen, werden die Manager in der Lage sein, für ihre Zwecke ausreichende Informationen zu sammeln und rechtliche und finanzielle Dokumentation für (Firmennamen einfügen) bereitzustellen. Berichte müssen unbedingt möglichst vollständig und genau abgefasst werden, da es sich in vielen Fällen um das einzige offizielle Dokument von (Firmennamen einfügen) zum Unfall handelt und dieses möglicherweise bei Gericht für Versicherungszwecke oder als Grundlage für Disziplinarmaßnahmen verwendet wird.

## **Arbeitnehmerpflichten**

Nach Beteiligung an einem Verkehrsunfall:

1. Sofort anhalten, um den Schaden festzustellen.
2. Allen Verletzten helfen.
3. Notfalldienste benachrichtigen.
4. Unfallstelle durch das Aufstellen von Warngeräten sichern, wenn erforderlich, um andere Verkehrsteilnehmer usw. zu warnen.
5. Ihr Fahrzeug gegen weitere Schäden oder Diebstahl sichern. Sich nicht selbst in Gefahr bringen.
6. Ihr Fahrzeug möglichst nicht bewegen, bevor die Polizei eingetroffen ist.
7. Höflich sein, aber nichts unterzeichnen oder mit anderen Unfallbeteiligten erörtern, außer wenn es sich um die Polizei und den Vertreter von (Firmennamen einfügen) handelt, die sich legitimiert haben.
8. An Ihren Disponenten/Vorgesetzten telefonisch berichten
9. Flotten-Notfallteam kontaktieren, um den Unfall zu melden
10. Keine Schuld anerkennen und keiner Kostenübernahme zustimmen.
11. Sich selbst durch Feststellen der Zeugen schützen, einschließlich der zuerst am Unfallort eintreffenden Personen. Wenn die Nennung von Namen verweigert wird, Fahrzeugkennzeichen notieren.
12. Wenn möglich, Fotos von dem/den Fahrzeug(en) und des Unfallortes machen

## **Pflichten des Vorgesetzten**

Wenn Mitarbeiter telefonisch einen Unfall melden, muss der Vorgesetzte:

1. Sich vergewissern, dass der Mitarbeiter nicht verletzt ist und sich außerhalb des Gefahrenbereichs befindet.
2. Feststellen, ob der Mitarbeiter sofortige medizinische Versorgung benötigt und diesem ermöglichen, sie zu erhalten (Rettungswagen verständigen, wenn nötig).
3. Sicherstellen, dass der Mitarbeiter die oben angegebenen Schritte befolgt hat.

## **AM UNFALLORT**

Bei der Ankunft am Unfallort muss der **Manager** (soweit angemessen):

1. Den Zustand des Mitarbeiters und der anderen Beteiligten überprüfen.
2. Das Fahrzeug und seine Ladung sichern.
3. Den Unfallort fotografieren.
4. Informationen für Ihren Bericht sammeln.
5. Eine Zeichnung des Unfallorts anfertigen.
6. Die Aussagen der Zeugen aufnehmen.

### **Den Unfallort fotografieren**

Bilder vom Unfall aus möglichst vielen Perspektiven aufnehmen. Fotos von dem Fahrzeug aus ausreichender Entfernung machen, um sicherzustellen, dass auch der Umgebungsbereich erkennbar ist. Nahaufnahmen aller Schäden innerhalb oder außerhalb der Fahrzeuge beziehungsweise aller in der Umgebung entstandenen Sachschäden sollten ebenfalls angefertigt werden. Falls die Fahrzeuge bewegt wurden, alle Fahrzeuge einzeln aus möglichst vielen Perspektiven fotografieren.

Zu viele Bilder eines Unfalls sind besser als zu wenige!

### **Sammeln von Informationen am Unfallort**

Unfallort präzise angeben – sicherstellen, dass Ihnen folgende Angaben bekannt sind:

1. Stadt, Land und Landkreis, in denen sich der Unfall ereignete
2. Name der Autobahn oder Straße
3. Angabe der nächstliegenden Adresse, falls sich der Unfall in einem bebauten Gebiet ereignete
4. Entfernung zur nächsten Kreuzung oder andere Orientierungspunkte, wie beispielsweise Bauernhof, Park, Unternehmen, Schilder usw.

Beteiligte Parteien – sicherstellen, dass Ihnen folgende Angaben bekannt sind:

1. Namen, Anschriften und Telefonnummern aller Unfallbeteiligten, einschließlich der Mitfahrer, Zeugen und Polizeibeamten (wenn möglich, die Dienstnummer des Polizeibeamten erfragen)
2. Wem gehören die Fahrzeuge oder sonstiges von dem Unfall betroffenes Eigentum
3. Versicherungsunternehmen des anderen Fahrers, Versicherungspolicennummer, Name und Telefonnummer des Versicherungsvertreters



Hinsichtlich der Fahrzeuge oder sonstigem von dem Unfall betroffenen Eigentum sicherstellen, dass Ihnen folgende Angaben bekannt sind: Marke, Modell, Baujahr, Fahrzeugkennzeichen, Farbe, Typ (Pkw, Lkw, Motorrad) und, wenn möglich, die Fahrgestellnummern aller beteiligten Fahrzeuge.

Alle Einzelschäden beschreiben, die an Fahrzeugen oder sonstigem betroffenen Eigentum entstanden sind. Dabei, soweit möglich, vergangene Erfahrungen nutzen, den Schadenswert schätzen, aber keinerlei Angaben zu dem betreffenden Schätzwert machen.

#### Ausmaß von Verletzungen

1. Wenn möglich, die genaue Art und den Umfang der Verletzungen feststellen, die die einzelnen Unfallbeteiligten erlitten haben (falls erforderlich, das Krankenhaus bei der Rückkehr an den Arbeitsplatz anrufen).
2. Sicherstellen, dass Ihre Fahrer körperlich und geistig fahrtüchtig sind, bevor Sie ihnen die Weiterfahrt gestatten.
3. Wenn möglich, den Namen, die Anschrift und Telefonnummer des Krankenhauses/der Krankenhäuser/medizinischen Behandlungseinrichtungen feststellen, in die die Verletzten transportiert wurden.
4. Wenn möglich, den Namen und die Telefonnummer des Krankentransportunternehmens feststellen, das die Verletzten transportiert hat.

Feststellen, ob der Alkohol-/Drogentest positiv verlaufen ist. Wenn als Ergebnis des Unfalls einer der folgenden Vorfälle eintritt, muss die Unternehmensleitung von (Firmennamen einfügen) nach dem Unfall den Mitarbeiter einem Alkohol- und Drogentest unterziehen:

1. ein Unfall mit Todesfolge oder
2. ein von dem Fahrer von (Firmennamen einfügen) begangenes Verkehrsdelikt liegt vor und das Fahrzeug musste aufgrund mangelnder Fahrtauglichkeit abgeschleppt werden oder an dem Unfall beteiligte Personen haben sofortige medizinische Hilfe an anderen Orten als dem Unfallort erhalten.

Aussagen: Die Aussagen der beteiligten Parteien und Unfallzeugen notieren

Messungen – Sie sollten die folgenden Messungen vornehmen:

1. Länge der Bremsspuren (entsprechende Strecke am Straßenrand messen, falls die Verkehrsbedingungen es nicht erlauben, die tatsächlichen Bremsspuren zu messen)
2. Breite der Straße oder Autobahn und der einzelnen Fahrspuren
3. Abstand der Aufprallstelle (wenn die Fahrzeuge nicht bewegt wurden) von mindestens zwei festen Bezugspunkten, wie beispielsweise der Mittellinie und dem Straßenrand



Folgende Sachverhalte hinsichtlich der Fahrbedingungen notieren:

1. Straßenoberfläche und -bedingungen (z. B. Asphalt, feucht)
2. Wetter- und Beleuchtungsverhältnisse zur Zeit des Unfalls (z. B. klare Sicht, Tageslicht, Nacht)

Herausfinden, wo Sie eine Kopie des Polizeiberichts erhalten können und wann dieser verfügbar sein wird.

Sicherheit und mechanische Zuverlässigkeit des Fahrzeugs überprüfen, bevor es bewegt oder gefahren wird. Im Zweifelsfall abschleppen.

### **Zeichnung des Unfallorts anfertigen**

Möglichst genaue Zeichnung des Unfallorts anfertigen, einschließlich aller die Umgebung betreffenden physikalischen Merkmale, wie beispielsweise Bäume, Zäune, Wände, Gräben und Zeichen. Verkehrszeichen und -signale sowie die Namen von Straßen und Autobahnen sind besonders wichtig.

Stellen Sie außerdem sicher, dass die folgenden Angaben vorhanden sind:

1. Fahrtrichtung der beteiligten Fahrzeuge vor dem Aufprall
2. Aufprallstelle (Entfernung von einem festen Bezugspunkt notieren)
3. Stelle, an dem das/die Fahrzeug(e) infolge des Unfalls zum Stehen gekommen sind
4. Länge aller Bremsspuren
5. Straßenbreite und Breite der einzelnen Fahrspuren

### **IM BÜRO: VERMEIDBARKEIT FESTSTELLEN**

Nach einer Unfalluntersuchung müssen Sie feststellen, ob der Unfall seitens Ihres Mitarbeiters vermeidbar gewesen wäre oder nicht und eine Mitteilung über die Beurteilung ausfüllen. (Firmennamen einfügen) hält einen Unfall/Vorfall für vermeidbar, wenn der Mitarbeiter nicht alles Mögliche getan hat, um den Unfall oder Vorfall zu verhindern, einschließlich des vorherigen Einschätzens der Gefahr und des Anwendens des erforderlichen defensiven Fahrverhaltens.

Hierbei ist es wichtig, objektiv zu bleiben. Dies ist nicht leicht, aber persönliche Empfindungen für den beteiligten Mitarbeiter dürfen nicht in die Entscheidung einfließen. Diese Entscheidung hat Auswirkungen, die weit über den jeweiligen Mitarbeiter und den Unfall selbst hinausreichen.

Entsprechend der hier gebrauchten Definition geht die Vermeidbarkeit weit über die gesetzliche Zuständigkeit hinaus, soweit (Firmennamen einfügen) betroffen ist. Es ist möglich, dass der Unfall/Vorfall eines Mitarbeiters vermeidbar war, obwohl er rechtlich gesehen keine Schuld trägt. Firmenfahrer sind professionell geschult und tragen eine größere Verantwortung für die Vermeidung von Unfällen als private Kraftfahrzeugbenutzer. Dieser Standard ist zwar hoch angesetzt, aber für diesen Tätigkeitsbereich erforderlich und wird in der gesamten Transportbranche akzeptiert.

Indem ein Manager einen Unfall/Vorfall als nicht vermeidbar einstuft, genehmigt er möglicherweise unausgesprochen allen ihm unterstellten Mitarbeitern ein bestimmtes Fahrverhalten. Wenn er dagegen einen Unfall/Vorfall als vermeidbar einstuft, legt er damit fest, dass ein bestimmtes Fahrverhalten gemäß den Unternehmensstandards als inakzeptabel betrachtet wird. Kurz gesagt, jede Entscheidung legt die Standards für das Fahren fest, deren Einhaltung von den Mitarbeitern erwartet wird.

---

**ANHANG B1: MUSTERRICHTLINIE ZUR BENUTZUNG VON MOBILTELEFONEN**

## Empfohlene Nutzung

Diese Richtlinie kann als Modell für Ihre Unternehmensrichtlinie dienen. Sie können den Richtlinieninhalt erweitern, um zusätzliche Szenarien zu berücksichtigen, die relevant für die Anforderungen Ihres Unternehmens sind, wie beispielsweise Freiwillige, Fahrer, die Personentransporte für Ihr Unternehmen durchführen, Fahren mit firmeneigenen Fahrzeugen usw. Obwohl Sie die Bedingungen für die Durchsetzung und die Disziplinarmaßnahmen bearbeiten können, fördert die Einbeziehung bestimmter Bedingungen die Richtlinien Einhaltung. Es wird empfohlen, dass Ihre Rechtsabteilung die endgültige Richtlinienversion überprüft.

---

Wir legen höchsten Wert auf die Sicherheit und das Wohlergehen aller Mitarbeiter. Aufgrund der steigenden Unfallzahlen wegen der Verwendung von Mobiltelefonen während der Fahrt erlassen wir eine neue Richtlinie.

1. Mitarbeitern ist jedes Benutzen von Mobiltelefonen – auch unter Verwendung einer Freisprechanlage – untersagt, während sie in einem Kraftfahrzeug im Auftrag des Unternehmens unterwegs sind.
2. Mitarbeitern ist es untersagt, E-Mails oder Nachrichten zu lesen oder zu beantworten, während sie in einem Kraftfahrzeug im Auftrag des Unternehmens unterwegs sind.
3. Diese Richtlinie gilt auch für die Verwendung von PDAs.
4. Während des Fahrens dürfen Anrufe nicht beantwortet werden, sondern müssen zur Mailbox umgeleitet werden.
5. Wenn ein Mitarbeiter einen Notruf tätigen (112) muss, sollte das Fahrzeug zuvor an einem sicheren Ort geparkt werden.

Mitarbeiter werden zweimal verwarnet. Die dritte Verwarnung eines Mitarbeiters wegen eines Verstoßes gegen diese Richtlinie ist ein Grund zur fristlosen Kündigung.

Mit der Unterschrift unter dieses Dokument bestätigen Sie die Einhaltung dieser Richtlinie.

---

Unterschrift des Mitarbeiters

---

Datum

Haftungsausschluss: Obwohl die in dieser Publikation enthaltenen Informationen und Empfehlungen aus Quellen stammen, die als verlässlich betrachtet werden, garantiert das National Safety Council nicht deren Korrektheit, Angemessenheit oder Vollständigkeit und übernimmt in dieser Hinsicht keinerlei Verantwortung. Unter bestimmten Umständen können andere oder zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen erforderlich sein. Um ein kostenloses Mobiltelefonrichtlinien-Kit für Arbeitgeber herunterzuladen, besuchen Sie bitte [http://www.nsc.org/safety\\_road/Distracted\\_Driving/Pages/distracted\\_driving.aspx](http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx)

© 2009 National Safety Council. Alle Rechte vorbehalten. Genehmigter Nachdruck.

---

*Diese Informationen werden den Mitgliedern von NETS und der Allgemeinheit kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die betreffenden Informationen wurden ungeprüft und ohne Zusicherungen oder Garantien hinsichtlich ihrer Genauigkeit übernommen. Weder NETS noch die beitragenden Unternehmen haften für ihren Inhalt oder ihre Verwendung.*

---

## **ANHANG B2: MUSTERLEITLINIE FÜR DIE ANFORDERUNGEN DES STRASSENVERKEHRSSICHERHEITSTRAININGS**

Es muss ein Prozess vorhanden sein, um sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter und alle Ehe-/Lebenspartner und Vertragsnehmer, die unternehmenseigene oder geleaste Fahrzeuge fahren, die erforderlichen Schulungen für die von ihnen zu bedienenden Fahrzeuge erhalten und dass die Schulungen angemessen dokumentiert werden.

### **Universelle Schulung für alle Mitarbeiter:**

Ein jährliches Sicherheitbewusstseinstraining, das als Präsenzs Schulung oder computergestützt erfolgen kann, einschließlich der Bestätigung der Richtlinienüberprüfung, ist für alle Mitarbeiter Pflicht, die berufsmäßig oder privat ein Kraftfahrzeug fahren. Die jährliche Schulung sollte das allgemeine Gefahrenbewusstsein erhöhen (einschließlich Ermüdungsmanagement und Ablenkung beim Fahren) und bei der Überprüfung früherer Unfälle festgestellte Sachverhalte sowie die Bestätigung, dass die Richtlinie zur Kenntnis genommen wurde, umfassen. Diese Schulung sollte auch Ehe-/Lebenspartnern und Vertragsnehmern, die unternehmenseigene oder geleaste Fahrzeuge fahren, angeboten werden.

### **Schulung für Firmenfahrer von leichten Fahrzeugen:**

Alle Firmenfahrer von Personenkraftwagen müssen eine jährliche universelle Schulung absolvieren. Zusätzlich zu den universellen Schulungsanforderungen für alle Mitarbeiter, müssen die Schulungen für Firmenfahrer von leichten Fahrzeugen folgende Elemente beinhalten:

1. Praktische Schulung für leichte Fahrzeuge am Lenkrad innerhalb von 90 Tagen nach der Anstellung oder sobald die Schulung nach vernünftigem Ermessen für alle Firmenfahrer verfügbar ist und im Anschluss daran alle drei Jahre.
2. Es muss eine kommentierte Beurteilungsfahrt erfolgen, bei der wesentliche Probleme vermerkt werden, bevor der Einsatz für das Unternehmen erfolgt sowie in jedem Jahr, in dem keine praktische Schulung für leichte Fahrzeuge am Lenkrad erforderlich ist.
3. Jährliche Beurteilungsfahrten unter Aufsicht sollten für häufigere Feedbacks in Betracht gezogen werden, falls kein GPS-/elektronisches Feedback-System eingesetzt wird.

### **Schulung für Firmenfahrer von mittelschweren und schweren Fahrzeugen:**

Zusätzlich zu allen für die Firmenfahrer von leichten Fahrzeugen geltenden Schulungsanforderungen müssen die Schulungen für Fahrer von mittelschweren und/oder schweren Fahrzeugen folgende Elemente beinhalten:

1. Praktische Schulung am Lenkrad für die betreffenden Fahrzeuge mindestens alle drei Jahre.
2. Eine kommentierte Beurteilungsfahrt, bei der wesentliche Probleme vermerkt werden, in jedem Jahr, in dem keine praktische Schulung erforderlich ist.
3. Eine Präsenzs Schulung oder computergestützte Schulung (Computer Based Training, CBT) in den zwei Jahren zwischen den praktischen Schulungen am Lenkrad.

- 
4. Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung von 9 – 15 Fahrgästen müssen einen Personenbeförderungsschein (PBS) besitzen. Zusätzliche Schulungsanforderungen sollten entwickelt werden, um die Fahrer einzubeziehen, die eine große Anzahl an Personen transportieren (d. h. >9).
  5. Die Schulungen für die Fahrer von schweren Fahrzeugen sollten die gleichen Elemente beinhalten wie die Schulungen für die Fahrer von mittelschweren Fahrzeugen, so dass ein angemessen geschulter Fahrer von schweren Fahrzeugen auch für das Fahren von mittelschweren Fahrzeugen qualifiziert ist.
  6. Ehe-/Lebenspartner sind nicht berechtigt, mittelschwere oder schwere Fahrzeuge zu fahren.

**Schulung von Fahrern mit hohem Risiko:**

Mitarbeiter, die mithilfe der Überwachungs- und Feststellungsprozesse als Fahrer mit hohem Risiko eingestuft werden, müssen folgendermaßen geschult werden:

1. Eine Coaching-Sitzung mit dem direkten Vorgesetzten des Fahrers unmittelbar nach der Einstufung des Mitarbeiters als Fahrer mit hohem Risiko; und
2. Praktische Schulung am Lenkrad oder angemessene alternative Schulung (wie von dem Vorgesetzten des Fahrers nach Rücksprache mit der Abteilung für Umweltschutz, Sicherheit und Gesundheit (USG) und dem Unternehmen festgestellt) innerhalb von 90 Tagen nach der Einstufung des Mitarbeiters als Fahrer mit hohem Risiko; und
3. Zwei Beurteilungsfahrten innerhalb von 12 Monaten nach der Einstufung des Mitarbeiters als Fahrer mit hohem Risiko, wobei die erste Beurteilungsfahrt innerhalb von 30 Tagen erfolgt.

**Schulungen der Fahrer der Beurteilungsfahrten:**

Beurteilungsfahrten bieten Managern die Möglichkeit, die Fahrkenntnisse und den Fahrzeugzustand gemeinsam mit ihren Firmenfahrern zu überprüfen. Sie sollen dazu dienen, ein unmittelbares Feedback zu den Fahrkenntnissen zu geben und verbesserungsbedürftige Bereiche festzustellen. Die Manager erhalten Schulungen für Beurteilungsfahrten. Innerhalb von 15 Tagen, nachdem ein Mitarbeiter zum Firmenfahrer bestimmt wird, setzen die Manager eine Beurteilungsfahrt an und führen sie durch. Eine unterzeichnete Checkliste für Beurteilungsfahrten sollte von dem direkten Vorgesetzten des Fahrers über einen Zeitraum von drei Jahren geführt werden.

**Fahrten unter Aufsicht:**

Fahrten unter Aufsicht bieten die Möglichkeit, weiterhin eine sicherheitsbewusste Coaching-Atmosphäre zu schaffen, in der die Beteiligten aufeinander achten und sicherheitsbewusstes Verhalten fördern. Eine Fahrt unter Aufsicht ist für jeden Firmenfahrer einmal jährlich erforderlich. Das Abschlussprotokoll wird sowohl vom Fahrer wie auch vom Beobachter unterzeichnet und wird vom direkten Vorgesetzten des Fahrers über einen Zeitraum von drei Jahren geführt.

## MUSTER-BEURTEILUNG UND/ODER BEWERTUNGSFORMULAR FÜR FAHRTEN UNTER AUFSICHT

Fertigkeiten zu 360-Grad-Rundumsicht	Positives Verhalten	Verbesserungsbedarf	Nicht beobachtet
Stellt vor Fahrtbeginn Spiegel ein, um toten Winkel zu verhindern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Blickt beim Fahren nach vorn, nach hinten und nach beiden Seiten (360°) des Fahrzeugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Überprüft während der Fahrt Rück- und Seitenspiegel alle vier bis acht Sekunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reagiert <i>frühzeitig</i> durch Bremsbereitschaft oder Fahrspurwechsel auf sich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Behält 360-Grad-Rundumsicht bei, auch wenn das Fahrzeug steht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Behält 360-Grad-Rundumsicht und Blick über die Schulter beim Zurücksetzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kann während der Fahrt oder beim Halten geeignete „Fluchtwege“ beschreiben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kommentare:**

Fertigkeiten beim Abstandhalten	Positives Verhalten	Verbesserungsbedarf	Nicht beobachtet
Hält immer einen Abstand von mindestens „zwei Sekunden“ zum vorausfahrenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erhöht Sicherheitsabstand bei schlechten Wetter-/Straßenbedingungen auf vier bis acht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erhöht Sicherheitsabstand, um Dränglern entgegenzuwirken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stellt Sicherheitsabstand schnell wieder her, wenn ein anderes Fahrzeug vorne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Benutzt Abblendlicht während der Fahrt, so dass das Fahrzeug für andere gut sichtbar ist, d. h.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verringert Geschwindigkeit auf nicht gepflasterten Straßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nähert sich „langsam fahrenden Fahrzeugen“ vorsichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gewährt an unbeschilderten oder schlecht einsehbaren Kreuzungen Vorfahrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verringert beim Wechsel von gepflasterten auf nicht gepflasterte Straßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kommentare:**

Fertigkeiten bei Kreuzungen	Positives Verhalten	Verbesserungsbedarf	Nicht beobachtet
Senkt vor dem Passieren von Kreuzungen Geschwindigkeit, überprüft Querverkehr und	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vermeidet das Einfahren in Kreuzungen bei Gelb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hält so an, dass die Fahrbahn mit den Hinterreifen des vorausfahrenden Fahrzeugs <i>klar</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Setzt rechtzeitig vor dem Abbiegen den Blinker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fährt beim Linksabbiegen erst an, wenn kein Querverkehr mehr vorhanden ist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wartet vor dem Befahren der Kreuzung zwei volle Sekunden, nachdem die Ampel auf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kommentare:**

Fertigkeiten beim Bremsen	Positives Verhalten	Verbesserungsbedarf	Nicht beobachtet
Ist bremsbereit, wenn sich ein <i>potenzielles</i> Problem andeutet oder eine Ampel auf „Gelb“ schaltet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bremst bei normaler Verkehrslage mit „30-prozentiger Bremskraft“, um das Fahrzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Kommentare:**

### Innen- und Außenkontrolle des Fahrzeugs:

☐ Einwandfreier Zustand, innen und außen erforderlich

☐ Außen Wartung erforderlich

☐ Innen Wartung

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des Vorgesetzten

\_\_\_\_\_  
Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des Fahrers

\_\_\_\_\_  
Datum

Diese Informationen werden den Mitgliedern von NETS und der Allgemeinheit kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die betreffenden Informationen wurden ungeprüft und ohne Zusicherungen oder Garantien hinsichtlich ihrer Genauigkeit übernommen. Weder NETS noch die beitragenden Unternehmen haften für ihren Inhalt oder ihre Verwendung.



---

### **ANHANG B3: MUSTERRICHTLINIE ZUM ALKOHOL- UND DROGENKONSUM**

1. Als Kraftfahrer tätige Mitarbeiter müssen die Anforderungen der Richtlinien einhalten, die für das betreffende Fahrzeug gelten, und ihre Sorgfaltspflicht in Bezug auf sicheres Fahren erfüllen. Es ist Mitarbeitern unter allen Umständen untersagt, Fahrzeuge zu Dienstfahrten zu nutzen, wenn sie aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen nicht uneingeschränkt fahrtüchtig sind. Dieses Verbot gilt auch, wenn ein Mitarbeiter vorübergehend fahruntüchtig ist beziehungsweise unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder Alkohol steht.
2. Disziplinarmaßnahmen, die aufgrund von Verstößen gegen das Verbot von Fahrten bei eingeschränkter Fahrtüchtigkeit verhängt werden, sollten von der Personalabteilung des Unternehmens kommen, um sicherzustellen, dass alle rechtlichen Bestimmungen eingehalten werden.
3. Alle Mitarbeiter müssen ihren Vorgesetzten innerhalb von 24 Stunden alle behördlich angeordneten Zwangsmaßnahmen wie Fahrverbote und Festnahmen berichten, die auf dem Fahren unter Einfluss von Betäubungsmitteln oder Alkohol beziehungsweise bei eingeschränkter Fahrtüchtigkeit beruhen und sich auf Dienstfahrten in ihrem Privatfahrzeug oder einem Firmenfahrzeug gemäß den Festlegungen dieser Richtlinie beziehen.
4. Bei Unterlassen der Meldung werden gegen den Mitarbeiter Disziplinarmaßnahmen erhoben, die bis zur Kündigung des Arbeitsverhältnisses reichen können.
5. *Eingeschränkte* Fahrtüchtigkeit aufgrund von Alkoholkonsum liegt vor, wenn der Alkoholspiegel des Betroffenen entsprechend dem mittels Alkoholtestgerät oder Blutprobe festgestellten Wert gleich hoch oder höher als der gesetzliche Grenzwert an dem Ort ist, an dem der Mitarbeiter das Fahrzeug geführt hat. Was diese Richtlinie betrifft, erfolgt ihre Anwendung auf der Grundlage der gesetzlichen Grenzwerte für die Blutalkoholkonzentration, ohne dass eine Verurteilung erforderlich ist. Mitarbeiter, die nachweislich unter Alkoholeinfluss in einen Unfall verwickelt sind, werden bereits beim ersten Verstoß gegen diese Richtlinie entlassen. Darüber hinaus ist das Verweigern eines mobilen Alkoholtests oder eines Tests unter Verwendung eines Alkoholtestgeräts oder mittels einer Blutabnahme auf gesetzlicher Basis oder auf Anordnung des Unternehmens ebenfalls ein Kündigungsgrund.
6. Die Bestimmung, ob eine eingeschränkte Fahrtüchtigkeit aufgrund von Medikamentenmissbrauch oder des Konsums illegaler Drogen vorliegt, stützt sich auf einen akzeptablen und zuverlässigen Test für die betreffende Substanz. Es muss deswegen keine Verurteilung erfolgen. Mitarbeiter, deren Fahrtüchtigkeit nachweislich aufgrund von Medikamentenmissbrauch oder des Konsums illegaler Drogen eingeschränkt ist, werden bereits beim ersten Verstoß gegen diese Richtlinie entlassen.
7. Eingeschränkte Fahrtüchtigkeit aufgrund von legalen Verschreibungen oder frei verkäuflichen Medikamenten wird mithilfe geeigneter Tests, Dokumenten der Strafverfolgungsbehörden, medizinischer Informationen und sonstiger einschlägiger Informationen festgestellt. Gegen Mitarbeiter, deren Fahrtüchtigkeit nachweislich aufgrund von legalen Verschreibungen oder frei verkäuflichen Medikamenten eingeschränkt ist, werden Disziplinarmaßnahmen geltend gemacht, die bis zur Kündigung des Arbeitsverhältnisses reichen können.



---

## **ANHANG B4: MUSTERRICHTLINIE FÜR DIE FAHRERZULASSUNG**

### **Anforderungen für Fahrer:**

1. Grundsätzlich gilt, dass jeder Fahrer alle gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten hat.
2. Der Fahrer ist dafür verantwortlich, über eine gültige Fahrerlaubnis und/oder eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Führerscheinklasse zu verfügen.
3. Außer dem Einhalten der Unternehmensrichtlinien für Fahrerschulungen wird von den Fahrern verlangt, dass sie an zusätzlichen Schulungen teilnehmen, die zur Aufrechterhaltung ihrer speziellen Fahrerlaubnisse gemäß den lokalen Gesetzen oder Sicherheitsbestimmungen erforderlich sind.
4. Fahrer sind verpflichtet, ihren direkten Vorgesetzten innerhalb von 24 Stunden zu benachrichtigen, falls gegen sie ein Eintrag (oder Verstoß) vorliegt, der es ihnen verbietet, ein Kraftfahrzeug zu führen.

### **Unternehmensrichtlinien und -verfahren:**

1. Es muss ein Prozess existieren, um sicherzustellen, dass der Fahrer eine aktuell gültige Fahrerlaubnis für das verwendete Fahrzeug besitzt, die von der zuständigen lokalen Behörde ausgestellt wurde.
2. Es muss eine Richtlinie für die autorisierte Verwendung von Fahrzeugen festgelegt werden, die sich im Besitz des Unternehmens befinden oder von diesem geleast wurden.
3. Es muss eine Methode existieren, um auf jährlicher Basis von allen Fahrern ihre Bestätigung einzuholen, dass sie die aktuelle Fahrzeugsicherheitsrichtlinie zur Kenntnis genommen und verstanden haben.
4. Bei der Einstellung müssen die Personalsachbearbeiter eine Hintergrundüberprüfung des Bewerbers vornehmen und Referenzen bei den früheren Arbeitgebern einholen. Diese Überprüfungen sollten unter anderem die folgenden Sachverhalte umfassen: Anzahl und Schweregrad zuvor begangener Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, frühere Entzüge der Fahrerlaubnis, frühere Kraftfahrzeugunfälle, vorhandene Erfahrung und Schulung.
5. Es muss eine Methode existieren, um die schriftliche Genehmigung des Fahrers einzuholen, dass das Unternehmen berechtigt ist, regelmäßig die Eintragungen im Straßenverkehrsregister zu überprüfen, soweit dies gesetzlich gestattet ist, oder die regelmäßige Offenlegung von Registereinträgen zu verlangen.
6. Aktuelle Datenaufzeichnungen der Fahrerqualifikation, Fahrerlaubnis, Schulungen und Leistung sind für alle Fahrer zu führen.
7. Es muss ein Verfahren zur Einstufung der Arten und Häufigkeit von Verkehrsverstößen existieren, die möglicherweise zu Disziplinarmaßnahmen oder dem Entzug der Fahrerlaubnis führen könnten. Die Beschäftigten sollten über dieses System informiert werden. Ein solches System kann verwendet werden, um die Fahrer in Risikokategorien einzustufen und Fahrern, die ein erhöhtes Risiko darstellen, effektivere Programmelemente anzubieten.

**ANHANG B5: MUSTERRICHTLINIE FÜR DIE EIGNUNGSVORAUSSETZUNGEN BEI  
FAHRERNEUEINSTELLUNGEN UND DIE BETREFFENDEN ANFORDERUNGEN**

<b>Überprüfungskriterien (innerhalb der letzten drei Jahre)</b>	<b>Einstellungsvoraussetzungen</b>
A. Alle mit dem Konsum von Alkohol und/oder Drogen im Zusammenhang stehenden Verkehrsdelikte, einschließlich des Fahrens unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten. Hierunter fällt auch die Verweigerung von Tests.	Zur Einstellung ungeeignet
B. Zeitweiliger oder vollständiger Entzug der Fahrerlaubnis.	Zur Einstellung ungeeignet (der Personalsachbearbeiter kann nach eigenem Ermessen entscheiden, falls der Entzug der Fahrerlaubnis aus administrativen Gründen erfolgte und/oder der Bewerber durch Vorlegen von Dokumenten nachweisen kann, dass die Fahrerlaubnis aktuell gültig ist)
C. Schwere oder leichte Fälle von Unfallflucht gemäß den Gesetzen des Staates/Landes, in dem der Verstoß begangen wurde.	Zur Einstellung ungeeignet
D. Verursachung eines Unfalls mit Todesfolge gemäß den Gesetzen des Staates/Landes, in dem sich der Unfall ereignete.	Zur Einstellung ungeeignet
E. Drei oder mehr Verstöße oder Unfälle mit einem in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeug innerhalb der letzten drei Jahre, unabhängig von ihrer Art. Bei der Beurteilung der Einstellungsvoraussetzungen wird das Datum/die Daten des/der tatsächlichen Verstoßes/Verstöße dem Datum der Verurteilung(en) gegenübergestellt, <b>oder</b>  Zwei oder mehr Verstöße oder Unfälle mit einem in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeug innerhalb eines sechsmonatigen Zeitraums. Bei der Beurteilung der Einstellungsvoraussetzungen wird das Datum/die Daten des/der tatsächlichen Verstoßes/Verstöße dem Datum der Verurteilung(en) gegenübergestellt.	Zur Einstellung ungeeignet

---

Die oben angegebenen Informationen können in Übereinstimmung mit den lokalen Gesetzen und Bestimmungen erfasst und in die Unterlagen aufgenommen werden.

Falls beim Überprüfungsprozess nicht die oben angegebenen Kriterien herangezogen werden können, da nur ein beschränkter Zugriff auf Verkehrsregisterdaten (d. h. Einträge/Verstöße) möglich ist oder dies aufgrund lokaler Gesetze und Bestimmungen nicht möglich ist, muss die Tochtergesellschaft des Unternehmens einen Überprüfungsprozess hinsichtlich von Fahrern mit hohem Risiko implementieren, der darauf abzielt, dieses Risiko in entsprechender Weise zu mindern.

Alternative Überprüfungskriterien (z. B. Risikobewertungskriterien mithilfe von vorher festgelegten Bewertungspunkten, die für Unfälle und/oder Verstöße vergeben werden) müssen vom Global Leadership Team überprüft werden, um sicherzustellen, dass die Bestimmung des Risikos dazu geeignet ist, Fahrer herauszufiltern, die bereits zuvor durch unsicheres Verhalten im Straßenverkehr aufgefallen sind. Die Überprüfungskriterien müssen in Übereinstimmung mit den maßgeblichen lokalen Gesetzen und Bestimmungen festgelegt werden.

## **ANHANG B6: MUSTERLEITLINIE FÜR DIE FESTSTELLUNG UND DAS MANAGEMENT VON FAHRERN MIT HOHEM RISIKO**

### **Feststellen von Fahrern mit hohem Risiko**

Ein Fahrer mit hohem Risiko wird als ein Firmenfahrer beziehungsweise dessen autorisierter Ehe-/Lebenspartner oder unterhaltsberechtigter Verwandter definiert, der:

1. in den letzten drei Jahren unabhängig voneinander drei oder mehr Unfälle und/oder Verkehrsdelikte zu verzeichnen hatte.
2. in den letzten sechs Monaten unabhängig voneinander zwei Unfälle und/oder Verkehrsdelikte zu verzeichnen hatte.
3. in den letzten drei Jahren (gemäß den örtlich geltenden Gesetzen) Unfallflucht begangen hat.
4. in den letzten drei Jahren „schuldhaft“ (gemäß den örtlich geltenden Gesetzen) einen tödlichen Verkehrsunfall verursacht hat.
5. in den letzten drei Jahren von einem zeitweiligen oder vollständigen Entzug der Fahrerlaubnis betroffen war.
6. in den letzten drei Jahren einen Verstoß aufgrund von Fahruntüchtigkeit begangen hat.
7. mithilfe des IVMS-Feedbackprogramms des Unternehmens als Fahrer mit hohem Risiko festgestellt wurde.

### **Management von Fahrern mit hohem Risiko:**

Management von Fahrern, die den Überwachungs- und Beurteilungsprozessen zufolge ein „hohes Risiko“ darstellen:

1. Müssen an einem Auffrischungstraining teilnehmen, wie in der Schulungsrichtlinie festgelegt.
2. Risiko-Fahrer dürfen keine mittelschweren oder schweren Fahrzeuge fahren.
3. Ein Auszug der Einträge des Risiko-Fahrers im Verkehrszentralregister (VZR) wird mindestens 12 Monate nach der Einstufung als Risiko-Fahrer überprüft.
4. Alle Disziplinarmaßnahmen, die gegen einen Risiko-Fahrer verhängt werden, der die getroffenen Maßnahmen missachtet, die Teilnahme an diesen verweigert oder wiederholt als Risiko-Fahrer auffällt, müssen der Personalabteilung gemeldet werden.
5. Das Unternehmen kann Disziplinarmaßnahmen gegen Firmenfahrer ergreifen, die bis zur Kündigung des Arbeitsverhältnisses reichen können, wenn diese länger als zwei Jahre als Risiko-Fahrer eingestuft sind.
6. Ehe- oder Lebenspartnern, die als Risiko-Fahrer festgestellt werden, ist es untersagt, ein firmeneigenes oder vom Unternehmen geleastes Fahrzeug zu fahren.

Auch wenn ein Verstoß aufgrund von Fahruntüchtigkeit wegen des Missbrauchs von Alkohol oder verschreibungspflichtigen Medikamenten beziehungsweise Drogenkonsums in die Beurteilung des Risikostatus des Fahrers einfließt, müssen alle als Reaktion auf diesen Verstoß getroffenen weiteren Entscheidungen oder Maßnahmen des Unternehmens der Personalabteilung gemeldet werden.

---

## **ANHANG B7: MUSTERRICHTLINIE FÜR DAS FAHREN VON ZWEIRADFÄHRZEUGEN**

Dieses Dokument dient dazu, die Richtlinien zu definieren, die Auftragnehmer und Saisonarbeiter von [Firmennamen einfügen] befolgen müssen, um ihre Sicherheit zu gewährleisten, wenn sie Zweiradfahrzeuge im geschäftlichen Auftrag von [Firmennamen einfügen] fahren.

### **Sicherheit bei Zweiradfahrzeugen**

Zweiradfahrzeuge oder Krafträder ermöglichen es Menschen, an Bestimmungsorte zu gelangen, die mit Pkw und Lkw normalerweise nicht zu erreichen sind. Aufgrund ihres Wesens ist ihre Verwendung im Straßenverkehr jedoch mit einem größeren Risiko verbunden.

Die folgenden Anforderungen gelten für alle vermittelten Saisonarbeiter oder Auftragnehmer, die im Auftrag von [Firmennamen einfügen] Zweiradfahrzeuge für geschäftliche Zwecke nutzen. Den Mitarbeitern von [Firmennamen einfügen] ist es IN JEDEM FALL untersagt, Zweiradfahrzeuge für geschäftliche Zwecke zu nutzen.

### **Allgemeine Anforderungen**

Die Sicherheitsanforderungen für Zweiradfahrzeuge innerhalb eines Landes sollten folgende Punkte beinhalten:

1. **Schulung in sicherer Fahrzeugbedienung:** Alle Fahrer sind verpflichtet, an einer von qualifizierten Leitern erteilten relevanten Sicherheitsschulung teilzunehmen und diese erfolgreich abzuschließen; die Teilnahme muss innerhalb einer festgesetzten Anzahl von Tagen nach Beschäftigungsbeginn bei [Firmennamen einfügen] erfolgen. Sie sind außerdem verpflichtet, an Auffrischungsschulungen teilzunehmen, die vom Fahrzeugsicherheitskoordinator oder -management in festgelegten Abständen angesetzt werden.
2. **Mitfahrer:** Beifahrer sind auf Zweiradfahrzeugen nur mit Genehmigung des Fahrzeugsicherheitskoordinators zugelassen UND müssen die entsprechende persönliche Schutzausrüstung wie unten angegeben tragen.
3. **Beförderung von Lasten:** Die Beförderung von schweren Lasten ist auf Zweiradfahrzeugen nicht zulässig. Die Beförderung von leichtem Gepäck/persönlichen Gegenständen ist nur bei Verwenden spezieller Behälter zulässig (z. B. Gepäcktaschen, Rucksack), die vom Fahrzeugsicherheitsteam auf ihre Eignung zur sicheren Verwendung auf einem Zweiradfahrzeug überprüft wurden.

- 
4. **Fahrzeugsicherheitsmerkmale/-komponenten:** Der Fahrzeugsicherheitskoordinator muss sicherstellen, dass alle Zweiradfahrzeuge über die erforderlichen Sicherheitsmerkmale und -komponenten verfügen, damit die Fahrzeuge vorschriftsgemäß funktionieren.
  5. **Maximale Entfernung:** Jedes einzelne Land sollte die maximale Entfernung definieren, die ein Mitarbeiter in einem Jahr auf einem Zweiradfahrzeug für geschäftliche Zwecke zurücklegen darf.

### **Fahrerlaubnis und Fahrzeugzulassung**

Der Fahrzeugsicherheitskoordinator muss sicherstellen, dass alle Fahrer von Zweiradfahrzeugen eine gültige Fahrerlaubnis und die erforderlichen Dokumente besitzen, bevor sie von [Firmennamen einfügen] als Firmenfahrer eingestellt werden. Alle von [Firmennamen einfügen] für geschäftliche Zwecke genutzten Fahrzeuge müssen vorschriftsgemäß zugelassen sein, soweit dies gesetzlich vorgeschrieben ist, und es müssen für sie alle erforderlichen Zulassungsdokumente vorhanden sein.

### **Fahrzeugsicherheitsschulung**

Alle Fahrer von Zweiradfahrzeugen müssen an den für sie vorgesehenen Schulungen teilnehmen, deren Abstände vom Fahrzeugsicherheitsteam oder -management nach Bedarf festgelegt werden.

### **Persönliche Schutzausrüstung (PSA)**

Alle Fahrer von Zweiradfahrzeugen müssen die vom Fahrzeugsicherheitsteam oder -management festgelegte persönliche Schutzausrüstung tragen. Das Tragen der PSA ist zwingend vorgeschrieben, unabhängig von Fahrstrecke, Fahrzeit, Gelände, Ort und Wetter. Die PSA muss entsprechend den lokalen regulatorischen Sicherheitsanforderungen angefertigt sein und regelmäßig auf Schäden überprüft werden.

Die PSA und die sonstige Sicherheitsausrüstung für alle Fahrer von Zweiradfahrzeugen sollten folgende Anforderungen erfüllen (entscheidende Anforderungen sind **fett** gedruckt):

- a. **Helm (Integral)**
- b. **Visier**
- c. **Jacke**
- d. **Ellbogen- und Knieschutz**
- e. Lederhandschuhe
- f. Lange Hose (abriebfest)
- g. **Stiefel**
- h. Regenkombi (zweiteilig), soweit erforderlich

---

## **ANHANG C1: MANAGEMENT VON ÜBERMÜDUNGSZUSTÄNDEN DER FAHRER**

### **1. EINFÜHRUNG**

Übermüdung der Fahrer ist ein Faktor, der jedes Jahr für eine große Zahl von Verkehrsunfällen und Todesopfer verantwortlich ist. Sie ist daher ein wichtiges Thema für Menschen, die als Kraftfahrer tätig sind oder ihr Fahrzeug als Pendler nutzen. Übermüdung verringert die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr und die Reaktionsfähigkeit in gefährlichen Situationen.

NETS empfiehlt, dass alle Unternehmen Richtlinien einführen, die festlegen, dass es ihren Mitarbeitern und den von ihnen eingesetzten Fahrern untersagt ist, ein Fahrzeug zu führen, wenn sie übermüdet sind oder ärztlich verschriebene oder rezeptfreie Medikamente verwenden, die ihre Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen könnten. Für das Ermüdungsmanagement sind das Unternehmen und die Mitarbeiter gemeinsam verantwortlich. Das Unternehmen trägt die Verantwortung dafür, die Fahrer darüber zu informieren, wie sie Ermüdungserscheinungen und Konzentrationsschwierigkeiten feststellen und mit ihnen umgehen können. Die Mitarbeiter sind verantwortlich für die Einhaltung der Unternehmensrichtlinien und -leitlinien, die sich auf das Ermüdungsmanagement beziehen.

Durch ein entsprechendes Fahrtenmanagement und die Schulung von Fahrern und Vorgesetzten können die Risiken minimiert werden, die von Übermüdung ausgehen. Die wirksamste Methode, die von einer Übermüdung der Fahrer ausgehenden Risiken zu managen, besteht darin, weniger Fahrten anzusetzen. Fahrten sollten nur geplant werden, wenn sie eindeutig geschäftlich erforderlich sind und es keine Alternativen gibt, wie beispielsweise Tele- oder Videokonferenzen.

Die folgenden Abschnitte bieten nützliche Informationen, die den Mitarbeitern dabei helfen, ihren Arbeitstag so zu planen und umzusetzen, dass das Risiko der Übermüdung am Lenkrad minimiert wird. Unternehmen sollten diese Informationen in ihre Richtlinien und Materialien zur Bewusstseinsbildung einbinden. Unternehmen sollten außerdem Richtlinien für Übernachtungen entwickeln, die für Fahrer gelten, die feststellen, dass sie übermüdet sind.

### **2. FAKTEN ZUR FAHRERERMÜDUNG**

Schlaf wird von zwei Körpersystemen gesteuert: der *Schlaf-Wach-Homöostase* und der *zirkadianen biologischen Uhr*. Wenn wir während eines längeren Zeitraums wach gewesen sind, teilt uns die Schlaf-Wach-Homöostase mit, dass der Schlafbedarf angestiegen ist und der Zeitpunkt für eine Schlafphase gekommen ist. Alle erwachsenen Menschen benötigen zwischen sieben und neun Stunden ununterbrochenen Schlaf, um ausgeruht und körperlich vollständig fit zu sein.

Andererseits steuert unsere innere zirkadiane biologische Uhr im Tagesverlauf das Timing der Schlaf- und Wachphasen. Der zirkadiane Rhythmus steigt und fällt zu unterschiedlichen Tageszeiten. Der National Sleep Foundation in den Vereinigten Staaten zufolge, haben



Erwachsene ihre Tiefschlafphase normalerweise zwischen 2:00 und 4:00 morgens sowie zwischen 13:00 und 15:00 nachmittags. Diese Zeiträume können variieren, je nachdem, ob Sie ein „Morgenmensch“ oder ein „Abendmensch“ sind. Unsere Müdigkeit während dieser „tagesrhythmischen Tiefs“ ist weniger ausgeprägt, wenn wir ausreichend geschlafen haben, und stärker, wenn Schlafmangel besteht. Zeiträume, in denen diese „tagesrhythmischen Tiefs“ auftreten, entsprechen daher wahrscheinlich den Tageszeiten, in denen sich die meisten Verkehrsunfälle ereignen.

Selbst wenn Sie nicht beim Fahren einschlafen, aber ermüden oder erschöpft sind, lässt Ihre Aufmerksamkeit nach, Ihre Reaktionszeiten verlängern sich und Ihre Entscheidungsfähigkeit wird beeinträchtigt. Forschungsergebnisse haben nachgewiesen, dass Schlafmangel die Fahrtüchtigkeit ebenso stark beeinträchtigen kann wie Alkoholgenuss. Tatsächlich entsprechen die Auswirkungen von länger als 17 Stunden anhaltenden Wachphasen auf die Fahrtüchtigkeit einer Blutalkoholkonzentration, die die gesetzlichen Grenzwerte in Nordamerika und Europa übersteigt. Oder anders ausgedrückt: Fahren bei Ermüdung ist wie Fahren unter Alkoholeinfluss.

Schlafmangel führt zu „Schlafbedarf“, und dieser kann nur durch Schlafen befriedigt werden. Solange Sie den fehlenden Schlaf nicht nachgeholt haben, ist das Risiko größer, in einen durch Übermüdung verursachten Unfall verwickelt zu werden.

### **3. ERMÜDUNG ERKENNEN**

Die folgenden Symptome gehören zu den am häufigsten wahrnehmbaren Anzeichen für Übermüdung:

- A.** Probleme mit der Körperhaltung oder der aufrechten Kopfhaltung
- B.** Extremes Gähnen
- C.** Müde, schwere oder brennende Augen
- D.** Konzentrationsschwierigkeiten
- E.** Erinnerungslücken in Bezug auf die zuletzt gefahrenen Kilometer
- F.** Nichteinhalten der Fahrspur, Fahren auf dem Seitenstreifen oder Überfahren der Mittellinie
- G.** Verpassen Ihrer Ausfahrt
- H.** Fahren auf dem Rüttelstreifen an der Fahrbahnseite
  - I.** Konzentrationsverlust aufgrund von Sekundenschlaf (ein unbeabsichtigter Konzentrationsverlust, der sechs Sekunden oder länger anhalten kann).

**Wenn Sie einmal oder mehrfach in einen Sekundenschlaf verfallen oder irgendwelche anderen Anzeichen von Übermüdung während des Fahrens bemerken, sofort an einem sicheren Ort anhalten und eine Rast einlegen, bevor Sie Ihre Fahrt fortsetzen.**

**Falls bei Ihnen häufig die oben genannten Symptome auftreten, leiden Sie möglicherweise an einer Schlafstörung, wie beispielsweise Schlafapnoe.** Zu den Symptomen gehören starkes Schnarchen, das abrupt in ruhige Schlafphasen übergeht, unruhiger Schlaf und kontinuierliche Müdigkeit während des Tages. Um mehr über die Diagnose- und Behandlungsmöglichkeiten zu erfahren, fragen Sie bitte bei einer medizinischen Fachkraft nach.

#### **4. STRATEGIEN ZUR VORBEUGUNG**

##### **GEGEN ÜBERMÜDUNG Planung vor der**

##### **Fahrt**

###### **A. Angemessene Rastzeiten einhalten**

1. Im ausgeschlafenen Zustand fahren. Die meisten erwachsenen Menschen benötigen zwischen sieben und neun Stunden ununterbrochenen Schlaf pro Tag.
2. Keine tätigkeitsbezogenen oder sonstigen Aktivitäten planen, wenn eine lange Fahrt bevorsteht.
3. Täglich die gleichen Schlaf- und Wachzeiten einhalten, auch an arbeitsfreien Tagen. Schlaf ist am erholsamsten, wenn gleichbleibende Schlafzeiten eingehalten werden.
4. Wenn Sie nach der Arbeit Sport treiben, gehen Sie erst drei Stunden nach Ihrer sportlichen Betätigung zu Bett.
5. Alkohol und Koffein können Ihren Schlafrhythmus stören und sollten vermieden werden.

###### **B. Planung zur Vermeidung hoher Risiken aufgrund von Fahrzeiten**

Lange oder monotone Fahrten zu Tageszeiten vermeiden, während derer Sie wahrscheinlich „tagesrhythmische Tiefs“ durchleben und daher einem höheren Risiko ausgesetzt sind, in einen mit Übermüdung in Zusammenhang stehenden Verkehrsunfall oder Vorfall verwickelt zu werden: in den frühen Morgenstunden und den Stunden zwischen Mittag und Nachmittag.

###### **C. Planen der Strecke**

1. Fahrzeiten durch effektive Streckenplanung verringern. Planen Sie Ihre geschäftlichen Termine möglichst in aufeinanderfolgender Ordnung, so dass Sie Ihr Risiko und die gefahrenen Kilometer verringern.
2. Beachten Sie vor dem Aufbrechen die potenziellen Risiken in Bezug auf die folgenden Punkte: Fahrzeugwartung (Öl- und Flüssigkeitsstände, Reifen usw.), Straßenzustand, gute zeitliche Koordinierung von Fahrstrecke und -dauer, Gelände, Wetter, Sichtverhältnisse, persönliche Sicherheit/Arbeitsschutz, Verkehrsfluss, Tiere auf der Fahrbahn, Vorhandensein/Anzahl von Fußgängern, Umweltschutz, Kommunikation (soweit möglich, Anrufe vor Fahrtbeginn erledigen) sowie die Verfügbarkeit von Notfalldiensten auf Ihrer Strecke.
3. Falls Ihnen ein neuer Bereich zugewiesen wird, sprechen Sie unbedingt mit Ihrem Vorgesetzten über die sicherste und effizienteste Methode, Ihre täglichen Aufgaben zu erledigen.
4. Planen Sie, welche Kunden Sie anfahren und welche Strecken Sie benutzen werden. Planen Sie zusätzliche Zeit ein, um Hektik zu vermeiden. Planen Sie alternative Fahrtziele und Strecken ein, falls viel Verkehr auf der Straße herrscht oder unvorhersehbare Ereignisse eintreten.

## D. Planen von Fahrt-, Arbeits- und Rastzeiten

Die folgenden Empfehlungen für Fahrt-, Arbeits- und Rastzeiten richten sich an Mitarbeiter, die leichte und mittelschwere Fahrzeuge fahren und nicht überwiegend als Fahrer eingesetzt werden. Sie gehen erheblich über die regulatorischen Anforderungen für ausschließlich als Berufskraftfahrer tätige Mitarbeiter hinaus.

1. Maximale tägliche Arbeitszeit (Fahrertätigkeit und sonstige Aufgaben): acht Stunden, einschließlich Pausen; es werden höchstens 40 Stunden (pro Woche) empfohlen, einschließlich Pausen.
2. Maximale Fahrtdauer ohne Unterbrechungen: zwei Stunden. Mindestens 15 Minuten Pause nach zwei Stunden Fahrzeit.
3. Mindestunterbrechungen zwischen den Arbeitszeiten (keine Fahrten): Als Mindestunterbrechung nach acht Stunden Fahrertätigkeit sollten mindestens 11 Stunden vorgesehen werden.

## E. Berechnung der Fahrzeit

1. Versuchen Sie, vor Fahrtbeginn den Zeitaufwand für Hin- und Rückfahrt mithilfe eines Online-Routenplaners zu schätzen. Geben Sie niemals während der Fahrt Daten in Ihr GPS-Gerät ein. Die Eingaben sollten vor Fahrtantritt oder nach dem sicheren Parken des Fahrzeugs vorgenommen werden.
2. Planen Sie Übernachtungen ein, falls Ihr Terminplan lange Arbeitstage beinhaltet. Wenden Sie sich vor Fahrtantritt an Ihren Vorgesetzten, falls Sie Fragen zu den Richtlinien für Übernachtungen haben.

Ausgehend von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 72 Kilometern beziehungsweise 45 Meilen pro Stunde und einem Arbeitstag von acht Stunden gibt die folgende Tabelle die ungefähren Fahrzeiten an, die für bestimmte Fahrstrecken benötigt werden, sowie die Beziehung zwischen der gefahrenen Strecke und der für Arbeitstätigkeiten verfügbaren Zeit. Einfach ausgedrückt: Je mehr Zeit Sie auf der Straße verbringen, umso weniger Zeit haben Sie für Ihre übrigen Aufgaben und umso erschöpfter werden Sie wahrscheinlich sein. Abgesehen davon, dass sich Ihr Risiko erhöht, werden außerdem wahrscheinlich auch Ihre Arbeitsergebnisse darunter leiden.

Fahrstrecke (Meilen)	Fahrstrecke (Kilometer)	Fahrzeit in Stunden	Arbeitsstunden ohne Fahrzeit
45	72	1	7
90	145	2	6
135	217	3	5
180	290	4	4
225	362	5	3
270	435	6	2
315	507	7	1
360	579	8	0

Vier oder mehr Stunden Fahrzeit (gelb hervorgehoben) sind unter Umständen nicht die sicherste, sparsamste oder effizienteste Nutzung Ihrer Zeit, und Fahrzeiten zwischen fünf und acht Stunden (rot hervorgehoben) bedeuten, dass Sie nach Alternativen suchen sollten, indem Sie beispielsweise das persönliche Treffen durch eine Telekonferenz oder Videokonferenz ersetzen oder einen Flug buchen.

## **F. Einplanen von unvorhersehbaren Ereignissen und Umständen**

1. Berücksichtigen Sie bei der Planung Ihrer Tour auch andere Faktoren, wie beispielsweise Baustellen, zeitaufwendige Verkehrsstaus und schlechtes Wetter. Hierdurch verlängert sich Ihre Fahrzeit und Sie müssen sich stärker konzentrieren, was Sie zusätzlich ermüdet. Stellen Sie sicher, dass Sie Zeit für derartige Unterbrechungen eingeplant haben und berücksichtigen Sie den betreffenden Zeitaufwand, wenn Sie ermitteln, ob eine Übernachtung gerechtfertigt ist.
2. Denken Sie daran, dass die vom GPS-System veranschlagte Zeit bis zu Ihrem Ziel keine möglichen Verzögerungen einschließt. Stellen Sie daher sicher, dass Sie die zusätzliche Zeit bei Ihrer Fahrplanung berücksichtigen.

## **Als Berufskraftfahrer im Einsatz**

### **A. Flexible Fahrzeit**

Falls unvorhergesehene Umstände auftreten und sich Ihr Arbeitstag und/oder Ihre Fahrzeit über Ihre Planung hinaus verlängert, versuchen Sie nicht, an Ihren ursprünglichen Plänen für den betreffenden Tag festzuhalten. Es ist besser, anzuhalten und zu übernachten als zu riskieren, übermüdet weiterzufahren.

### **B. Ermüdungsmanagement**

Der effektivste Weg, dem Auftreten von Erschöpfung und Übermüdung während des Fahrens vorzubeugen, ist ausreichender und gesunder Schlaf. Wenn Sie jedoch die Warnzeichen von Übermüdung wahrnehmen, während Sie fahren, gehen Sie folgendermaßen vor:

#### **Beste Lösung: Anhalten – auf dem nächsten Park- oder Rastplatz Pause einlegen.**

1. Je nach Tageszeit und Unterbringungsmöglichkeiten Übernachtung erwägen.
2. Sonst das Fahrzeug an einer sicheren Stelle parken und eine kurze Schlafpause einlegen. Ein erholsamer Kurzschlaf dauert etwa 20 Minuten. (Wenn Sie länger als 20 Minuten schlafen, werden Sie nach dem Aufwachen 15 Minuten oder länger erschöpft sein).
3. Wenn Sie zusammen mit einem Kollegen unterwegs sind, nehmen Sie einen Fahrerwechsel vor, wenn Sie Fahrpausen machen.

#### **Zweite Lösung: Nehmen Sie Koffein zu sich.**

---

Eine zwei Tassen Kaffee entsprechende Menge kann über mehrere Stunden ihre Aufmerksamkeit steigern. Es dauert normalerweise etwa 30 Minuten, bis es die Blutbahn erreicht hat. Koffein ist in verschiedenen Formen (Kaffee, Tee, Softdrinks, Energy-Drinks, Kaugummi, Tabletten) und unterschiedlicher Dosierung erhältlich. Beispielsweise entspricht die Koffeinmenge in einer Tasse Kaffee (etwa 135 mg) zwei bis drei Tassen Tee oder drei bis vier Dosen normaler oder Diät-Cola. **Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass ein Kurzschlaf zusammen mit Koffeingenuss eine wirksamere Methode zum Steigern der Aufmerksamkeit bietet als Koffein allein.**

Strategien, wie beispielsweise das Öffnen der Seitenfenster oder laute Musik sind **keine** effektiven Methoden, um Ermüdung zu managen. Sie kaschieren nur vorübergehend Ihre Übermüdung.

**Zu Ihrer persönlichen Sicherheit:** Vergewissern Sie sich, dass Sie nur an sicheren Orten anhalten, um kurz zu schlafen (z. B. gut ausgeleuchtete Parkplätze und dafür vorgesehene Rastzonen). Suchen Sie sich einen Bereich aus, in dem viele Fußgänger unterwegs sind. Verbrechen ereignen sich häufig an Orten, an denen nur wenige Zeugen unterwegs sind. Schalten Sie die Zündung aus, entfernen Sie alle Wertgegenstände aus dem Sichtbereich, verriegeln Sie die Türen und schließen Sie die Fenster (an heißen und sonnigen Tagen für Lüftung sorgen).

## **5. WEITERE ZU BERÜCKSICHTIGENDE FAKTOREN**

### **A. Fahrzeugeinsatz und Arbeitszeit nach Flugreise**

Jetlag ist ein Zustand, den Flugreisende erleben, wenn sie Zeitzonen überschreiten. Alle Mitarbeiter, die grenzüberschreitend, nachts oder in Länder mit größerem Zeitonenwechsel fliegen oder deren Flug spät in der Nacht endet, werden wahrscheinlich Jetlag und Übermüdung wahrnehmen. Diese Mitarbeiter sollten kein Kraftfahrzeug führen, wenn sie einen längeren Flug hinter sich haben.

Straßenverkehrssicherheitstipps bei Mitarbeitern mit Jetlag:

1. Führen Sie nicht sofort ein Kraftfahrzeug, wenn Sie Ihren Bestimmungsort erreicht haben. Das Unfallrisiko ist besonders hoch in Regionen, in denen eine andere Fahrtrichtung gilt (Wechsel von Links-/Rechtsverkehr) oder eine Ihnen nicht vertraute Beschilderung verwendet wird.
2. Vermeiden Sie insbesondere unmittelbar nach einer langen Anreise die Fahrt mit einem Leihwagen, außer wenn keine andere Transportmöglichkeit zur Verfügung steht, die den geschäftlichen Anforderungen entspricht. Lokale Shuttle-Dienste sind im Allgemeinen eine sichere, zuverlässige und kostengünstige Lösung, um Hotels, Arbeitsplätze, Wohnstätten und andere Bestimmungsorte zu erreichen. Expressverbindungen von und zum Flughafen sollten ebenfalls genutzt werden, soweit verfügbar.
3. Wenn Sie von einem Langstreckenflug spät in der Nacht oder früh am Morgen zu Hause ankommen, lassen Sie sich vom Flughafen abholen oder benutzen Sie ein Taxi oder öffentliches Verkehrsmittel.
4. Wenn Mitarbeiter früh am Morgen nach einem Transatlantik- oder einem anderen Langstreckenflug ankommen, sollte Ihnen eine angemessene Ruhezeit zugestanden werden, bevor Ihre Arbeitspflichten beginnen. Die Dauer der Flugreise sollte als Teil ihrer Arbeitsschicht angesehen werden.

### **B. Medizinische Bedingungen**

Beachten Sie alle Erkrankungen, die sich während des Fahrens negativ auf Ihre Aufmerksamkeit auswirken können und planen Sie diese entsprechend ein (z. B. Diabetes, Bluthochdruck, Herzleiden, Depressionen, Schlafapnoe). Ihr Arzt kann Ihnen Rat erteilen, wie Sie effektiv und verantwortlich mit Ihrer Situation umgehen können. Letztendlich sind Sie selbst dafür verantwortlich, die richtigen Vorkehrungen zu treffen und Ihre Personalabteilung oder arbeitsmedizinische Abteilung darüber zu informieren, wenn bei Ihnen ein Leiden vorliegt, das sich negativ auf Ihre Tätigkeit als Fahrer für das Unternehmen auswirken könnte. (Die Personalabteilung sollte angesprochen werden, wenn besondere Arbeitsbedingungen oder ein Arbeitsplatzwechsel erforderlich sind.)



**Gesundheitliche Auswirkungen nach längeren inaktiven Zeiträumen: Tiefe Venenthrombose**

Lange Fahrten und lange Reisezeiten ohne physische Aktivitäten wirken sich ebenfalls ungünstig aus. Langstreckenflüge bergen das Risiko einer tiefen Venenthrombose, einer Blutgerinnselbildung, die in tiefer gelegenen Körperregionen auftritt, gewöhnlich in den Beinen. Wenn ein Blutgerinnsel aufbricht, kann es zur Lunge wandern und ernsthafte Lungenschäden verursachen oder zum Tod führen. Tipps zur Vorbeugung finden Sie unter <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

### **C. Medikamente**

Manche verschreibungspflichtigen und rezeptfreien Medikamente können Benommenheit verursachen. Besprechen Sie alle Nebenwirkungen von Medikamenten mit Ihrem Arzt oder Apotheker. Lesen Sie auch alle Beschriftungen auf rezeptfreien Medikamenten, um festzustellen, ob als Nebenwirkung Benommenheit auftreten kann. Wenn Sie auf ein neues Medikament angewiesen sind, informieren Sie sich über dessen Wirkung, bevor Sie es während einer Fahrt anwenden. Sie sind selbst für das Einhalten dieser Vorsichtsmaßnahmen verantwortlich. **Sie sollten niemals im Unternehmensauftrag oder aus anderen geschäftlichen Gründen ein Kraftfahrzeug fahren, wenn Sie ein Medikament verwenden, das Benommenheit erzeugt.**

### **D. Stress**

Beruflicher und privater Stress kann zu Schlafstörungen und somit zu Schlafentzug und Konzentrationsschwierigkeiten bei der anstehenden Aufgabe führen. Falls Sie unter starkem Stress oder Konflikten leiden, sei es privat oder bei der Arbeit, wenden Sie sich bitte an einen Psychotherapeuten beziehungsweise Ihren Arzt oder nutzen Sie das Mitarbeiterhilfeprogramm von [FIRMENNAMEN EINFÜGEN].

### **E. Nahrungsmittel und Getränke**

Bestimmte deftige Speisen werden ebenfalls mit Schlafstörungen assoziiert. Vermeiden Sie es, reichhaltige, stark gewürzte, salzige oder fettige Speisen zu sich zu nehmen, insbesondere innerhalb von drei Stunden, bevor Sie schlafen gehen. Zu den Nahrungsmitteln, die Schlafstörungen verursachen können, gehören gebratene Speisen, Knoblauch, Tomatensauce und Schokolade. Ernährungstipps zum Aufrechterhalten Ihrer Energie finden Sie unter „**Esstipps für eine nachhaltige Energiezufuhr**“ (unten). Koffein ist ein Stimulans, versorgt jedoch den Körper nicht mit Energie. Es kann zur Überschätzung der eigenen Energie führen und Ihr natürliches Hungergefühl unterdrücken.

Koffein sollte in Maßen zugeführt werden. Die Nachwirkungen bestehen in Müdigkeit, Reizbarkeit und dem Absinken der körperlichen Energie.

Alkohol ist ein stimmungsveränderndes Beruhigungsmittel, das die Auswirkungen von Ermüdung noch verstärkt. Alkoholkonsum vor dem Schlafen kann Schlafstörungen verursachen, da der Blutzuckerspiegel beeinflusst wird. **Fahren Sie niemals ein Fahrzeug, wenn Sie Alkohol getrunken haben.**

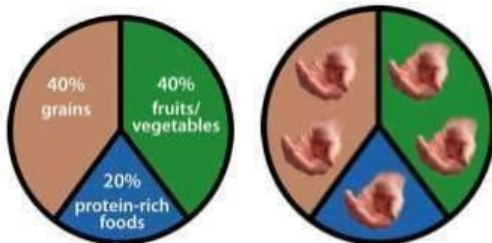


### Esstipps für eine nachhaltige Energiezufuhr

Das Human Performance Institute gibt die folgenden Ernährungsempfehlungen für eine nachhaltige Energiezufuhr:

Gehen Sie von Ihrer Handfläche oder einer „Handvoll“ aus, um die richtige Nahrungsmenge für die verschiedenen Nahrungsmittelgruppen bei Mahlzeiten zu berechnen.

Stellen Sie sich einen Teller vor und teilen Sie ihn in drei Bereiche auf, wie ein „Peace-Zeichen“. Es ist genau Platz für fünf „Handvoll“; zwei Teile für Getreide, zwei für Obst und/oder Gemüse und einer für Protein. Denken Sie sich nun Ihre fünf „Handvoll“ auf einem Frühstücksteller. Sie finden dort vielleicht eine „Handvoll“ Rührei, eine Scheibe Toast, eine „Handvoll“ gemischte Früchte und eine Tasse/„Handvoll“ Orangensaft.



Genießen Sie dieses Frühstück, indem Sie die Speisen langsam zerkauen, Ihre Gabel zwischendurch ablegen und Konversation betreiben. Ein aus fünf „Handvoll“ bestehendes Frühstück, das Sie innerhalb einer Stunde nach dem Aufstehen zu sich nehmen, wird Ihren Stoffwechsel für den Tag anregen und Sie mit Nährstoffen versorgen, die genau auf Ihren körperlichen Bedarf abgestimmt sind.

**Timing ist alles.** Um eine nachhaltige Energiezufuhr für den ganzen Tag zu gewährleisten, sollten Sie leichte Kost bevorzugen und häufig essen. Zwischen den Mahlzeiten brauchen Sie vielleicht alle zwei bis drei Stunden einen kleinen gesunden Snack (etwa 100 – 150 Kalorien höchstens), vorzugsweise in Form einer Glyx-Diät, wie beispielsweise Joghurt, getrocknete Aprikosen, Apfel oder Sellerie mit Erdnussbutter. Snacks sollen Sie nicht sättigen; sie sollten Ihnen lediglich zum Überbrücken des Zeitraums zwischen den Mahlzeiten dienen und Ihr Energieniveau aufrechterhalten.

Im Idealfall sollten Sie niemals länger als vier Stunden keine Nahrung zu sich genommen haben; planen Sie daher Ihre Tour entsprechend und denken Sie daran, dass Sie selbst die Kontrolle über Ihre Ernährung haben. Es ist leicht, sich gesund zu ernähren, wenn Sie daran denken, oft und leicht zu essen, und das „Handvoll“-Prinzip dabei nicht vergessen.

Zusätzliche Informationen finden Sie auf der Webseite des Human Performance Institute unter <http://www.hpoinstitute.com/>.

## **6. RESSOURCEN**

### **A. ‚Weißbuch‘ zur Fahrerermüdung**

Die [European Sleep Research Society](http://www.esrs.eu) hat ein Weißbuch mit dem Titel *Sleepiness at the Wheel* (*Müdigkeit am Lenkrad*) erstellt, das einen guten Überblick über die wissenschaftlichen Nachweise im Zusammenhang mit Müdigkeit am Lenkrad bietet und Verhaltensweisen und technologiegestützte Methoden vorschlägt, um der Übermüdung von Fahrern im betrieblichen Umfeld entgegenzuwirken:

[http://www.esrs.eu/fileadmin/user\\_upload/publications/Livre\\_blanc\\_VA\\_V4.pdf](http://www.esrs.eu/fileadmin/user_upload/publications/Livre_blanc_VA_V4.pdf)

### **B. North American Fatigue Management Program (NAFMP)**

Das gemeinsam vom U.S. Department of Transportation und Transport Canada entwickelte [North American Fatigue Management Program](http://www.nafmp.com) ([www.nafmp.com](http://www.nafmp.com)) bietet kostenlose Online-Kurse und Materialien, um Spediteuren, Fahrern und anderen Mitarbeitern in der Lieferkette zu helfen, mit Übermüdung am Lenkrad umzugehen. Diese Materialien wurden vorrangig für die Frachtbranche entwickelt, sind aber auch für andere Unternehmen nützlich, deren Mitarbeiter Fahraufträge ausführen.

Zu den NAFMP-Themen gehören:

- Entwicklung einer Unternehmenskultur, die der Übermüdung von Fahrern vorbeugt
- Ermüdungsmanagement-Schulungen für Fahrer, Familienmitglieder von Fahrern, Speditionsleiter und -manager, Versender/Empfänger und Disponenten
- Untersuchung auf Schlafstörungen und ihre Behandlung
- Fahrer und Fahrtplanung
- Ermüdungsmanagementtechnologien

### **C. Bestimmungen zu den Arbeits- und Pausenzeiten in den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union**

US-amerikanische Bestimmungen für die Fahrer großer Lkw und Busfahrer:

<http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

Informationen der Europäischen Kommission hinsichtlich der Bestimmungen zu Fahr- und Arbeitszeiten:

[http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social\\_provisions/working\\_time\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm)

---

## **ANHANG C2: FAHRTENMANAGEMENTANLEITUNG**

### **1. Was ist Fahrtenmanagement?**

Fahrtenmanagement ist ein Prozess zur Planung und Umsetzung von erforderlichen Straßentransportfahrten in Übereinstimmung mit allen Anforderungen in Bezug auf Gesundheit, Arbeitsschutz, Sicherheit und Umweltschutz. Das Fahrtenmanagement kann in drei Phasen unterteilt werden:

#### **A. Fahrt planen**

Zu den bei der Fahrtplanung zu berücksichtigenden Aspekten gehören (unter anderem):

- a. Feststellen, ob die Fahrt notwendig ist und wann sie erfolgen muss, einschließlich Fahrpausen, Fahr- und Arbeitszeit;
- b. Welches Fahrzeug zu nutzen ist und ob dieses angemessen und in gutem Betriebszustand ist;
- c. Erforderliche Fahrerfertigkeiten und -kompetenzen;
- d. Welche Strecke zu wählen ist und welche Rastplätze anzusteuern sind.

Ein wesentliches Ergebnis des Fahrtenmanagementprozesses ist der Fahrtenmanagementplan (FMP). Der FMP wird in der Regel von einem Disponenten, Fahrtenmanager oder Fahrer erstellt. Vor Antritt der Fahrt sollte der Fahrer umfassend in die Fahrt eingewiesen (oder darüber informiert) und mit den betreffenden Risiken bekannt gemacht werden, einschließlich der in dem FMP aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen.

#### **B. Fahrt ausführen**

Die Fahrer sind verantwortlich für die Ausführung der Fahrten gemäß dem vereinbarten FMP, aber es gibt möglicherweise auch noch andere Beteiligte. Der FMP kann zum Beispiel Vorkehrungen für ein „Fahrer vermisst“-Verfahren beinhalten, die vom Fahrtenmanager eingeleitet werden müssen. Dies ist von Bedeutung, wenn die Fahrt durch menschenleere oder feindselige Gegenden führt, einschließlich Bereiche ohne Mobilfunknetz.

#### **C. Fahrt abschließen**

Der Abschluss der Fahrt stellt sicher, dass die Fahrtziele erreicht wurden und ermöglicht es, Erfahrungen zu erfassen, die helfen können, den Fahrtenmanagementprozess und/oder die Planung zukünftiger Fahrten zu verbessern.

### **2. Wozu Fahrtenmanagement?**

Das Fahrtenmanagement dient dazu, unerwünschte HSSE-Folgen bei Straßentransportfahrten zu verhindern. Die Vorgesetzten sind für Mitarbeiter verantwortlich, die für das Unternehmen fahren, und müssen sicherstellen, dass bei Bedarf ein FMP vorliegt. Jeder, der ein Fahrzeug des Unternehmens fährt oder in dessen Auftrag mit einem Fahrzeug unterwegs ist, trägt gegebenenfalls die Verantwortung für die Einhaltung der Anforderungen des FMP.

**Die Überlegungen zu einem Fahrtenmanagementplan beinhalten:**

**A. Lade- und Entladestelle (falls zutreffend)**

- Lade- und Entladestelle am Standort, einschließlich der Standortbeurteilung und der diesbezüglichen Gefahren
- Beladen des Fahrzeugs (Mitfahrer, Stabilität von Massen oder Stückgut, Gefahren beim Beladen)
- Erforderlicher Fahrzeugtyp für die Fahrt und einwandfreier Zustand des Fahrzeugs

**B. Fahrereinweisung**

- Arbeits- und Rastzeiten während der Fahrt
- Kompetenz und Eignung des Fahrers, unter Berücksichtigung von Ermüdung

**C. Genehmigte Strecke**

- Streckenplan (die Strecke kann länger als die schnellste oder kürzeste Strecke sein, um Gefahren zu vermeiden)
- Ermöglicht die Einhaltung der Arbeits- und Rastzeiten

**D. Gibt die Gefahren und Kontrollen auf der Strecke an**

- Allgemeine Sicherheitsrisiken, einschließlich nationaler Infrastruktur, Umwelt, Jahreszeit, Wetterbedingungen (Staub, Schnee, Eis, Regen, Nebel), Fahren bei Nacht (eingeschränkte Sichtverhältnisse) usw.
- Berücksichtigen situationsbedingter Gefahren, wie beispielsweise Straßensperrungen, gefährliche Kreuzungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, ungünstige Straßenverhältnisse, Brücken, Durchfahrtshöhen usw.
- Berücksichtigen besonderer Sicherheitsrisiken
- Fahrverhalten vor Ort, Unterschiede aufgrund der zeitlichen Verschiebung von Tageszeit oder Wochentag, nationale und religiöse Veranstaltungen, Fußgänger und große Tiere auf der Straße

**E. Kommunikationsprozess**

- Streckenplanung und -änderungen, Vorbereitung auf Notfallmaßnahmen, Abweichungen und Ankunft

<b>Fahrtenmanagementplan</b>		Fahrtenmanagement-Standortbesuch <i>durch UL und HSSE-Berater und Rücksendung.</i>				<b>Namen der Mitfahrer</b>	<b>Ersatzfahrer?</b>
		Beschreibung:					
Ist die Fahrt erforderlich? Warum?		<i>Ja, vertragliche Verpflichtung</i>				1 <i>Mike Smith</i>	
Lässt sie sich mit einer anderen Fahrt kombinieren? Falls		<i>Nicht: einzige Fahrt heute</i>				2	
Muss nachts gefahren werden? Falls ja:		<i>Nein</i>				3	
Name des Fahrtenmanagers		<i>Joe Mitchell</i>		Telefonnummer: <i>12345678</i>		4	
<b>Abfahrtsdatum</b>	<b>Abfahrtszeit</b>	<b>Fahrzeug-ID</b>	<b>Ist das Fahrzeug fahrtauglich?</b>	<b>Name des Hauptfahrers (und des Unternehmens, wenn Auftragnehmer)</b>		<b>Ist/sind die Fahrerlaubnis(se) für das Fahrzeug und Land gültig?</b>	<b>Hatte der Fahrer eine Schulung zu defensivem Fahren</b>
<i>04/25/11</i>	<i>07:30</i>	<i>88-XT-VD</i>	<i>ja</i>	<i>Dave River</i>		<i>ja</i>	<i>Ja (10/10/11)</i>
<b>Streckenziel/Rastbereich(e)</b>			<b>Ankunftszeit</b>	<b>Abfahrtszeit</b>	<b>Rastzeit?</b>	<b>Muss Kontakt aufgenommen werden?</b>	<b>Bekannte Gefahren am Ziel/an Rastbereich(en) und Ausgleichsmaßnahmen, besondere Anweisungen (z. B.</b>
<i>Smithtown Office – Saltflat</i>			<i>09:15</i>	<i>09:45</i>	<i>ja</i>	<i>ja</i>	<i>Langsamfahrt wegen Straßenarbeiten bei km 100, Starbucks</i>
<i>Saltflat - Standort Brownsville</i>			<i>11:00</i>			<i>ja</i>	<i>Sicherheitsmaßnahmen an Standorttoren, Ausweise erforderlich.</i>
<b>Verlief die Fahrt plangemäß, wenn nicht, warum?</b>						<b>Fahrerunterschrift</b> (außer wenn der Fahrer auch der Fahrtenmanager ist)	
<i>Nein. Die Fahrt wurde durch weitere Straßenarbeiten zw. Saltflat und dem Standort verzögert. Ankunftszeit war 11:25.</i>							

<b>Notfallmaßnahmen</b>	<i>(z. B. Kontaktdaten, entfernt gelegene Bereiche ohne Mobilfunknetz usw.)</i>
<i>Fahrtenmanager: 12345678; Sicherheitsmanager - John Wayne: 23456 6789; Standortmanager - Rob Keens: 34560987. Vollständige Mobilfunknetzabdeckung.</i>	
<b>Sicherheit</b>	<i>(z. B. Entführung, Raub, Ladungsdiebstahl, Fahrzeugdiebstahl usw.)</i>
<i>Starbucks in Saltflat ist aufgrund von Fahrzeugbeschädigungen und Diebstählen aufgefallen. Keine persönlichen Gegenstände sichtbar im Fahrzeug liegen lassen; Fahrzeug verschließen.</i>	
<b>Ort und zeitliche Koordinierung</b>	<i>(z. B. Fahrzeiten, Auswirkung von Nachtfahrten ohne ausreichende Straßenbeleuchtung, Fahren während des Ramadan usw.)</i>
<b>Lokale Umgebung und Umstände</b>	<i>(z. B. Wetter, Streckenverhältnisse, Überschlagerisiko des Fahrzeugs usw.)</i>
<i>Zügiger Verkehr zw. Saltflat und dem Standort. Straße verengt sich bei Smiths Gap. Voraussichtlich Nebel in Smiths Gap. Geschwindigkeit verringern und Sicherheitsabstand angemessen erhöhen.</i>	
<b>Beladen/Entladen</b>	<i>(z. B. besondere Risiken aufgrund der Bodenfläche oder der Verhältnisse am Kundenstandort usw.)</i>
<i>Nach Einfahren in den Standort gleich links abbiegen, dort befindet sich die Laderampe. Vorsicht – Lkw-Verkehr in diesem Bereich.</i>	

**ANHANG D1: MUSTER-CHECKLISTE ZUR FAHRZEUGINSPEKTION**

<b>FAHRZEUG-Nr.:</b>	<b>FAHRERNAME</b>	<b>KILOMETERZÄHLE RANZEIGE (km):</b>	<b>ANHÄNGER-Nr.: (Falls zutreffend)</b>
<b>EXTERN</b>		<b>INTERN</b>	
<b>KEIN KRAFTSTOFF, ÖL, WASSER LÄUFT AUS</b>		<b>INSTRUMENTE UND MESSANZEIGEN</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kraftstoffstand</li> <li>• Öldruck</li> <li>• Luftdruck (schwere Fahrzeuge)</li> <li>• Alle roten Warnlampen aus</li> </ul>	
<b>FLÜSSIGKEITSSTÄNDE ÜBERPRÜFEN VON:</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Motoröl</li> <li>• Bremsflüssigkeit</li> <li>• Kupplungsflüssigkeit</li> <li>• Servolenkungsöl</li> <li>• Automatikgetriebeöl (falls zutreffend)</li> </ul>		<b>ANZEIGEN</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hupe</li> <li>• Bremsen</li> <li>• Scheibenwischer</li> </ul>	
<b>WASSERSTAND ÜBERPRÜFEN VON:</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kühlmittleitung zum Behälter und Kühlmittelstand</li> <li>• Sicherstellen, dass der Verschlussdeckel am Kühler geschlossen ist</li> <li>• Scheibenwischer/Scheibenwaschanlage</li> <li>• Batterieflüssigkeit</li> </ul>		<b>KLIMAANLAGE/AUDIOANLAGE:</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktionieren der Klimaanlage</li> <li>• Funktionieren des Audio-Players</li> </ul>	



<b>ÜBERPRÜFEN DER ELEKTRISCHEN SYSTEME:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Batteriepole sauber</li> <li>• Batterie fest montiert</li> <li>• Sicherungen überprüfen</li> <li>• Scheinwerfer funktionieren</li> <li>• Bremsleuchten funktionieren</li> <li>• Blinker funktionieren</li> <li>• Rückleuchten funktionieren</li> <li>• Nebelschlussleuchten funktionieren</li> </ul>		<b>FRONTSCHIEBE/SCHIEBENWISCHER</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schiebenwischer</li> <li>• Frontscheibe – sauber und freie Sicht</li> </ul>	
		<b>SITZE, SICHERHEITSGURTE UND SPIEGEL</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrersitzposition und Sicherheitsgurte</li> <li>• Beifahrersitze und Sicherheitsgurte</li> <li>• Spiegel</li> </ul>	
<b>GUMMIKOMponenten ÜBERPRÜFEN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kühlerschlauch auf Dichtigkeit überprüfen</li> <li>• Keilriemen überprüfen</li> <li>• Schiebenwischer auf Abnutzung überprüfen</li> <li>• Reifen– Korrekten Druck überprüfen</li> <li>• Profiltiefe mindestens 1,6 mm</li> <li>• Passendes Profil</li> <li>• Keine tiefen Schnitte, Klumpen, Wölbungen, kein Verschleiß, frei liegendes Reifengewebe</li> </ul>		<b>NOTFALLAUSRÜSTUNG</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wagenheber plus Zubehör</li> <li>• Feuerlöscher</li> <li>• Erste-Hilfe-Kasten</li> <li>• Warndreieck</li> </ul>	
<b>FAHRZEUGKAROSSERIE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Schäden</li> <li>• Ladungssicherheit</li> <li>• Beleuchtung und Reflektoren – sauber</li> </ul>		<b>ANHÄNGER (soweit zutreffend)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Schäden</li> <li>• Bremsschläuche</li> <li>• Elektrische Verbindungen</li> <li>• Kupplungen sicher</li> </ul>	

SONSTIGE FESTGESTELLTE MÄNGEL:

<p>HIER <b>NV</b> EINTRAGEN, FALLS KEINE MÄNGEL FESTGESTELLT WURDEN</p>	<p>UNTERSCHRIFT DES FAHRERS:</p>
---	----------------------------------

BERICHT GENEHMIGT VON:.....

UNTERSCHRIFT:.....

---

**ANHANG E1: ANSI/ASSE Z15.1—2012**

**SAFE PRACTICES FOR MOTOR VEHICLE OPERATIONS (SICHERE PRAKTIKEN FÜR DAS BETREIBEN  
VON KRAFTFAHRZEUGEN)**

Dieser Konsens-Standard wurde unter der Leitung der American Society of Safety Engineers entwickelt und vom American National Standards Institute genehmigt. Er stellt Praktiken für die sichere Verwendung von Fahrzeugen bereit, die im Auftrag von Arbeitgebern eingesetzt werden, einschließlich:

- Definitionen, Management, Führung und Verwaltung
- Betriebsumgebung
- Kommentare zum Fahrer
- Kommentare zum Fahrzeug
- Vorfallberichte und -analyse

Diese Praktiken sind zur Verwendung durch die Verantwortlichen für die Verwaltung und den Betrieb von Kraftfahrzeugen als Teil des Unternehmensbetriebs vorgesehen.

[https://www.asse.org/shoponline/products/Z15\\_1\\_2012.php](https://www.asse.org/shoponline/products/Z15_1_2012.php)