

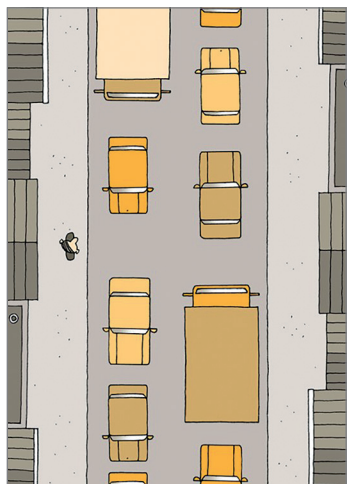
2.2 Gefährdung, Eintrittswahrscheinlichkeit, Schadensausmaß

Nachfolgend ein Beispiel, das jeder kennt und versteht: Ein Fußgänger möchte die Straße überqueren. Hier betrachten wir die Tätigkeit in zwei verschiedenen Situationen. Erstens in der Stadt (**Bild 2.1**) und zweitens auf dem Land (**Bild 2.2**).

Die Gefährdung besteht darin, dass der Fußgänger beim Überqueren der Straße durch ein heranfahrendes Kraftfahrzeug (Kfz) angefahren wird. Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist die geschätzte Chance, dass es zu diesem Ereignis kommt, und das Schadensausmaß beschreibt, wie groß die Auswirkungen sind, wenn das Ereignis tatsächlich eintritt (**Tabelle 2.1**).

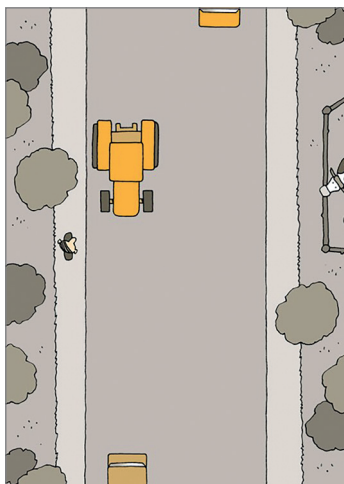
Wir sehen, dass die Eintrittswahrscheinlichkeit in der Stadt eine viel höhere ist als auf dem Land. Denn in der Stadt herrscht nun mal einfach ein höheres Verkehrsaufkommen als auf dem Land. Das Schadensausmaß kann dennoch bei beiden Varianten im schlechtesten Fall der Tod sein.

Eventuell wird der eine oder der andere Leser nicht der gleichen Auffassung wie die Autoren sein. Der Nächste hat noch einmal



Quelle: Mebedo

Bild 2.1 Verkehrsbild städtischer Raum



Quelle: Mebedo

Bild 2.2 Verkehrsbild ländlicher Raum

Tätigkeit	Ort	Gefährdung	Eintrittswahrscheinlichkeit	Schadensausmaß
Überqueren der Straße	Stadt	Fußgänger wird vom Kfz erfasst	sehr wahrscheinlich, oft	schwer bis tödlich
	Land		möglich, selten	

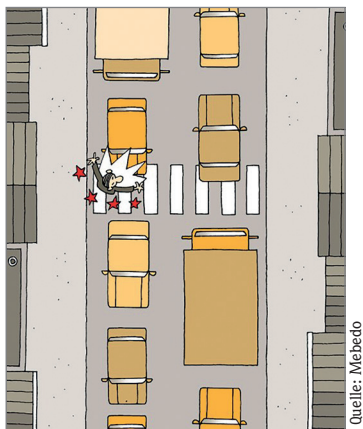
Quelle: Mebedo

Tabelle 2.1 Gefährdungsbeurteilung im Straßenverkehr

eine ganz andere Meinung. Also müssen wir uns Gedanken machen, wie der Fußgänger sicher über die Straße gelangen kann. Eine Möglichkeit bzw. eine Maßnahme, die wir respektive das Straßenbauamt umsetzen können, ist ein Fußgängerüberweg (umgangssprachlich auch „Zebrastrreifen“ genannt). Und wieder haben wir zwei verschiedene Situationen, in denen die Straße auf dem Fußgängerüberweg überquert wird: Erstens in der Stadt (**Bild 2.3**) und zweitens auf dem Land (**Bild 2.4**).

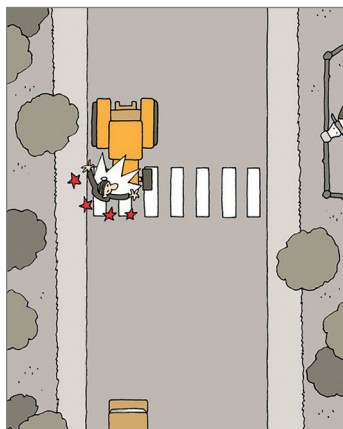
Der Zebrastrreifen bewirkt, dass sich die Wahrscheinlichkeit eines Unfallereignisses deutlich reduziert. Jeder Besitzer einer Fahrerlaubnis weiß: Wenn sich ein Zebrastrifen in Sichtweite befindet, muss man gegebenenfalls anhalten oder zumindest den Fuß vom Gas nehmen und bremsbereit bleiben.

Infolgedessen sinkt die Geschwindigkeit des Fahrzeugs und damit einhergehend die Eintrittswahrscheinlichkeit. Sollte es dennoch zu einem Unfallereignis kommen, während eine Person den Fuß-



Quelle: Mebedo

Bild 2.3 Verkehrsbild städtischer Raum mit Unfall



Quelle: Mebedo

Bild 2.4 Verkehrsbild ländlicher Raum mit Unfall

gängerüberweg überquert, fällt das Verletzungs- bzw. Schadensausmaß in der Regel geringer aus, als es ohne diese Maßnahme der Fall wäre (**Tabelle 2.2**).

Schon an diesem einfachen Beispiel wird deutlich, wie schnell unterschiedliche Sichtweisen entstehen können – Menschen nehmen Situationen und Rahmenbedingungen verschieden wahr. Und das ist auch gut so, denn letztlich führt das Zusammenspiel verschiedener Denkansätze und Betrachtungen wie auch Diskussionen zu einem Konsens für die Bewertung. Und genau darin liegt der Kern einer Gefährdungsbeurteilung.

Auf den Punkt gebracht heißt das: Eine Person kommt an einen Ort, wohlwissend, dort eine bestimmte Tätigkeit auszuführen. An diesem Ort liegen konkrete Gefährdungen vor. Es können dementsprechend Maßnahmen festgelegt und umgesetzt werden. Und am Ende bzw. nach Umsetzung der Maßnahmen sollte die Person zu dem Ergebnis kommen, dass die Maßnahmen auch wirksam sind.

Wie die Statistiken regelmäßig bestätigen, geschehen trotz aller Sorgfalt Unfälle. Sie sind immer tragisch und müssen, wo es nur geht, vermieden werden. Und dennoch passieren sie, denn am Ende sind wir alle nur Menschen, und Menschen machen nun mal Fehler. Niemand ist unfehlbar, und das muss jedem Geschäftsführer, jedem Werkleiter und jeder VEFK bewusst sein. Genau deshalb führt an der Pflicht, eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen, kein Weg vorbei. Sie verhindert nicht jeden Unfall, aber sie ist der Beleg dafür, dass man seiner Verantwortung nachgekommen ist und alles Erforderliche getan hat, um Gefährdungen zu erkennen und so weit wie möglich zu vermeiden.

Viele Menschen reagieren beim Thema Gefährdungsbeurteilung beinahe allergisch, als hätten sie eine gewisse „Papierallergie“, weil sofort verschiedene Unsicherheiten im Raum stehen:

Tätigkeit	Ort	Gefährdung	Eintrittswahrscheinlichkeit	Schadensausmaß
Überqueren der Straße	Stadt	Fußgänger wird vom Kfz erfasst	gelegentlich, wahrscheinlich	leicht, Erste Hilfe möglich
	Land		möglich, selten	möglich

Quelle:
Mebedeo

Tabelle 2.2 Gefährdungsbeurteilung im Straßenverkehr mit Zebrastreifen

- Habe ich etwas vergessen?
- Müsste ich noch weitere Aspekte beachten?
- Habe ich alles vollständig aufgeschrieben?
- Ist die Gefahr tatsächlich beseitigt oder maximal reduziert?

Substitution ist insbesondere im Gefahrstoffbereich stets das erste Mittel der Wahl, aber das ist nicht immer möglich. Das Überqueren einer Straße kann vielerorts ersetzt werden, zum Beispiel durch Überführungen oder Fußgängertunnel. Wenn aber bspw. die Spannung an einer Steckdose gemessen werden muss, dann brauchen wir die Spannung, damit wir sie messen können. Also kann der Stromkreis nicht freigeschaltet bzw. die Spannung nicht substituiert werden.

Jetzt stellt sich die Frage: Reicht der Zebrastreifen aus? Kommt die Person jetzt sicher über die Straße? Kann nun einfach rübergegangen werden? Ganz klar: nein. Die Person, die am Zebrastreifen steht, muss trotzdem vor dem Überqueren ergänzend noch mal links, rechts, links schauen, denn es gibt immer mehr Autofahrer, die durch andere Dinge im Straßenverkehr abgelenkt sind. Nun könnte man sich darüber unterhalten, eine Ampelanlage aufzustellen, also eine weitere technische Maßnahme zu installieren. Die hilft gegen die Unaufmerksamkeit des Autofahrers aber auch nur bedingt.

In anderen Ländern interessiert die Autofahrer eine rote Ampel sehr häufig überhaupt nicht. Die sehen nur, dass da keiner steht und dann wird gefahren. Deswegen sollte man immer noch mal links, rechts, links schauen, bevor man eine Straße überquert. Und das nennt man dann „ergänzende Gefährdungsbeurteilung“. Das heißt, vor Ort, bevor mit der Tätigkeit begonnen wird, verschafft man sich noch mal einen Überblick von der Situation und den Bedingungen an der Arbeitsstelle, legt dann ggf. Maßnahmen fest und fängt erst nach deren Umsetzung an zu arbeiten.