

Recht auf Unsicherheit

Ype Wijnia und John de Croon

22. März 2013

In den letzten Jahren haben wir eine riesige Verbesserung der Sicherheit gesehen, resultierend in einer immer höheren Lebenserwartung. Die einfachste ist wahrscheinlich der Abwesenheit von Krieg in Westeuropa, eine der großen Errungenschaften der Europäischen Union und der Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Frankreich. Aber auch im Bereich der medizinischen Versorgung, Lebensmittelsicherheit, Arbeitssicherheit und die Verkehrssicherheit sind große Verbesserungen erreicht. Aber Unfälle passieren noch immer. Wenn man darüber nachdenkt, ist das bemerkenswert. Niemand¹ geht unterwegs mit der Idee, einen Unfall zu verursachen oder nicht mehr nach Hause zu kommen. Aber warum geschieht es noch immer?

Zuerst ein bisschen Geschichte. Menschen (und auch andere Tiere) machten einen Unterschied zwischen Menschen die ihre eigene Gruppe / Stamm gehören, und Menschen die nicht dazu gehören. Innerhalb der eigenen Gruppe goldenen Regeln (wie "Du sollst nicht töten"), sondern darüber hinaus goldene Regeln nicht. Menschen eines anderen Stammes könnten man fangen, als Sklave halten, töten und essen. Zu Beginn der industriellen Revolution sahen wir dies in gewissem Sinne. Die Arbeiter in der Fabrik waren von einer anderen Gruppe (Klasse) als die Besitzer der Fabrik, und wenn Arbeiter bei der Arbeit getötet wurden, gab es andere Arbeiter bereit die Arbeit zu tun. Das pflegen der Arbeitsbedingungen war etwas für die erleuchtete Leute. Aber aus der Sicht des Arbeitnehmers gab es ein Vorteil, in einer Fabrik zu arbeiten. Es gab mindestens ein Einkommen. Angesichts all der Krankheiten und Hunger in Werte die ein kleiner Bauer erlitt, war einen Unfall einem akzeptablen Risiko. Mit zunehmendem Wohlstand entwickelte auch die Forderung nach mehr Sicherheit; Immerhin hatten die Menschen mehr zu verlieren. Technologie in Form von Medizin, sauberes Trinkwasser, Kanalisation, Gas, Strom und so weiter machte es möglich. Manchmal wäre die Technologie auch destruktiv eingesetzt, aber wir beteiligen nicht in dieses.

Mit dem Aufkommen neuer Technologien entstanden neue Risiken, aber beispielsweise der Luftfahrt und in der Automobilindustrie hat einen kontinuierlichen Verbesserungszyklus für hochsichere Geräte gewährleistet. Autos kamen bis in die siebziger Jahre leicht zu rutschen und wenig Schutz wird geboten bei einem Unfall (auf schwedische und einige deutsche Autos nach): Sicherheitsgurte waren nicht Standard. Heutzutage ist es ganz anders. Autos sind mit Abkürzungen wie ABS, EBD, ESC, ESP, SIPS und TCS gefüllt. Zusätzlich ist die Strukturfestigkeit der Autos enorm zugenommen. In einem Crashtest zwischen den Generationen fuhr einen kleinen Kuchenform fast durch einem der ehemaligen Sicherheitsmonumenten. Die Eigensicherheit ist enorm gestiegen. Aber irgendwann kann alles kaputt. Auf eine hohe Geschwindigkeit sind Autos immer noch nicht gewachsen gegen Bäumen, Überführungen, LKWs und Züge. Bei einem Entwurf kann damit Rechnung gehalten werden, aber das ist entweder sehr teuer oder andere Funktionalität wird verloren. Da die Technologie Grenzen hat, ist die Verbesserung der Sicherheit auch Verhaltensänderung genutzt. Im Verkehr ist ein typisches Beispiel die Verwendung von Alkohol oder Drogen, sondern auch die Durchsetzung Geschwindigkeitsbegrenzungen. Ein dritter Bereich der verbessert werden könnte, ist die Benutzerschnittstelle („user interface“). In Bezug auf die Geräte sind das die Ergonomie und eine sichere Maschinensteuerung. Zum Beispiel eine Bedienung von der Richtung Anzeiger durch das Lenkrad beim Auto, kann zu schwierige Situationen in einer Kurve führen. Aber auch bei der Gestaltung der Straße spielt dies. Eine Straße wo nicht schneller als 50 km/h gefahren werden darf (kreuzende Radfahrer und Fußgänger), soll nicht entworfen sein als eine Autobahn, wo man leicht 180 km/h kann. Enge Gassen, Kurven, Schwellen und so weiter lassen der Geschwindigkeit natürlich senken. Die optische Verengung wie 60km Zonen ist ein Beispiel, wie die Positionierung der Mopeds auf der Straße statt auf dem Radweg.

¹ Natürlich gibt es immer Ausnahmen, aber das ist kleiner als ein Prozentsatz und in der Regel fällt dies auch unter die Kategorie von Mord und nicht unter Unfall

Darüber hinaus wird häufig Fahrtraining angeboten für Menschen, die ihre eigene Sicherheit verbessern wollen. Bei uns in Niederlande im Volksmund oft als „Rutsch Training“ benannt, obwohl es offiziell eine Training ist wo man lernt nicht zu Rutschen. Auf einem geschlossenen Bereich muss der Fahrer eine Handlung durchführen, die die Stabilität des Fahrzeugs stört. Die spezielle (glatte) Oberfläche führt zu einer unkontrollierten Bewegung des Autos (der Rutsch), und der Fahrer kann versuchen das Auto wieder unter Kontrolle zu bekommen. Das erste Mal ist in der Regel nicht erfolgreich, aber nach ein paar Übungen haben die meisten Teilnehmer es geschafft. An einem Tag werden alle möglichen Schleudersituationen einmal genommen, und die Teilnehmer erhält ein Zertifikat, nachdem das beweist dass sie den Kurs erfolgreich abgeschlossen haben. Eine große Verbesserung für die Sicherheit würde man sagen.



Leider scheint dies nicht der Fall (Parker et al, 1995²). Menschen die ein Fahrsicherheitstraining gefolgt haben, fahren gefährlicher als die, die sie nicht befolgt haben. Rara, warum? Die Erklärung ist ganz einfach. Menschen die einen verfolgt haben, denken dass sie einem Auto aus einem Rutsch bekommen können und daher weniger ihr Bestes tun, um einen Rutsch zu verhindern. Mit anderen Worten, sie fahren schneller und bremsen stärker. Aber das Problem ist, dass Sie auf einer Kompaktkurs nicht lernen, ein Auto aus einem Rutsch zu bekommen. Sie lernen dass es möglich ist, aber viel wichtiger ist dass Sie lernen dass selbst wenn Sie wissen was zu erwarten, dass es in der Regel nicht das erste Mal erfolgreich ist. In der Praxis müssen Sie zunächst sehen welcher Type Rutsch es ist und dann müssen Sie genau an dem richtigen Zeitpunkt die entsprechende Aktion ausführen (Nachaufnahme gibt es in der Praxis von Unfällen nicht). Ein Bericht über die verschiedenen Ursachen von Unfällen und Lehren aus verschiedenen Sicherheitsdisziplines³ zeigt ein ernüchterndes hohe Wahrscheinlichkeit von 55% ein Fehler zu machen (den unerwarteten Rutsch beim Auto klassifizieren wir als Kategorie A). Also, wenn Sie schon etwas über die Rutsch mit nach Hause nehmen, es ist dass Sie zu jeder Zeit versuchen einen Rutsch zu vermeiden, weil Sie keine Chance haben beim Rutsch. Normalerweise wird dies nicht gesagt beim „Rutsch Training“, aber in einem defensiven Fahrsicherheitstraining wird auf dies „gehämmert“, Grund warum dies funktioniert.

Diese paradoxe Ergebnisse kann man tatsächlich auch sehen, wann Technologie wird verwendet um die Sicherheit zu verbessern. Menschen die Winterreifen montieren lassen, denken dass Sie mit Winterreifen ebenso fahren können als mit Sommerreifen, aber das ist wirklich nicht der Fall. Menschen die einen Allradantrieb haben bekommen leichter Geschwindigkeit in den Schnee und denken das sie daher auch sicher schneller können, aber Bremsen an allen vier Rädern haben Autos schon Zeit lange, und hilft der Allradantrieb nicht. Aber Ausnahmen, die meisten Menschen haben keine Ahnung welche Technologie in ihre Autos montiert ist und fahren sie so, wenn sie ohne die Technologie ausgestattet ist. Diese Technologie ist dann wirklich eine zusätzliche Sicherheit.

Insgesamt lehrt uns dies, dass die Haltung von Unfällen die wichtigste ist. Wird als Unfall als ein unglücklicher Zufall gesehen dass manchmal passiert, dann ist ein gewisser Restrisiko unvermeidlich. Sondern ist die Voraussetzung das jeder Unfall das Ergebnis ist eines aktiven Fehlers, dann können sehr dramatische Verbesserungen erzielt werden. Mit der Idee der aktiven Fehler in den Sinn kommt die unvermeidliche Frage ob Mitarbeiter das Recht haben, sich unsicher zu benehmen. Keine Organisation der Welt wird diese Frage zu bejahen, wenn auferlegt.

John de Croon und Ype Wijnia sind Partner bei AssetResolutions BV, einer Firma, die Ype und John gegründet haben. Im Gegenzug geben sie in dieser wöchentlichen Kolumne ihre Ansichten zu allen Aspekten der Asset Management. Die Kolumne werden auf der Website der AssetResolutions veröffentlicht, , <http://www.assetresolutions.nl/de/kolumnen>

² Diese Ergebnisse wurden anschließend in verschiedenen Ländern bestätigt

³ Drs. R.J. Davids. R-2003-19. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Tabelle Seite 45