



Fortbildung von Unfallkommissionen

Unfallforschung kompakt

Inhalt

Vorbemerkung	4
Einleitung	5
Schulungsziele und Inhalte	5
Übersicht Pilotschulungen	7
Evaluation Pilotschulungen	9
Fazit	17
Empfehlungen	18

Vorbemerkung

Vorbemerkung

Die Arbeit der Unfallkommissionen ist ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland. Die Bekämpfung von Unfallschwerpunkten im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen ist gemeinsame Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden. Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben der Unfallkommissionen (Uko) sind durch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) grundsätzlich geregelt und in Ländererlassen konkretisiert.

Damit Unfallkommissionen erfolgreich arbeiten können, benötigen die Mitglieder neben ihrem Fachwissen auch spezifisches Wissen zur Unfallkommissionstätigkeit. Dazu bedarf es einer entsprechenden Grundausbildung und regelmäßiger Fortbildungen.

Die Unfallforschung der Versicherer ist die bedeutendste unabhängige Unterstützerin der Arbeit der Unfallkommissionen in Deutschland. Nach ihrer bundesweiten Ausbildungsoffensive von 1999 bis 2009, in der mehr als 200 Länderdozentinnen und -dozenten qualifiziert wurden, folgt nun die Konzeption eines bundesweiten Curriculums für die Fortbildung von Mitgliedern in Unfallkommissionen. Die Erkenntnisse der Evaluation der drei Pilotfortbildungen sind im vorliegenden Bericht zusammengefasst.

Das Fortbildungscurriculum kann von Lehrenden bei der Unfallforschung der Versicherer unter Uko@gdv.de kostenfrei angefordert werden.

Einleitung

Die behördenübergreifende örtliche Unfalluntersuchung wurde mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) des Jahres 1970 bundesweit eingeführt. Ziel dieses Verfahrens ist es, Unfallhäufungen zu erkennen, eine fachliche Bewertung vorzunehmen und (bauliche, verkehrsregelnde oder überwachende) Maßnahmen zur Beseitigung festzulegen. Zudem ist die Umsetzung beschlossener Maßnahmen sicherzustellen und eine Wirkungskontrolle durchzuführen.

Die Durchführung von örtlichen Unfalluntersuchungen an Unfallschwerpunkten obliegt den Unfallkommissionen. Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben der Unfallkommissionen (Uko) sind durch die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) im Grundsatz geregelt und in Ländererlassen konkretisiert. Ständige Mitglieder im Gremium sind die Polizei, die Straßenverkehrsbehörde und die Straßenbaubehörde.

Die Vertreterinnen und Vertreter der drei Behörden benötigen zur erfolgreichen Bekämpfung von Unfallhäufungen spezifisches Fachwissen sowie gemeinsames Unfallkommissionswissen. Sie müssen sich als Team verstehen und Kenntnis über die Möglichkeiten der jeweils anderen Fachdisziplinen haben. Dies stellt eine große Herausforderung für die Mitglieder dar. Zur Qualifizierung der Unfallkommissionen führte die Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Zeitraum von 1999 bis 2009 Dozentenausbildungen für Unfallkommissionenschulungen durch, um über diese Multiplikatoren das Fachwissen gezielt in die Länder zu tragen. Basierend auf einem unter der Federführung der UDV erarbeiteten Curriculum konnte so die Unfallkommissionsarbeit erstmalig standardisiert werden.

Im Jahr 2010 hat die UDV eine Untersuchung zum Status Quo der Unfallkommissionen in Deutschland durchgeführt. Diese Studie zeigte, dass in fast allen Bundesländern ein Bedarf im Bereich der Fortbildung der Unfall-

kommissionen vorliegt. Die Gründe sind unterschiedlich, häufig fehlt es an Angeboten, denn die Erstqualifizierung bindet oft so viele Kapazitäten, dass die Dozententeams keine Fortbildungen anbieten können.

Um die Bundesländer noch besser zu unterstützen, beschloss die UDV ein zeitgemäßes Fortbildungscurriculum zur Vermittlung aktueller und vertiefter Erkenntnisse für die Unfallkommissionsarbeit konzipieren zu lassen. Mit der Erstellung des Curriculums wurde die bueffee GbR unter wissenschaftlicher Begleitung einer Betreuungsgruppe beauftragt. Der Betreuungskreis setzte sich aus Vertretern der Dozententeams der Länder, zweier Hochschulen, des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der UDV zusammen. In Kooperation mit dem DVR und der Deutschen Hochschule der Polizei (DH-Pol) wurden drei Pilotschulungen mit begleitender Evaluation durchgeführt. Dadurch konnte das entwickelte Lehrkonzept kontinuierlich verbessert werden, bis im Ergebnis ein anwendungsfähiges Fortbildungscurriculum mit entsprechenden Beispielmateriale vorlag.

Der vorliegende Bericht fasst die Erkenntnisse der Evaluationen zu den Pilotseminaren zusammen.

Schulungsziele und Inhalte

Die Inhalte des Curriculums konnten im Wesentlichen aus zwei Quellen abgeleitet werden:

- Die bundesweite Umfrage der UDV aus dem Jahr 2010 zum Status Quo der Unfallkommissionen in Deutschland zeigte die Wünsche der Mitglieder von Unfallkommission auf.
- Aus den Erfahrungen von Länderdozenten, die ebenfalls in der Status-Quo-Studie befragt wurden, und dem Wettbewerb des Sicherheitspreises „Die Unfallkommission“ der UDV konnten noch vorhandene fachliche und strukturelle Defizite formuliert werden.

Schulungsziele und Inhalt

- Ferner gilt, dass neue Entwicklungen bei wissenschaftlichen und praxisrelevanten Erkenntnissen sowie aktuelle Arbeitshilfen ihre Wirkung erst dann entfalten können, wenn sie der Praxis bekannt sind und von ihr umgesetzt werden.

Daraus ergaben sich die folgenden Grobziele der Fortbildung:

- Wissensvermittlung mit Erfahrungsaustausch
- Vermittlung aktueller Kenntnisse aus der Wissenschaft mit Praxisrelevanz für Unfallkommissionen
- Vertiefen der Kenntnisse und Hintergründe zu den Verfahrensschritten örtlicher Unfalluntersuchungen in Unfallkommissionen
- Anwendung elektronischer Arbeitshilfen zur Bearbeitung von Unfalldokumentationen

Zur Durchführung der Seminare konnte die UDV ein Ausbildungsteam, bestehend aus Hochschulprofessoren, einem Oberstaatsanwalt und Experten für Erwachsenenbildung, gewinnen.

An drei Seminartagen wurde mit einer Mischung aus Vorträgen, Übungen in Kleingruppen sowie moderierten Diskussionen auf die abgeleiteten Themen und Ziele eingegangen. Dabei gliederten sich die 15 Unterrichtsstunden wie folgt:

Einführung

Die Teilnehmenden erhalten zu Beginn der Veranstaltung Informationen zum wissenschaftlichen Hintergrund des Verfahrens einer örtlichen Unfalluntersuchung im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit. Es wird der Frage nachgegangen, ob die Unfallkommissionsarbeit an Aktualität verloren hat oder genauso notwendig ist wie in den vergangenen Jahrzehnten. In der Diskussion, die gleichzeitig auch einem Erfahrungsaustausch dient, werden ferner Arbeitsabläufe und deren Optimierungspotenziale erörtert.

Themenblock Haftung und Verbindlichkeit

Ein umfangreicher Themenblock widmet sich den Haftungsaspekten für Mitglieder von Unfallkommissionen. Es werden dabei zwei Gesichtspunkte beleuchtet: staatsanwaltliche Interventionen und die Verbindlichkeit von Regelwerken. Was können Unterlassungen oder fehlende Dokumentationen für das einzelne Mitglied für Folgen haben? Welche Konsequenzen können erwartet werden, wenn ergriffene Maßnahmen gegen Unfälle nicht dem aktuellen Wissensstand der Technik entsprechen?

Themenblock menschliche Wahrnehmung

Die menschliche Wahrnehmung, auch „Human Factors“ genannt, bekommt in der Verkehrssicherheit seit einigen Jahren zunehmend einen höheren Stellenwert. Im Seminar wird aufgezeigt, dass die Berücksichtigung der Wahrnehmungsfähigkeit seit Einführung der örtlichen Unfalluntersuchungen fester Bestandteil des standardisierten Verfahrens ist.

Themenblock Maßnahmen: Auswahl, Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit

Die Wahl der richtigen Maßnahme gegen Unfalldokumentationen ist für jede Unfallkommission ein schwieriger Entscheidungsprozess. Die Mitglieder müssen ihre behördlichen Belange denen der Verkehrssicherheit unterordnen und eine einvernehmliche Lösung zur Bekämpfung eines Unfallschwerpunktes finden. Dabei müssen sie belegen können, dass die von ihnen favorisierte Maßnahme geeignet ist, die Unfalldokumentation zu beseitigen oder zumindest deutlich zu entschärfen. Gleichzeitig muss die Maßnahme unter Berücksichtigung der Unfallschwere angemessen sowie planerisch aber auch politisch durchsetzbar sein.

Übungen

In Kleingruppen wird ein Beispiel einer Unfallhäufung von der Analyse des realen Unfallgeschehens bis zur Wahl einer Maßnahme in Teilschritten bearbeitet, die Ergebnisse werden präsentiert und diskutiert. Im Fokus steht zu Beginn die zielgerichtete standardisierte Untersuchung des Unfallgeschehens als notwendige Grundlage zur erfolgreichen Wahl der Maßnahme. Im Rahmen der Auseinandersetzung mit dem Beispiel werden den Teilnehmenden elektronische Arbeitshilfen und wissenschaftliche Zusammenhänge vorgestellt, die sie im Rahmen der Übungen selbstständig am PC anwenden.

Zertifikat

Eine bewertende Abschlussbesprechung aller Beteiligten und die Ausgabe der personalisierten Teilnahmezertifikate schließen das Seminar ab.



Muster eines Teilnahmezertifikats am Beispiel der dritten Pilotschulung

Übersicht Pilotschulungen

Auf Basis des erarbeiteten Schulungscurriculums wurden insgesamt drei Pilotschulungen durchgeführt. Schulungsort war die Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol) in Münster-Hiltrup. Die Moderation der Pilotseminare erfolgte durch die UDV.

Struktur der Teilnehmenden

Das Fortbildungskonzept sieht vor, die gesamte Unfallkommission (d.h. die nach VwV-StVO ständigen Mitglieder) einzuladen mit dem Ziel, einen möglichst großen Nutzen durch die Schulung für alle Mitglieder zu erhalten. Zudem soll so die Zusammenarbeit gestärkt werden und das Verständnis für und das Wissen über die Aufgaben der anderen erhöht werden.

Gleichzeitig sieht das Konzept aber vor, die Mitglieder einer Unfallkommission sowohl durch Vorgabe einer Sitzordnung im Seminarraum als auch durch die Vorgabe der Einteilung in Übungsgruppen zu „trennen“, um den Erfahrungsaustausch mit Mitgliedern anderer Unfallkommissionen zu fördern und einen noch größeren Erkenntnisgewinn für die Teilnehmenden zu generieren. Dieses Vorgehen konnte in allen drei Pilotseminaren erfolgreich umgesetzt werden.

Die Rekrutierung der Teilnehmenden für die Pilotseminare erfolgte über eine direkte Ansprache der Verkehrs- und Innenministerien der Bundesländer durch die UDV. Die Ministerien konnten je eine Unfallkommission für die Teilnahme ihres Landes an der Pilotfortbildung vorschlagen. Die Konzeption der Fortbildung geht davon aus, dass die Teilnehmenden bereits eine Grundausbildung für ihre Tätigkeit in der Unfallkommission absolviert haben und möglichst Praxiserfahrung sammeln konnten. Grundlegende Kenntnisse insbesondere im Bereich der Unfallanalyse und Maßnahmenfindung werden also vorausgesetzt.

Übersicht Pilotschulungen

Seminarstruktur

Die ersten beiden Pilotseminare behandelten als inhaltlichen Schwerpunkt Unfallhäufungen im Zuge von Landstraßen und adressierten somit die Flächenländer. Das dritte Pilotseminar thematisierte Unfallhäufungen an Stadtstraßen und hatte die Stadtstaaten sowie kreisfreie Großstädte als Zielgruppe. Das Übungsbeispiel entsprach den Themenschwerpunkten, die Vorträge konnten inhaltlich weitgehend unverändert bleiben, da sie bereits in der Konzeption das gesamte Straßennetz berücksichtigten.

Das erste Pilotseminar wurde als 2-tägige Veranstaltung durchgeführt. Die Rückmeldebögen der Teilnehmenden belegten den Wunsch nach einer zeitlichen Entzerrung und Ausdehnung einzelner Schulungsblöcke. Daher wurden das zweite und dritte Pilotseminar als 3-Tages-Veranstaltung konzipiert. So konnten verschiedene zeitliche Strukturen im Rahmen der drei Pilotseminare erprobt werden. Eine Netto-Seminardauer von ca. 15 Stunden hat sich als geeignet, aber auch notwendig, herausgestellt.

Betrachtet man die regionale Zugehörigkeit der Schulungsteilnehmenden, so zeigt sich, dass eine große Abdeckung der Bundesländer erreicht wurde. Dies wurde gezielt so umgesetzt, da das Fortbildungsseminar grundsätzlich für eine bundesweite Umsetzung konzipiert wurde. Der bundesweite Fortbildungsansatz stellt insofern eine Herausforderung dar, als das in den Bundesländern z. T. unterschiedliche Vorgaben (Ländererlasse), unterschiedliche Arbeitsweisen und -strukturen und auch unterschiedliche Bearbeitungssysteme/-programme vorhanden sind.

Die angestrebte Anzahl von Seminarbesuchern wurde auf maximal 18 Personen beschränkt (entspricht sechs Unfallkommissionen), um eine ausreichend intensive Betreuung während der Übungen zu gewährleisten. In den Seminaren zwei und drei reduzierte sich die Zahl der Teilnehmenden (TN) durch spontane Ausfälle bzw. Doppelfunktionen der Mitglieder (in Bremen und Hamburg ist die Polizei gleichzeitig Straßenverkehrsbehörde).

Übersicht der wesentlichen Merkmale und Eckdaten der drei durchgeführten Pilotschulungen

Nr.	Datum	Netto-dauer	Dauer je Tag	Inhaltlicher Schwerpunkt	Anzahl TN (gesamt 47)	Herkunft TN Bundesland
1	11. – 12.11.2014	13 h	Tag 1: 9:00 – 18:00 Tag 2: 8:00 – 15:00	Unfallhäufung auf Landstraßen	18	BB, BW, MV, RP, SN, TH
2	4. – 6.5.2015	13,5 h	Tag 1: 17:00 – 18:45 Tag 2: 8:30 – 17:00 Tag 3: 8:00 – 15:00	Unfallhäufung auf Landstraßen	13	NI, NRW, SH, SL, ST
3	-21. – 23.9.2015	15 h	Tag 1: 14:00 – 17:00 Tag 2: 8:30 – 17:30 Tag 3: 8:30 – 14:00	Unfallhäufung auf Stadtstraßen	16	Berlin, Bremen/ Bremerhaven, Hamburg, Leipzig, München

Evaluation Pilotschulungen

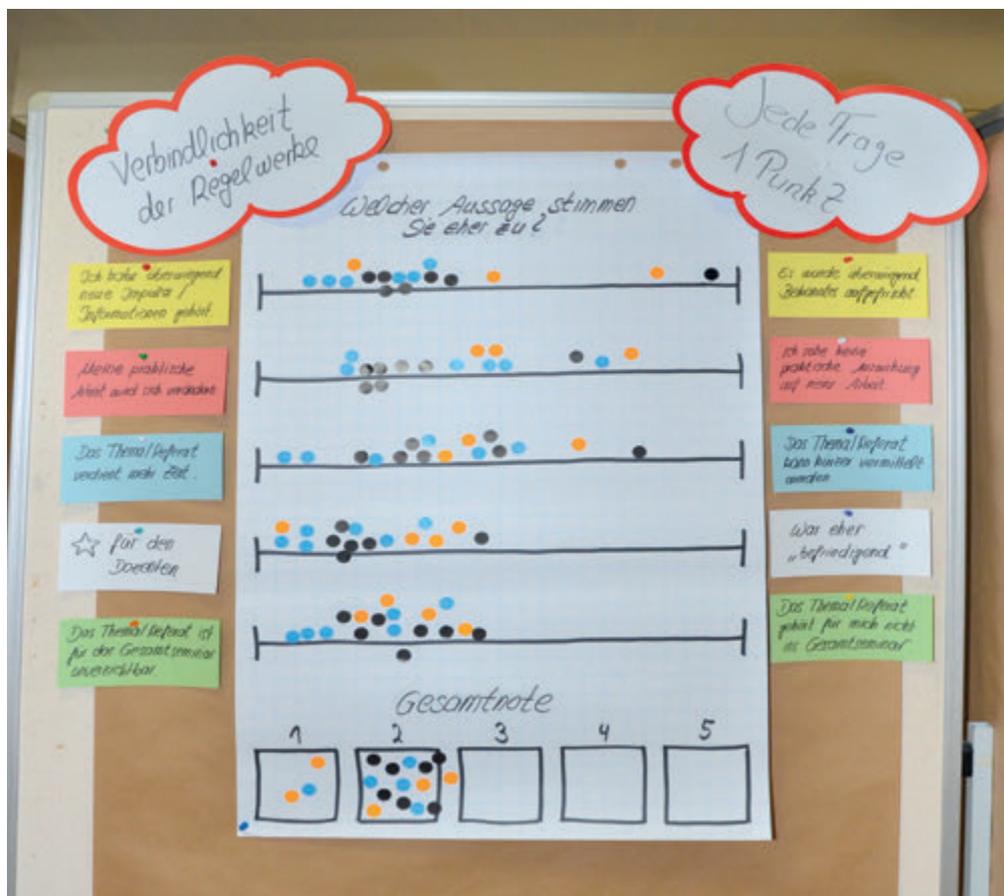
Um das Seminarskonzept kontinuierlich zu verbessern, wurde eine seminarbegleitende Evaluation durchgeführt. Die Ergebnisse der jeweiligen Evaluation sind in die Konzeption des Folgeseminars eingeflossen. So konnte Änderungsbedarf unmittelbar erfasst und umgesetzt werden. Anpassungen erfolgten beispielsweise bei den Zeitansätzen einzelner Schulungsmodule oder bei deren inhaltlicher Ausrichtung. Insgesamt waren jedoch nur wenige Änderungen erforderlich.

Im Folgenden werden sowohl die Methodik der Evaluation als auch die wesentlichen Erkenntnisse aller drei Evaluationen der Pilotschulungen zusammengefasst.

Evaluationsmethode

Der formative (prozesshafte) Evaluationsansatz hatte das Ziel, wesentliche Stärken und Schwächen der Seminarskonzeption zu ermitteln und Handlungsempfehlungen abzuleiten. Die Evaluation bestand dabei aus drei Säulen:

- Zeitnahe Bewertung der Themenblöcke durch die Teilnehmenden (freiwillig, standardisiert, offen, Gruppenzuordnung zu einer Behörde),
- begleitende Seminarbeobachtung durch Evaluators und
- schriftliche Befragung der Teilnehmenden am Ende der Veranstaltung (anonym).



Feedback zu Seminarbausteinen am Beispiel „Verbindlichkeit der Regelwerke“

Evaluation Pilotschulungen

Um ein unmittelbares, zeitnahes Feedback der Teilnehmenden zum jeweiligen Seminarbaustein zu erhalten, erfolgte die Evaluation in engem zeitlichen Zusammenhang zur jeweiligen Unterrichtseinheit. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollten ihr Feedback im Rahmen der Pausenzeiten nach dem jeweiligen Seminarblock abgeben. Dazu wurden ihnen zu jedem Vortrag fünf Fragestellungen in Form von Gegensatzpaaren vorgegeben, die es zu bewerten galt. Zusätzlich sollte eine Gesamtnote abgegeben werden. Für die Übungen wurden diese Fragestellungen entsprechend der spezifischen Übungsinhalte angepasst.

Der Aufbau der Bewertungsskala bot den Teilnehmenden eine stufenlose Einordnungsmöglichkeit ihrer Bewertung. Durch unterschiedliche Farbmarkierungen (blau = Polizei, schwarz = Straßenbaubehörde, orange = Straßenverkehrsbehörde) konnten die Bewertungen nach Behördenzugehörigkeit getrennt analysiert werden.

Die Teilnehmenden konnten nach der Lerneinheit zu jedem der abgefragten Aspekte einen „Farbpunkt“ setzen. Die Bewertung erfolgte freiwillig und in der Regel in den darauf folgenden Pausenzeiten. Die Bewertung war verdeckt möglich.

Am Ende der Pilotschulung konnten die Teilnehmenden alle Seminarbausteine vor dem Hintergrund des gewonnenen Gesamtüberblicks bewerten. Hierfür erhielten sie je fünf „grüne“ und fünf „rote“ Punkte. Es konnte jeweils mit bis zu fünf farbigen Punkten zum Ausdruck gebracht werden, welche Seminarbausteine „besonders positiv“ (grün) eingeschätzt wurden und bei welchen Seminarbausteinen „deutlicher Verbesserungsbedarf“ gesehen wird bzw. welche im Verhältnis „als nicht so wichtig“ (rot) angesehen wurden.

Die beschriebenen Evaluationsmethoden wurden in der dargestellten Form angewendet, da sie aufgrund ihres geringen Aufwandes bei hohem Nutzen zeitlich unproblematisch und dementsprechend angemessen und umsetzbar waren.

Ebenfalls am Seminarendende hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, das Gesamtseminar mittels eines schriftlichen Fragebogens zu beurteilen. Insgesamt 46 der 47 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aller drei Seminare haben den Fragebogen vollständig oder teilweise ausgefüllt. Hierbei sollten Aspekte wie die Fachkompetenz, der Medieneinsatz, die Seminarzielsetzung und -struktur, die Mischung von Vortrags- und Übungsanteilen, die Themenzusammenstellung oder auch die Weiterempfehlungsabsicht bewertet werden.

Ergebnisse Evaluation

Die angewendeten Evaluationsmethoden – auch in der entsprechenden Kombination – waren geeignet, das entwickelte Fortbildungscurriculum im Rahmen der drei Pilotseminare zu überprüfen und kontinuierlich anzupassen. Die Akzeptanz der Methode, der Aufwand für die Durchführung und die Aussagekraft der Ergebnisse bzw. die Erkenntnisse aus dem Feedback der Teilnehmenden standen in einem sehr guten Verhältnis. Die direkten Rückmeldungen nach jedem Schulungsblock waren zum Teil sogar dazu geeignet, unmittelbar Anpassungen in der laufenden Schulung vorzunehmen. Die mittelmäßige Bewertung der Betreuung durch die Dozenten während der ersten Übung führte beispielsweise dazu, die Betreuungsintensität während der zweiten Übung direkt zu erhöhen.

Im Vergleich der Methoden war das direkte Feedback insbesondere dazu geeignet, spezifische, vortragsbezogene Bewertungen zu erfassen, die dem Dozenten direkte Hinweise zur Verbesserung in verschiedenen Bereichen (Inhalt, Praxisrelevanz, Vortragsdauer, Vortragsstil) gaben. Die zusammenfassende Gesamtbewertung aller Seminarbausteine stellte noch einmal die Wichtigkeit/Relevanz der einzelnen Schulungsinhalte für das Seminar im Vergleich untereinander dar. Der abschließende Fragebogen ermöglichte eine übergeordnete Bewertung der Veranstaltung, losgelöst von einzelnen Vortragsinhalten. So konnten zum Beispiel auch Erkenntnisse zur Bewertung organisatorischer Gesichtspunkte der Schulung ermittelt werden.

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass in allen Pilotseminaren die Einzelbeiträge mehrheitlich für alle Fragen positiv bewertet wurden. Das zeigt, dass die geschulten Seminarinhalte in der Summe richtig und bedarfsgerecht gewählt und aufbereitet wurden.

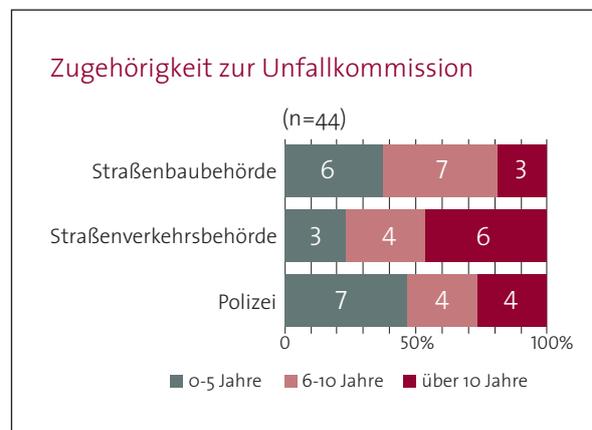
..... Erfahrungshintergrund

Zur Einordnung der Bewertung der Fortbildung durch die Teilnehmenden sind Kenntnisse hinsichtlich ihres Erfahrungshintergrundes hilfreich. Im Feedbackbogen wurde daher abgefragt, wann sie eine Grundausbildung für ihre Tätigkeit in der Unfallkommission absolviert haben und wie lange sie bereits Unfallkommissionsmitglied sind. Zur besseren Übersichtlichkeit wurden die Antworten in drei Kategorien eingeteilt (0 – 5 Jahre, 6 – 10 Jahre, über 10 Jahre). Da nicht alle Schulungsteilnehmer diese Fragen beantwortet haben, ergeben sich unterschiedliche Gesamtzahlen. Die Zeitspanne seit der Grundausbildung teilt sich jeweils zu rund einem Drittel der Befragten auf alle drei Zeitkategorien auf. In der Kategorie 0 bis 5 Jahre sind auch fünf Teilnehmende enthalten, die noch keine Grundausbildung absolviert hatten, drei Teilnehmende haben zu dieser Fragestellung keine Angaben gemacht.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass durchaus nicht alle Unfallkommissionsmitglieder vor oder zeitnah zur Aufnahme ihrer Tätigkeit an einer entsprechenden Ausbildung teilgenommen haben. Wenn eine Grundausbildung erfolgt ist, kann diese von sehr unterschiedlichem zeitlichem Umfang sein. In Einzelfällen ist es vorgekommen, dass ohne vorhergehende Grundausbildung Fortbildungsveranstaltungen besucht wurden.

Die Schulungsteilnehmenden waren unterschiedlich lange aktives Mitglied in einer Unfallkommission. 38 Prozent (n=17) der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die diese Frage beantwortet haben, sind seit weniger als sechs Jahren in der Unfallkommission tätig; knapp 30 Prozent (n=13) sind bereits seit über 10 Jahren Mitglied in einer Unfallkommission.

Die UDV-Studie aus 2010 zum Status Quo der Unfallkommissionen zeigte unter anderem, dass Informationen zwischen Dozenten, Landesämtern bzw. Ministerien und der Basis teilweise lückenhaft fließen. Aktuelle Entwicklungen in Wissenschaft und Praxis hatten einen erheblichen Teil der Seminarbesucher noch nicht erreicht und bestätigen die Erkenntnis aus 2010. Dies führt möglicherweise zu Defiziten im Basiswissen der Mitglieder, insbesondere bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit, der fachgerechten Ableitung von Maßnahmen, der Handhabung von Hilfsmitteln und der Fähigkeit, sich fachlich durchzusetzen und die Arbeit der Unfallkommission öffentlichkeitswirksam darzustellen. Bei vielen Teilnehmenden fehlten Kenntnisse zur einschlägigen Fachliteratur (zum Beispiel: Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen „M Uko“, Maßnahmenbeispielsammlungen) und verfügbaren (elektronische) Arbeitshilfen (Excel-Tool der BAST).



Die Dauer der Tätigkeit in Unfallkommissionen unterschied sich bei den Teilnehmenden der Pilotseminare I-III deutlich.

..... Vorträge

Die Vorträge waren als Referate zur Wissensvermittlung angelegt. Zur Steigerung der Aufmerksamkeit wurden aber gelegentlich interaktive Passagen zwischen dem Vortragenden und der Zuhörerschaft integriert. Die drei Kernthemen „Haftung und Verbindlichkeit von Regel-

Evaluation Pilotschulungen



Gesamtbewertung der Seminarbausteine am Beispiel Pilotseminar I

werken“, „Maßnahmen und Wirksamkeit“ sowie „Wahrnehmungspsychologische Aspekte (Human Factors) in der Unfallkommissionsarbeit“ wurden in allen drei Seminaren insgesamt mit gut bis sehr gut bewertet. Die Bewertungen der Teilaspekte zeigten, dass die Themenblöcke überwiegend als unverzichtbar für eine solche Fortbildung eingeschätzt wurden. Der Grad der Zustimmung wird dabei auch von der Behördenzugehörigkeit beeinflusst: Die Vertreter/innen der Polizei zeigten zum Beispiel ein erhöhtes Interesse am Beitrag zur menschlichen Wahrnehmung, die Straßenbaubehörden eher am Referat zur Verbindlichkeit von technischen Regelwerken und die Mitarbeiter/innen der Ordnungsbehörden insbesondere am Vortrag zur Haftung.

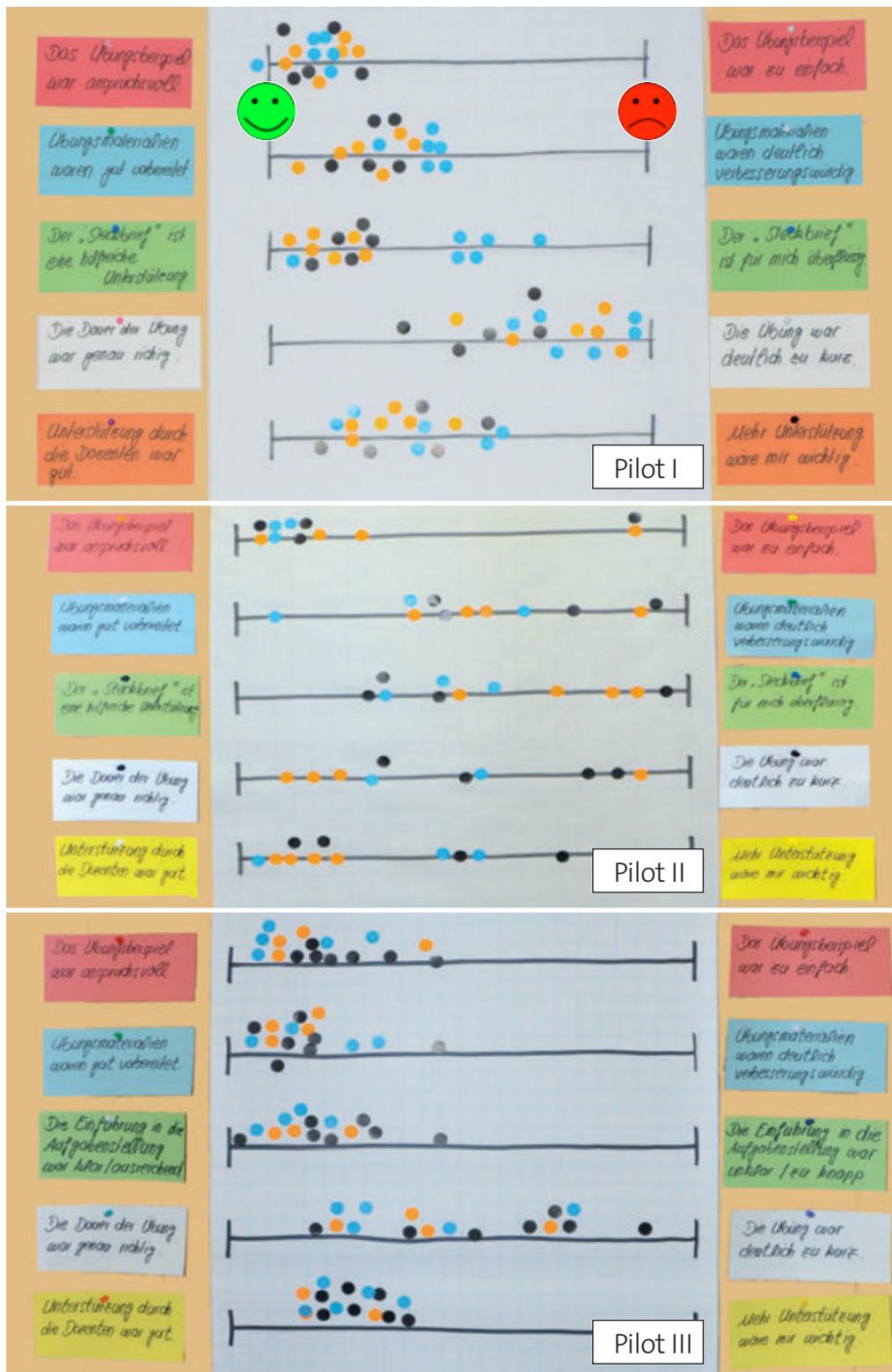
Die Gesamtbewertung des Seminars am Beispiel der ersten Pilotveranstaltung zeigt die insgesamt gute Beurteilung der Seminarblöcke: Jede Person konnte maximal fünf „grüne“ Punktbewertungen abgeben für Themenblöcke, die subjektiv als besonders wertvoll eingeschätzt wurden. Darüber hinaus konnten bis zu fünf „rote“ Punkte für Seminarbestandteile vergeben werden, die weniger positiv oder sogar negativ empfunden wurden. Von jeweils 90 möglichen Bewertungspunkten je Farbe wurden 81 „grüne, positive“ Bewertungspunkte und lediglich 15 „rote, negative“ Bewertungspunkte vergeben.

Übungen

Im Folgenden werden für die beiden Schwerpunkte der Fortbildung „Übung Detektivische Unfallanalyse“ und „Übung Maßnahmenfindung und -bewertung“ die Bewertungen über alle drei Pilotseminare (direktes Feedback nach jeder Übung) vergleichend betrachtet. Dabei ist eine Besonderheit zu beachten: in den ersten beiden Seminaren wurde im Gegensatz zum dritten Pilotseminar der Steckbrief angewendet. Daher wurde bei der Bewertung im dritten Seminar die entsprechende Fragestellung zum Steckbrief durch die Frage nach der Bewertung der Einführung in die Übung ersetzt.

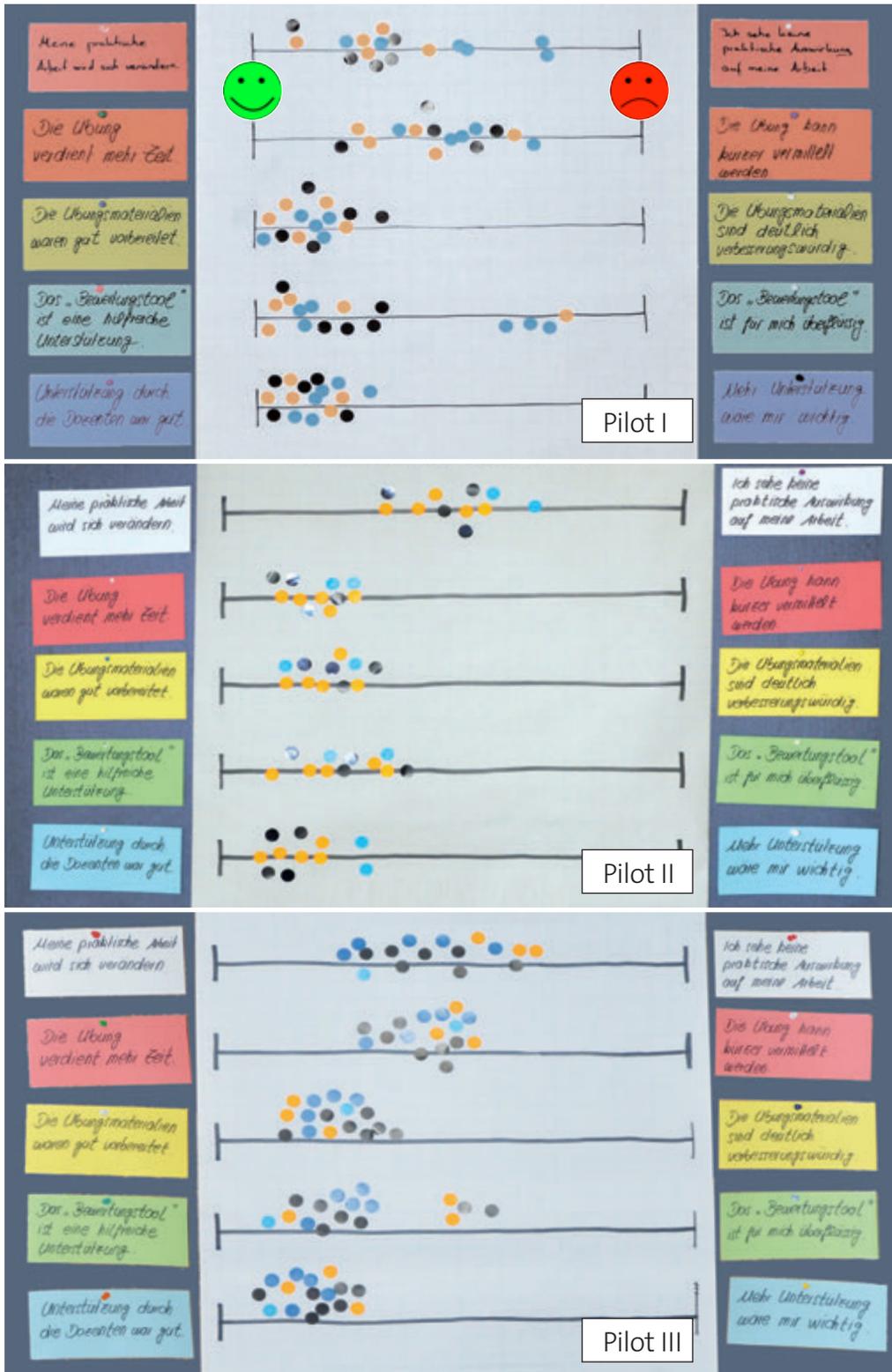
Insgesamt konnten die Übungen im Verlauf der drei Pilotseminare kontinuierlich verbessert werden. Das Ziel, ein anspruchsvolles Übungsbeispiel anzubieten, wurde in allen drei Pilotseminaren erreicht. Die Übungsunterlagen wurden von den Teilnehmenden mehrheitlich als gut vorbereitet bewertet. Die sehr heterogenen Ergebnisse, insbesondere im zweiten Pilotseminar, zeigen, dass die Bewertungen abhängig sind vom Erfahrungshintergrund und von den unterschiedlichen Arbeitsweisen. Gerade die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des zweiten Seminars waren beispielsweise andere Arbeitsunterlagen

Evaluation Pilotschulungen



Direktes Feedback am Beispiel der Übung „Detektive Unfallanalyse“ für Pilot I, II und III

Evaluation Pilotschulungen



Direktes Feedback am Beispiel der Übung „Maßnahmenfindung und -bewertung“ für Pilot I, II und III

und Vorgehensweisen aus ihrer Unfallkommissionsarbeit vor Ort gewöhnt. Der Transfer von abweichenden strukturellen Unterlagen hin zur reinen Betrachtung der Inhalte, die gemäß der Methodik identisch sind, fiel den Teilnehmenden nicht immer leicht. Diese unterschiedlichen Erfahrungen und Arbeitsweisen kommen auch bei der Bewertung des Zeitansatzes für die Übung zum Tragen. Einige Teilnehmende haben sich mehr Bearbeitungszeit gewünscht. Der für die Fortbildung entwickelte Steckbrief wurde insbesondere von Vertretern der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden (schwarze und orange Punkte) als hilfreiche Unterstützung bei der Bearbeitung einer Unfallhäufung gewertet.

Seminargesamtbewertung

Die Auswertung der Fragebögen zu Seminarende erlaubt einen guten Einblick in die Gesamtbewertung der Veranstaltung. Im Folgenden werden daher die Bewertung unterschiedlicher Einzelaspekte der Fortbildung (zum Beispiel Zielsetzung, Weiterempfehlungsabsicht) und das Gesamturteil jeweils zusammengefasst über alle drei Pilotseminare dargestellt.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer würden das Seminar mehrheitlich weiterempfehlen. 80 Prozent (n=37) der Befragten stimmen dieser Aussage uneingeschränkt zu. Die Themenzusammenstellung, die gute Struktur, die klare Zielsetzung, und die gute inhaltliche Erfassbarkeit erhielten von jeweils rund zwei Drittel der Schulungsteilnehmenden die volle Zustimmung, ein Drittel stimmten diesen Aussagen in der Regel teilweise zu.

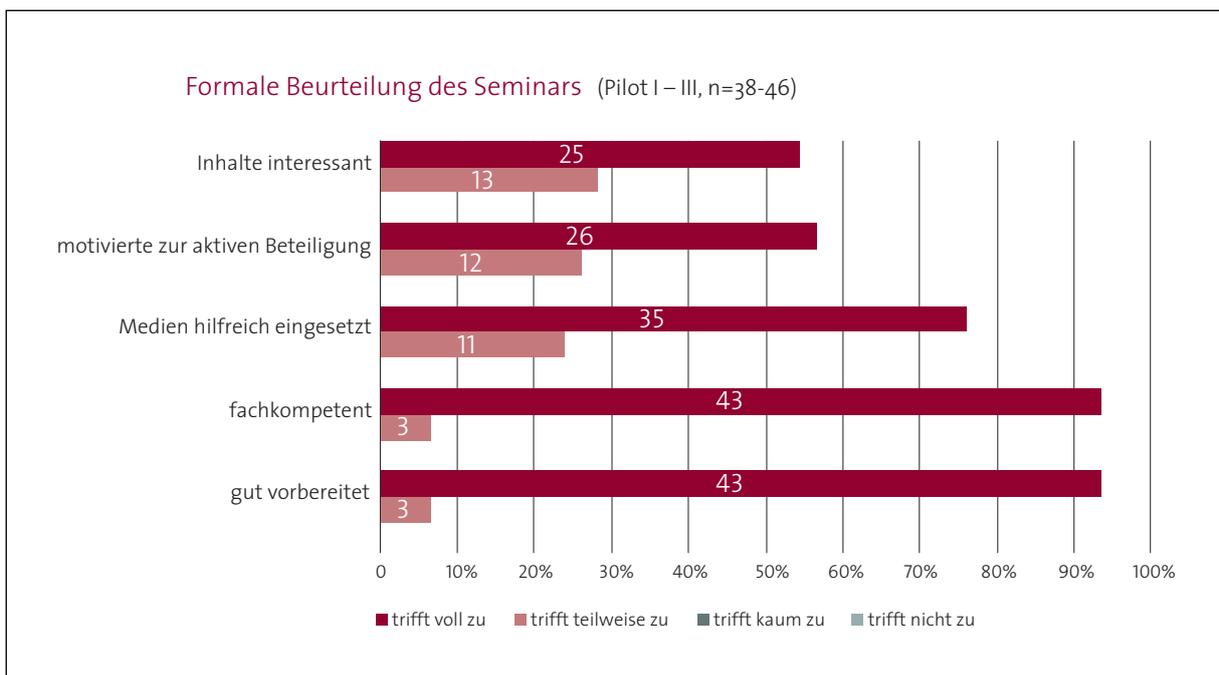
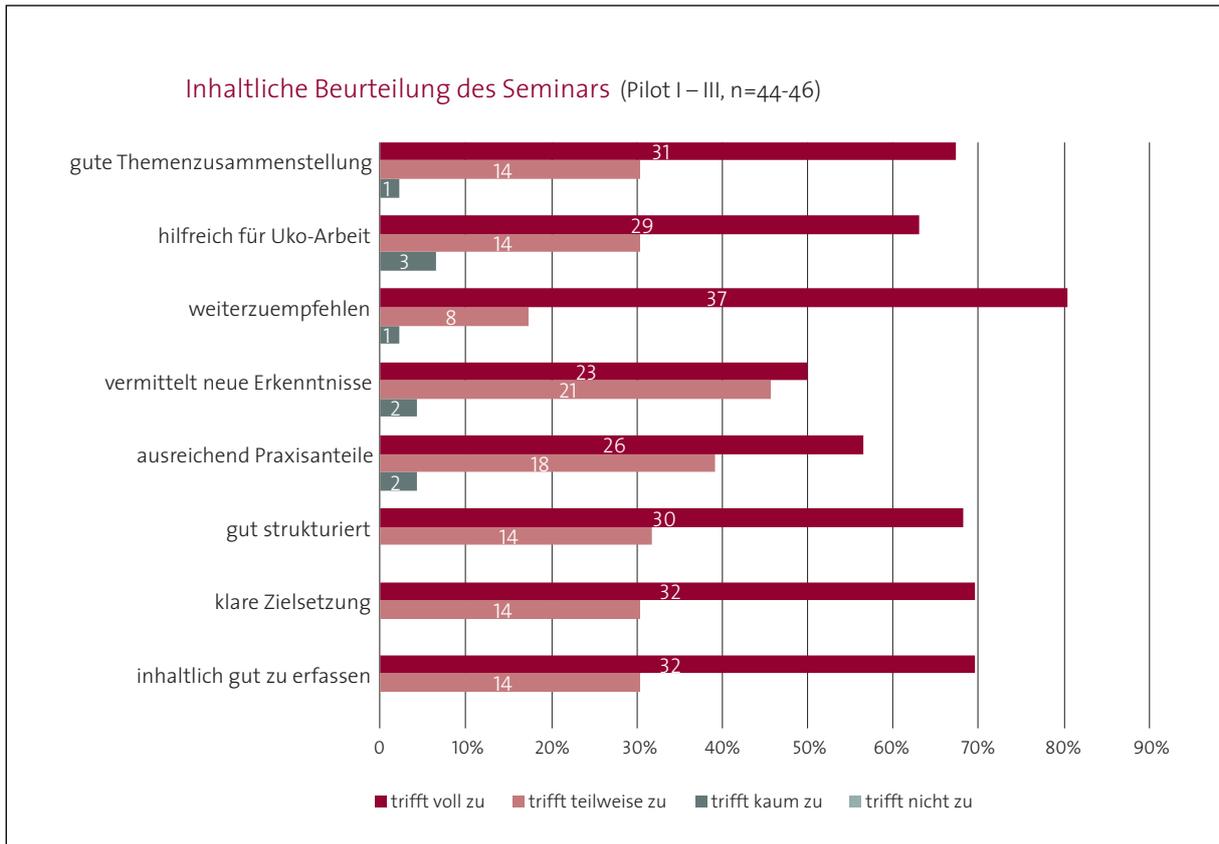
Die Teilnehmenden haben neue oder zumindest punktuell neue Erkenntnisse erhalten und bewerten die Fortbildung für ihre zukünftige Arbeit in der Unfallkommission als hilfreich. Für Einzelne der Befragten trafen die Bewertungsaspekte zwar kaum zu, keiner der 46 Befragten wählte aber die Antwortkategorie „stimme nicht zu“.

Je nach Behördenzugehörigkeit können sich leichte Unterschiede zeigen. Neue Erkenntnisse hat die Fortbildungsveranstaltung insbesondere den Vertreterinnen und Vertretern der Polizeibehörden vermittelt. Die Mitarbeiter/innen der Straßenverkehrs- und Baubehörden haben ihr Wissen teilweise erweitern können. Die Weiterempfehlungsabsicht ist bei allen Behörden in etwa gleich vorhanden. Das Fortbildungsseminar wurde insbesondere von Vertretern der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde bei nahezu allen Fragestellungen in der Tendenz etwas besser bewertet. Bei der Beurteilung der Fachkompetenz des Dozententeams und der Seminar-durchführung zeigten die Teilnehmenden hohe Zustimmungsquoten zu den Fragestellungen. Von den Bewertungsmöglichkeiten „trifft kaum zu“ und „trifft nicht zu“ wurde kein Gebrauch gemacht.

Zusammenfassend über alle drei Pilotseminare lässt sich sagen, dass

- es bereits vom ersten Seminar an keinen grundsätzlichen Änderungsbedarf hinsichtlich der Inhalte, Struktur/Aufbau und Zielsetzung gab,
- Anspruch und Inhalte der Fortbildung auf hohem Niveau und ausgewogen sind,
- das Schulungskonzept in der behördenübergreifenden Konzeption erfolgreich ist,
- sich die Teilnahme aller drei ständigen Mitglieder einer Unfallkommission bewährt hat, ebenso die Trennung voneinander im Rahmen der Übungsgruppen und Sitzordnung,
- individuelle Erwartungen und Erfahrungshintergründe die Bewertungsaspekte natürlicherweise beeinflussen und
- einer bundesweiten Anwendung der Gesamtkonzeption mit dem vorliegendem Curriculum durch ein kompetentes Seminar-team nichts entgegensteht.

Evaluation Pilotschulungen



Fazit

Mit Abschluss der dritten Pilotschulung ist das entwickelte Fortbildungscurriculum soweit ausgereift, dass kein grundsätzlicher inhaltlicher und struktureller Anpassungsbedarf mehr besteht. Das erarbeitete Curriculum inklusive der Beispielunterlagen ist in der vorliegenden Fassung unmittelbar ein- bzw. umsetzbar.

Insgesamt sind die inhaltlichen Schwerpunkte des Fortbildungscurriculums richtig gewählt und am Bedarf orientiert. Das Konzept bietet grundsätzlich die Möglichkeit, auf aktuelle Ergebnisse aus der Forschung oder auch Besonderheiten in einzelnen Bundesländern einzugehen, wenn dies für erforderlich gehalten wird. Ansonsten berücksichtigen die im Fortbildungscurriculum enthaltenen Inhalte die zurzeit aktuellen, in der Fachwelt relevanten und insbesondere für die Unfallkommissionen wichtigen Themengebiete.

Die finalen Zeitansätze – sowohl was die Gesamtseminardauer als auch die Zeitansätze der einzelnen Vorträge und Schulungsblöcke angeht – sind notwendig und angemessen. Eine Nettoseminardauer von mindestens 15 Zeitstunden zuzüglich der Pausenzeiten ist erforderlich, um die vorgegebenen Inhalte geeignet zu vermitteln. Sollen ergänzend z. B. neue Erkenntnisse aus aktuellen Forschungsprojekten vermittelt werden, so ist hierfür ein zusätzlicher Zeitbedarf vorzusehen. Wichtig sind ausreichende Zeiten für Pausen, da sie für den Erfahrungsaustausch untereinander genutzt werden (sollen). Sinnvoll kann im Zusammenhang mit den Übungen ein kleiner zeitlicher Puffer im Programm sein, um auf einen zeitlichen Mehrbedarf für die Durchführung der Übung reagieren zu können.

Weiterhin haben die drei Pilotseminare gezeigt, dass eine Umsetzung mit einem Referententeam sinnvoll ist. Die Abwechslung durch die Individualität des Einzelnen wirkt auflockernd, die unterschiedlichen Sichtweisen und Schwerpunkte/Kompetenzen bereichern die Diskussion. Dementsprechend wird für die zukünftige Umset-

zung die Bildung eines geeigneten Dozententeams empfohlen. Auch der Methodenmix und die Kombination aus Vorträgen, kleinen Einzelübungen, Diskussion und Gruppenübungen tragen wesentlich zum Erfolg der Fortbildung bei.

Die Evaluation der Pilotseminare macht zudem deutlich, dass das gewählte Konzept der Übung (Gruppeneinteilung, „Trennung“ der Unfallkommissionen, Übung am Rechner, bereitgestellte Materialien) sinnvoll, von den Teilnehmenden akzeptiert und gut bewertet worden ist. Durch die Mischung der Unfallkommissionen während der Übungseinheiten wird der Erfahrungsaustausch untereinander gefördert und die Teilnehmer/innen können zusätzliche Erkenntnisse aus der Arbeit bzw. zu den Arbeitsweisen anderer Kommissionen für sich generieren. Eine Teilnahme von bis zu 18 Personen (entspricht 6 Unfallkommissionen bei je drei Vertretern/innen) hat sich insbesondere im Hinblick auf die Durchführung und Betreuung der Übungen als sinnvoll herausgestellt.

Der für die strukturierte Bearbeitung einer Unfallhäufung entwickelte Steckbrief, der im Rahmen der Übung zur Unfallanalyse in der ersten und zweiten Pilotschulung angewendet wurde, stellt ein gutes Hilfsmittel zur Strukturierung der Arbeit dar. Das im Rahmen der zweiten Übung zur Maßnahmenfindung und Wirtschaftlichkeitsberechnung verwendete Excel-Tool der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Maßnahmenbewertung wurde ebenfalls als gutes Hilfsmittel bewertet.

Empfehlungen

Empfehlungen

Die dargelegten Erkenntnisse in Verbindung mit den Ergebnissen der UDV-Studie zum Status Quo der Unfallkommissionsarbeit in Deutschland führen zu den folgenden Empfehlungen:

Fortbildungsbedarf anerkennen

Die Notwendigkeit einer Grundausbildung bei Aufnahme der Tätigkeit in einer Unfallkommission ist weitgehend anerkannt und wird in fast allen Bundesländern nach sehr ähnlichen Strukturen angeboten. Alle Länderkonzepte basieren auf dem bundeseinheitlichen Curriculum für die Ausbildung von Uko-Mitgliedern und wurden gegebenenfalls länderspezifisch angepasst. Der Grad der Teilnahme an einer Grundqualifizierung ist in Abhängigkeit der Behördenzugehörigkeit unterschiedlich.

Fortbildungen sind bundesweit die Ausnahme. Eine Grundqualifikation - sei sie auch noch so gut - reicht für eine erfolgreiche Unfallkommissionsarbeit nicht aus.

Fortbildungen umsetzen

Die Evaluation der Pilotseminare zeigt, dass die Teilnehmer/innen praxisorientierte Fortbildungsangebote begrüßen und weiter empfehlen würden. Sie werden aber nur in sehr wenigen Bundesländern regelmäßig und in der Regel auch nicht standardisiert angeboten. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse, neue Arbeitshilfen und die Vertiefung vorhandenen Wissens tragen zur verbesserten Bekämpfung von Unfallhäufungen bei. Fortbildungen sollten regelmäßig und mit einem kompetenten Ausbildungspersonal angeboten werden. Zur Unterstützung stellt die UDV das Fortbildungscurriculum inklusive Schulungsmaterialien auf Anfrage (uko@gdv.de) für Ausbilder und Ausbilderinnen kostenfrei zur Verfügung.

Aus- und Fortbildungsteilnahme verpflichtend

Eine Verpflichtung zur Teilnahme an einem Qualifizierungsseminar gibt es nahezu nicht. Dies gilt für die Grundausbildung ebenso wie für die Fortbildungen, sofern sie überhaupt angeboten werden. Im Sinne der europäischen Richtlinien über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur, des Verkehrssicherheitsprogrammes 2011-2020 des Bundes und der Verkehrssicherheitsziele der Bundesländer sollte der erfolgreiche Besuch von Aus- und Fortbildungsseminaren für Mitglieder von Unfallkommissionen verpflichtend sein.

Weitere Informationen unter:

- www.udv.de/de/strasse/verkehrssicherheitsarbeit
- www.unfallkommission.de



Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43/43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Telefon 030 . 20 20 - 58 21
Fax 030 . 20 20 - 66 33

unfallforschung@gdv.de
www.udv.de
www.gdv.de

Facebook: facebook.com/unfallforschung
Twitter: [@unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
YouTube: youtube.com/unfallforschung

Redaktion:
Dipl.-Ing. Petra Butterwegge
Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp

Gestaltung:
pensiero KG, www.pensiero.eu

Bildquellen:
bueffee GbR, UDV

Erschienen: 09/2016



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel.: 030/20 20 - 50 00, Fax: 030/20 20 - 60 00
www.gdv.de, www.udv.de