



EUROPEAN CHEMICAL
TRANSPORT ASSOCIATION



Behaviour Based Safety (BBS): Ein Engagement für Gesundheit und Sicherheit der LKW-Fahrer

BERICHT VON DER ECTA KONFERENZ - BBS
WWW.ECTA.BE

ECTA unterzeichnet die Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit

Am 25. November 2005 unterzeichnete Luc Haesaerts in seiner Funktion als Vorsitzender der ECTA offiziell die europäische Charta für Straßensicherheit in Gegenwart von Stefan Tostmann, Leiter der Abteilung Straßensicherheit der GD Transport der Europäischen Kommission.

Die ECTA verpflichtet sich dazu, Maßnahmen in ihrem Verantwortungs- und Tätigkeitsbereich zu untersuchen, zu unterstützen und pro-aktiv zu fördern, die die Verbesserung der Straßensicherheit beschleunigen.

Im Einzelnen wird ECTA alle Anstrengungen unternehmen,

- um unter ECTA-Mitgliedern die Umsetzung der ECTA-EPCA-Cefic Richtlinien für bewährte Praktiken zu fördern, insbesondere jene im Bereich Straßensicherheit und Fahrerschulungen nach BBS Regeln;
- um unter ECTA-Mitgliedern spezifische Anforderungen an ESP-Systeme bei Neufahrzeugen sowie an moderne Technologien zur Verbesserung der Fahrzeug-Sichtbarkeit zu erfassen.

Stefan Tostmann, Leiter der Abteilung Straßensicherheit der GD Transport der Europäischen Kommission, begrüßte die Entscheidung der ECTA aufs Wärmste, da „gerade Straßensicherheit eine zentrale Rolle in der europäischen Verkehrspolitik spielt.“ Die EU-Kommission hat sich 2001 das Ziel gesetzt, die Anzahl der Verkehrstoten bis 2010 um 50 % zu verringern,

spricht 25.000 Leben zu retten. Die Zahlen für 2005 zeigten eine Besserung, zusätzliche Anstrengungen seien jedoch notwendig. Tostmann brachte die Botschaft der „Straßensicherheits-Charta“ an die EU-Bürger auf den Punkt: „Jeder kann etwas dazu beitragen, um dieses Ziel zu erreichen. Es handelt sich dabei um eine freiwillige Verpflichtung, nicht um ein Druckmittel der Kommission. Wir begrüßen das Engagement der ECTA, da ihm realistische Ziele, messbare Ergebnisse und ein Termin-Kalender zu Grunde liegen.“

„Die heutige Unterzeichnung der Charta durch die ECTA ist ein bedeutendes Ereignis für uns,“ meinte Tostmann, „denn gerade die Unterstützung großer Organisationen ist für uns sehr wertvoll, weil sie der Sicherheits-Charta größere Sichtbarkeit verschaffen. Wir laden alle Mitgliedsunternehmen der ECTA ein, die Charta zum Zeichen ihres Engagements für Straßensicherheit zu unterzeichnen.“

„Die Unterzeichnung der Europäischen Straßensicherheits-Charta ist ein Meilenstein für uns!“ meinte Luc Haesaerts, Vorsitzender der ECTA und CEO von Haesaerts Intermodal. „Die ECTA ist stolz auf die gemeinsamen Anstrengungen der chemischen Transportindustrie zur Verbesserung der Straßensicherheit und auf ihre Bemühungen, Investitionen unserer Industrie in sicheres Fahren auch allen Stakeholdern zunehmend bewusst zu machen.“



Was ist BBS?

BBS ist ein Programm zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr durch die positive Beeinflussung des Fahrerhaltens mittels Beobachtung, Schulung und Kommunikation im Fahrer-Einzeltraining.

Zwei ECTA-EPCA-Cefic Richtlinien* für BBS:

- > Sicheres Lenken von Gütertransportfahrzeugen
- > Sicheres Be- und Entladen von Gütertransportfahrzeugen

* ECTA-EPCA-Cefic Richtlinien fassen bewährte Sicherheitspraktiken in der Versorgungskette von Chemikalien zusammen. Sie wurden in gemeinsamen Arbeitsgruppen von Vertretern der Chemieindustrie und des Chemie-Transportgewerbes erarbeitet und sind auf den Internetseiten www.ecta.be als Download verfügbar.

Um einen standardisierten und kohärenten Ansatz in der Fahrerausbildung für beide Industriezweige zu definieren, haben Vertreter der Chemie- und Chemietransportbranche in einer Cefic/ECTA Arbeitsgruppe bisherige Fahrerausbildungsmethoden unter die Lupe genommen und bewährte Methoden („Best Practice“) in Form der BBS-Richtlinien von ECTA/EPCA/Cefic zusammengefasst. Das BBS-Programm richtet sich an alle europäischen Transportunternehmen mit Schwerpunkt auf Transporten von Chemikalien und sollte von jedem dieser Unternehmen individuell umgesetzt und zur Anwendung gebracht werden.

Wie lässt sich das BBS-Programm für Fahrer umsetzen?

Die Durchführung des BBS-Projekts sollte für das Transportunternehmen ein wichtiges Element im Rahmen ständiger Verbesserungsprogramme darstellen. Es sollte folgende Schritte beinhalten:

Die Geschäftsleitung entwickelt einen Ausführungsplan für BBS und ein Schulungsprogramm, die auf den Prinzipien der oben genannten ECTA-EPCA-Cefic Richtlinien basieren.



Interne oder externe Fahrertrainer werden ausgewählt und nach den genannten Richtlinien ausgebildet.



BBS-Trainer führen individuelle Schulungen im Straßenverkehr mit den Fahrern durch.



Die Fahrertrainer erstellen einen Beurteilungsbericht für jeden geschulten Fahrer. Die Ergebnisse werden in einer Datenbank erfasst.



Die Fahrer erhalten eine Kopie der Beurteilung und haben die [mancherorts vom Gesetz geforderte] Möglichkeit ihre persönlichen Akten einzusehen.



Das Unternehmen sammelt Daten der wichtigsten Leistungsindikatoren wie Unfall- und Störfallstatistiken, Benzinverbrauch, Instandhaltungskosten, Versicherungsprämien und Bußgeldbescheide.



Die Analyse der Entwicklung bestimmter Leistungsindikatoren bietet der Unternehmensleitung ein nützliches Instrument zur ständigen Verbesserung des BBS-Programms.



Die Umsetzung des BBS-Programms wird mittels einer SQAS-Bewertung des Transportunternehmens in Abständen von jeweils drei Jahren geprüft.

ECTA TAGUNG KORTRIJK, BELGIEN, 25-11-2005

BBS Trainingsmethoden für Fahrer

Luc Haesaerts p. 4

Schulung der Trainer für „Sicheres und sparsames Fahren“ (SAFED)

Roger Worth p. 5

Aus der Sicht der Fahrer Motivationsaspekte bei BBS

Jacco Van Holten p. 6

Auswahlverfahren von BBS Trainern

Klaus Wessing p. 7

Einbindung von BBS ins Human Resources Management

Pierre-Alain Saclier p. 8

Was ein Chemiekonzern von seinem Dienstleistungspartner erwartet

Luc Renier p. 9

Verbesserung des Risikoprofils durch akkurate Unfall- und Schadensregistrierung

Ole Zeeman p. 10

Zum Abschluss

Cathy Demeestere p. 11

ECAT sponsert Sicherheits-Demo bei der TRAILER 2005

p. 11



BBS Trainingsmethoden für Fahrer

Luc Haesaerts | Vorsitzender der ECTA, CEO von Haesaerts Intermodal, Belgien



Luc Haesaerts, Vorsitzender der ECTA, eröffnete die Tagung zum Thema BBS zuverlässig: „In den vergangenen fünf Jahren konnte ich erhebliche Fortschritte im Gesprächsklima zwischen Industrie und Transportgewerbe beim Thema Sicherheit feststellen. Gemeinsam ist uns klar geworden, dass der menschliche Faktor der Schlüssel zu mehr Sicherheit ist.“ Für Luc Haesaerts, CEO von Haesaerts Intermodal, können und müssen sicherheitsrelevante Verhaltensänderungen bei jedem Mitarbeiter eines chemischen Transportbetriebs erzielt werden, vom Top-Management über das Verwaltungspersonal zu den Planungsverantwortlichen... und natürlich bei den Fahrern. „BBS muss auf allen Ebenen der Firma zugänglich gemacht werden, um ein besseres Sicherheitsbewusstsein im gesamten Unternehmen zu schaffen. Wenn es um die Sicherheit geht, sind alle gleich. Fassen Sie sich daher knapp und klar.“ Er empfahl positive Beispiele anzuführen, um die Vorteile für das Unternehmen aufzuzeigen. „Analysieren Sie auch Ihre Firmendaten um bestimmte Verhaltensmuster herauszufinden und benennen sie die wichtigsten Bereiche, in denen Fortschritte gemacht werden können. Sprechen Sie auch mit ihren Versicherungspartnern, mit Kollegen, mit Kunden – jeder einzelne ist davon betroffen.“ Jene, die Mehrkosten für Sicherheit fürchten, ließ Luc Haesaerts wissen: „Dies ist die kleinste denkbare Versicherungsprämie, die Sie zahlen können!“

In Haesaerts eigener Firma ist BBS-Training Bestandteil der Fahrerschulung und wird in einer interaktiven Eins-zu-Eins Trainingseinheit (Fahrer/Trainer) an Bord des dem jeweiligen Fahrer vertrauten Fahrzeugs absolviert. Nach einem halben Tag des Beobachtens in der Kabine setzen sich Trainer und

Fahrer zum gemeinsamen Mittagessen und der Trainer teilt dem Fahrer seine Beobachtungen mit. Luc Haesaerts empfahl auch positives Feed-Back in schriftlicher Form zu geben, etwa durch einen Brief nach Hause, damit auch die Familie stolz auf die Anerkennung des Fahrers als „verantwortlicher und wichtiger Mitarbeiter seiner Firma“ sein kann.

Auf Management-Ebene der Firma wäre Datensammeln und –verarbeiten ein ganz wesentlicher Teil des BBS-Programms. Auswertung und Beurteilung in regelmäßigen Abständen wären absolute Pflicht, sowohl in Bezug auf das Gesamtunternehmen als auch auf jeden einzelnen Fahrer. „Aber nie mit ‚erhobenem Zeigefinger!‘“ riet Haesaerts. „Lassen Sie Ihren Fahrer einfach wissen, dass das, was er natürlicherweise schon richtig macht, noch verbessert werden kann.“ Zuletzt sollten Transportbetriebe auch ihre Kunden aktiv in die Kommunikation rund um BBS einbeziehen. Kunden sollen sich der wertvollen Rolle von BBS-orientierten Fahrern bewusst werden und lernen, welche Vorteile und indirekten Einsparungen dadurch erreicht würden.

„Analysieren Sie Ihre Firmendaten um bestimmte Verhaltensmuster herauszufinden und benennen sie die wichtigsten Bereiche, in denen Fortschritte gemacht werden können.“

Bei der Frage, wie die Chemie-Industrie auf die Einführung von BBS reagiert hätte, verwies Luc Haesaerts auf

SQAS : „Als die Branche SQAS in den 90er Jahren eingeführt hat, verdanken wir die andauernde Verbesserung im Sicherheitsmanagement vor allem den Anforderungen unserer Kunden. Seit der Gründung der ECTA hat das Chemietransportgewerbe enorme Fortschritte gemacht und Richtlinien bewährter Praktiken heraus gegeben, die in gemeinsamen Arbeitsgruppen mit EPCA und Cefic erarbeitet worden sind. Heute nehmen wir eine pro-aktive Haltung durch ein geeintes Auftreten der ECTA ein und behandeln Sicherheitsfragen als eines der vorrangigsten Ziele unserer Industrie. BBS-Programme bieten neue Chancen auf diesem Gebiet und die Industrie sollte daran Teil haben und BBS als Fortschritt für Sicherheit und Qualität anerkennen.“



Schulung der Trainer für „Sicheres und sparsames Fahren“ (SAFED)

Roger Worth | Leiter der Abteilung für Logistik-Forschung des Verkehrsministeriums, Großbritannien



Roger Worth berichtete über das SAFED Projekt des britischen Verkehrsministeriums zur Schulung von Trainern für Einzeltraining von LKW-Fahrern. Das Programm wurde entwickelt, um der britischen Wirtschaft größere Wettbewerbschancen in Zeiten steigender Treibstoffpreise zu sichern und um dem Wunsch der Öffentlichkeit nach einer nachhaltigen Vertriebspolitik nachzukommen, die sowohl Umwelt- als auch Sicherheitsaspekte umfasst. „Wir müssen allerdings Sicherheitsfragen auch kommerziellen Mehrwert beimessen um bewährte Praktiken im Frachtgewerbe zu fördern,“ hob Roger Worth hervor. Nach einer Revision existierender Programme, Workshops mit Stakeholdern und der Erarbeitung provisorischer Richtlinien hat das Verkehrsministerium schließlich 50 000 Exemplare eines „Best Practice“-Führers für SAFED-Standards aufgelegt, der auch via Internet (www.safed.org.uk) verfügbar ist.

Die Trainingsprinzipien sind einfach und gründen auf interaktivem Lernen; ein, bzw. manchmal zwei Fahrer werden von einem Lehrer einen Tag lang trainiert, erst in theoretischer Interaktion mit Video-Unterstützung, dann im praktischen Fahrtraining. „Wir benutzen auch Telematik, um Vorteile quantifizieren zu können und Betrieben zu zeigen, wie nützlich der Einsatz von Telematik im Güterverkehr sein kann, da nur 10% aller LKW mit Telematik ausgerüstet sind.“ Ziel des Programms ist sein mittelfristig autonomer Weiterbestand. Öffentliche Gelder würden nur in der Anfangsphase eingesetzt, um die Nützlichkeit des Programms unter Beweis zu stellen und Industrie, Trainer und Fahrer zu überzeugen. „Im

Roger Worth unterstrich die Bedeutung des Einzelfahrertrainings im Gütertransport.

ersten Jahr wurden 6 375 Fahrer ausgebildet, die meisten davon in ihren eigenen Fahrzeugen. Vorteile wurden gemessen und dienen als überzeugende Argumente für Firmen, um in SAFED-Training zu investieren. Durch besseres Gangschalten etwa spart ein Fahrer jährlich rund 1 640 € Treibstoff und stößt 1 580 kg weniger CO aus. Insgesamt erwarten wir von dem Programm eine Verringerung des CO-Ausstosses um 10 Millionen kg im ersten Jahr durch effektiveres, treibstoffsparendes Fahrverhalten.“ Nichtsdestotrotz bliebe es nach Roger Worths Erfahrung schwierig, Firmen das Programm zu verkaufen, da sie langfristige Vorteile sehen wollen. Die Trainer würden daher auch im Verkauf des Programms mittels Fallstudien geschult. Das Programm könnte auch Fahrern von Kleinlastern, Bussen und Taxis zu Gute kommen. Ein zusätzliches Modul zum Einzeltraining stellte das Training am Simulator (TDST) dar, mit dem Gefahrensituationen (schwierige Straßenbedingungen, Reifenplatzer, Überschlag etc.) trainiert werden können. Von der Bedeutung des Einzeltrainings im Güterverkehr zeugte auch die Tatsache, dass es bereits Bestandteil des britischen Berufsbildungsganges zum Erhalt eines CPC (certificate of professional competence) für Fahrer ist, in Übereinstimmung mit der EU-Richtlinie 2003/59/EC.

In der nachfolgenden Diskussion riet Roger Worth der ECTA, eine noch pro-aktivere Rolle in der Förderung von BBS unter ihren Mitgliedern zu spielen: „Ein auf regelmäßige Fortschritts-Berichte gründendes zentrales Benchmarking der einzelnen Mitglieder in Hinblick auf BBS könnte ein hilfreiches Mittel sein, um jedem Betrieb wissen zu lassen, wo er vergleichsweise steht.“

„Im

„Im



Aus der Sicht der Fahrer Motivationsaspekte bei BBS

Jacco Van Holten | Deputy Director, Den Hartogh Liquid Logistics, Niederlande



Den Hartogh beschäftigt 450 Fahrer in der ganzen EU und rund 100 Vertragspartner. Den meisten wird eine interne Schulung im „Den Hartogh Training Institut“ geboten, die auch Schulungseinheiten BBS in Kombination mit defensivem Fahren anbietet. „Wenn

Sie von ihrem Fahrer verlangen, wie ein Profi zu fahren, dann sollten Sie ihn auch wie einen Profi behandeln,“ hob Jacco Van Holten hervor. „Ihre Berichte über Risiken und ihre Verbesserungsvorschläge müssen ernst genommen werden und prompt adäquate Änderungen nach sich ziehen.“ Um Verbesserungen durch BBS-Training zu erzielen, „ist es unheimlich wichtig, dass das Management es ernst damit meint,“ meinte Van Holten, „ansonsten ist dies reine Zeit- und Geldverschwendung!“ Die zentrale Botschaft müsste durch Firmenmitglieder vermittelt werden, die hohes Ansehen bei den Fahrern genießen, etwa der technische Direktor, um sie davon zu überzeugen, dass BBS mehr als „noch eine Schulung“ oder „ein Marketing-Gag“ ist. „Erst müssen wir ihre Köpfe öffnen,“ so Van Holten. BBS ist bei Den Hartogh Bestandteil der allgemeinen Schulungslehrgänge für alle Beschäftigten, vom Spitzenmanager über die Planungsabteilung zu den Buchhaltern. Eine einzige Trainingseinheit reichte jedoch nicht aus, um die Leute nicht nach kurzer Zeit wieder in alte Gewohnheiten verfallen zu sehen. „Die Botschaft muss fortdauernd wiederholt werden. Kommunizieren Sie, hören Sie zu und geben Sie entsprechendes Feed-Back.“ Tachograph-Daten und Treibstoffverbrauch gemeinsam mit dem Fahrer analysieren wäre ein gutes Mittel, um den Fahrer stolz auf seine Leistung zu machen. Das firmeneigene Magazin „INSIDE“ diente ebenfalls dem Feed-back, sowie Erfah-

„Die Botschaft muss fortdauernd wiederholt werden. Kommunizieren Sie, hören Sie zu und geben Sie entsprechendes Feed-Back.“

runge auszutauschen und Vorschläge einzubringen.

Den Hartoghs Trainingsakademie bedient sich eines Fragebogens zur abschließenden Bewertung des Trainings durch die Fahrer. Auf Grundlage der Ergebnisse würden die Trainingsprogramme permanent verbessert. Die Firma hätte sich entschlossen, hoch qualifizierte Lehrer einzusetzen, die oft selbst keine Fahrer wären, und alle Schulungslehrgänge an einem Ort zu zentralisieren. Van Holten ergänzte, dass die Anwesenheit von Kundenvertretern bei BBS-Schulungen einen sehr positiven Eindruck auf die Fahrer machte. Er riet dazu, Kunden oder Logistik-Manager einen Tag lang mit einem Fahrer auf die Reise zu schicken, damit sie die Arbeitsbedingungen und die Fähigkeiten des Fahrers in der Realität kennen lernten. Ein weiterer Rat Van Holtens bezog sich auf so genannte „Beinahe-Unfälle“, über die Fahrer erst dann berichten, wenn man sie etwa am Ende der Arbeitswoche dazu befragte, welche Situation sie in den letzten Tagen als „die gefährlichste“ einstufen würden. Diese

Interaktion öffnete ihnen die Augen, um gefährliche Situationen in der Folge besser wahrnehmen zu können.

Auf die Frage, wie Den Denhartogh es anstellte, um BBS auch beim nicht-fahrenden Personal populär zu machen, antwortete Van Holten: „Obwohl die Fahrer die größte Risikogruppe darstellen, geht BBS jeden bei uns an. Andere Arbeitsumgebungen gewinnen auch durch sichereres Verhalten. Eine Stiege runter zu gehen ohne das Geländer zu benutzen, stellt schließlich auch ein Risiko dar.“ Seiner Erfahrung nach sollte man „Fahrer nicht in eine Ecke stellen, wenn es um Sicherheit geht. Die Message von BBS wirkt wesentlich stärker, wenn sie auch für den Finanzdirektor der Firma gilt.“ Bei Den Hartogh wird demnach jeder, der ein Auto lenkt, mit den BBS-Prinzipien vertraut gemacht.



Auswahlverfahren von BBS Trainern

Klaus Wessing | COO Talke Gruppe, Deutschland



Als Klaus Wessing, Spitzenmanager der Talke Gruppe, das Anforderungsprofil für BBS-Trainer in den ECTA Richtlinien nachlas, konnte er sich des Eindrucks nicht erwehren, er müsse nach „dem Sohn von Superman und Mutter Theresa, der sein Ingenieursstudium

abgeschlossen hat und nach einem Diplomaten-Lehrgang beschloss, LKW-Fahrer zu werden“ Ausschau halten. Ein Paradoxon: „Obwohl Fahrer-Lehrer der Schlüssel zu erfolgreichem BBS-Training darstellen, sind Fahrer, die alle Kriterien für den Trainerposten erfüllen, schwer zu finden.“ In seiner Firma erfüllten nur 2 % der Fahrer die Auswahlkriterien. Den meisten fehlte es an den entsprechenden Sozialkompetenzen. Die Talke Gruppe hatte daher einige Schwierigkeiten bei der anfänglichen Umsetzung von BBS, aufgrund begrenzter Personalkapazitäten und mangelndem Ausbildungsstand der Fahrer-Lehrer. Überdies zeigte sich, dass Vertragsfahrer nur widerwillig Schulungen von „Talke“-Fahrern annahmen. Die Lösung, so Klaus Wessing, musste außerhalb der Firma gefunden werden, denn „BBS können Sie nicht outsourcen, das Fahrertraining jedoch schon!“ Zusammen mit dem von Talke gewählten Lehrinstitut, der Berufskraftfahrerschule Wilke, hat man den BBS-Prozess durch Einbeziehung moderner Technologien neu angekurbelt. Die Berufsfahrlehrer von Wilke erfüllten die von Talke gestellten Anforderungen perfekt: erfahrene Fahrer mit technischem Know-How, besten Unfallstatistiken, sozialer Kompetenz und Erfahrung in der Erwachsenenbildung. Um ein standardisiertes Reporting-System einzuführen, haben Talke und Wilke gemeinsam eine integrierte Datenbank zu allen relevanten BBS-Parametern angelegt. Dem Trainer liegen vor Beginn des Trainings alle relevanten Informationen zum Fahrer vor. Während der Fahrt trägt er seine Beobachtungen einem Standard-Protokoll folgend in einen mobilen Minicomputer ein: Kontrolle und Vorbereitung des Transports, die Fahrt selbst sowie Be- und Entladen. Jeder Fahrer erhält einen detaillierten

„BBS können Sie nicht outsourcen, das Fahrertraining jedoch schon!“

BBS- Trainingsbericht und ein BBS-Zertifikat. Die Sammlung von Daten in einer zentralen Datenbank ermöglichte es dem Unternehmen, Trends in der Flotte auszumachen und das Trainings-Curriculum anzupassen. Klaus Wessing illustrierte dies am Beispiel Reifendruck: „Fragen Sie die Fahrer, so behaupten alle, sie kontrollieren den Reifendruck regelmäßig – in Wirklichkeit jedoch nicht oft genug. Und der falsche Reifendruck hat beträchtliche Auswirkungen auf den Treibstoffverbrauch.“ - „Oft kommen jedoch die Fahrer selbst mit ausgezeichneten Ideen,“ gestand Wessing, „wie etwa Verbesserungen am technischen Equipment.“ Vor allem die Planungsabteilung sollte mit den Fahrern in dauerndem Dialog stehen, um Arbeitsabläufe und Ausrüstung den Anforderungen anzupassen.

Nichts desto trotz sollte jedem bewusst sein, dass Kosteneinsparungen durch BBS begrenzter Natur wären, vor allem wenn die Firma schon zu einem früheren Zeitpunkt in spezielle Lehrgänge investiert hat. „Das meiste, was wir BBS-Training nennen, ist eigentlich BBS-Beobachtung mit direktem Feed-back an die Fahrer.“ Messbare Nebeneffekte wie weniger Treibstoffverbrauch sollten das eigentliche Ziel nicht verstellen, warnte Wessing. „Bei BBS geht es um Sicherheit. Einsparungen sind bloß ein zusätzliches Plus.“

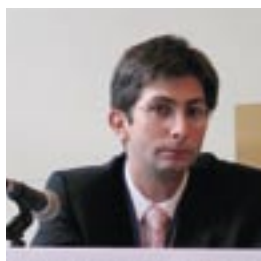
Wessing wurde gefragt, wie er Beobachtungsinstrumente einsetzte. „Heute vernetzen wir Sicherheits-, Verbrauchs-, ökologische und andere Parameter, die früher getrennt behandelt wurden. Aber wir sind sehr vorsichtig mit unseren Rückmeldungen an die Fahrer. Sie sollen diese Analyse nicht fälschlich als Leistungsbarometer wahrnehmen und um ihren Job zittern!“

Angesprochen auf die Tatsache, dass Fahrer nur selten über Schwierigkeiten an Be- und Entladestellen der Kunden berichten, meinte Wessing, dass in diesem Bereich erst ein regelrechter Sinneswandel einsetzen müsste: „Denn nach wie vor gilt die Devise: Der Kunde ist König. Wir müssen unseren Fahrern beibringen, auch „Beinah-Unfälle“ zu melden.“ Den Kunden über diese Vorfälle in Kenntnis zu setzen, könnte den Fahrer zusätzlich motivieren - vor allem wenn er merkt, dass seinen Worten Taten der Verbesserung folgten.



Einbindung von BBS ins Human Resources Management

Pierre-Alain Saclier | Directeur Commercial, Norbert Dentressangle Gruppe, Frankreich



„Der Fahrer ist unser Botschafter!“ Pierre-Alain Saclier, Verkaufsdirektor der Norbert Dentressangle Gruppe, unterstrich die Wichtigkeit, die sein Unternehmen einem auf persönlicher Verantwortung und gegenseitigem Vertrauen aufbauenden Verhältnis zu

den Fahrern beimisst. „Sie spielen in Sicherheitsbelangen die Schlüsselrolle“, meinte Saclier. Nicht nur gegenüber Kunden und Produktionsleitern, sondern auch in den Augen der breiten Öffentlichkeit. „Das Verhalten des Fahrers auf der Straße ist Ausschlag gebend für das Image des Unternehmens,“ hob er hervor, und hätte direkte Auswirkungen auf Kunden, öffentliche Meinung und auf staatliche bzw. polizeiliche Stellen. „Ein positives Image hingegen kann etwa dazu beitragen, seltener von Polizeistreifen angehalten zu werden.“

BBS ist zentraler Bestandteil des HR Managements bei Norbert Dentressangle. Bereits bei der Auswahl neuer Fahrer beurteilten HR Manager das Sicherheitsverhalten der Kandidaten in Fahrtests und Interviews, berichtete Saclier. Nach ihrem Anfangstraining inklusive BBS würden sie durch den firmeninternen „Plan Bonne Conduite“ zu ständigem Weiterlernen angehalten und erhielten regelmäßig Audits von ihrem Ausbilder. Das BBS Trainingsschema ist Bestandteil des offiziellen Führerscheins FCOS. In Abständen von 5 Jah-

ren folgt jeder einem FCOS Auffrischungstraining. Anhand des Schemas einer Risiko-Pyramide im Güterverkehr zeigte Pierre-Alain Saclier, dass an der Basis aller kleinen und großen Zwischenfälle zwei breite Aktionsfelder auszumachen sind, auf die es in erster Linie einzuwirken gelte: Verhalten und Motivation. Um Risiken zu verringern, müssten Fahrer zu einer verantwortlichen und pro-aktiven Haltung angehalten werden.

Die Aufstiegschancen von Fahrern in sämtliche Firmenbereiche wirkten sehr motivierend. Management-Fähigkeiten würden gefördert und belohnt: erst Fahrer, dann „ausbildender Fahrer“, „Moniteur“ und schließlich „Sicherheitsberater“.

*Den Fahrern echte
Karrierechancen zu bieten
fördert eine allgemeine
Firmen-Kultur des
verantwortlichen
Managements.*

In der Abschlussdebatte erläuterte Pierre-Alain Saclier, dass das Konzept „Bonne Conduite“ den BBS-Ansatz in allen Firmenbereichen fördern sollte, indem auch seine Vorteile allen zugute kämen, und zwar in Form einer monatlichen Prämie. Auf die Frage, ob dies nicht die ursprüngliche Motivation von der Sicherheit auf die Belohnung verschieben könnte, antwortete Saclier, dass Anerkennung in der Firma zweifelsohne das wichtigste Motivationsmoment darstellte. Den Fahrern echte Karrierechancen zu bieten förderte eine allgemeine Firmen-Kultur des verantwortlichen Managements. „Mindestens einer unserer heutigen Top-Manager hat als Fahrer begonnen,“ rechnete Pierre-Alain Saclier nach, „andere sind in administrativen Positionen zu finden.“



Was ein Chemiekonzern von seinem Dienstleistungspartner erwartet

Luc Renier | Dow Benelux B.V., Niederlande



Luc Renier bot Einblick in die Transportsicherheits-Statistiken eines großen Chemiekonzerns. „Anfangen hat es mit der Verbesserung der technischen Ausrüstung und der Arbeitsabläufe in den späten 80er Jahren, dann folgte SQAS, in der Hoffnung, die

Anzahl der Zwischenfälle weiter zu reduzieren.“ Dem spektakulären Rückgang der Unfälle zwischen 1994 und 1998 folgte jedoch eine Periode neuer Zunahmen. „Offensichtlich haben wir mit dem Erreichen des Ziels von 90 % Abnahme eine Barriere erreicht, die nur schwer zu überwinden war,“ berichtete Renier. Die Analyse zeigte, dass die überwiegende Mehrheit (62-100 %) der Unfälle auf menschliches Versagen zurück zu führen war. „Der nächste Verbesserungsschritt zielte daher auf den menschlichen Faktor ab,“ erzählte Renier, „und wir erstellten ein so genanntes BBS-Programm gemeinsam mit anderen Vertretern der Chemieindustrie und der Land-Transportunternehmen, um einen standardisierten und kohärenten Ansatz in der Fahrerausbildung beider Industriezweige in Form der ECTA-EPCA-Cefic-Richtlinien zu BBS zu schaffen.“

„BBS, d.h. erhöhte Sicherheit durch positive Beeinflussung des Verhaltens mittels Beobachtung, Coaching und Kommunikation im Bereich des Fahrens und Be- und Entladens, ist jedoch kein einmaliges Programm! Es bedarf kontinuierlicher Bemühungen und eines kombinierten Feed-back-Prozesses.“ Alles begänne auf der Ebene des Spitzenmanagements: „Ich möchte herausstreichen, dass Manager die richtige Einstellung zeigen müssen, um in Verhaltensfragen erfolgreich zu sein, und für die entsprechenden Ressourcen sorgen müssen – notfalls auch außerhalb der Firma.“ Leistungsindikatoren wie Unfallstatistiken, Treibstoffverbrauch, Instandhaltungskosten, Bußgeldbescheide und Beschädigungen böten sich als zusätzliche Instrumente an, „aber irren Sie sich nicht im Ziel!“ warnte Renier.

Beobachtungen, Messungen und Datensammlung sowie Ursachen-Analyse und die Wahrnehmung struktureller Trends - diese Elemente trügen allesamt zu Verbesserungen und Präventivmaßnahmen bei. Besonderes Augenmerk legte Luc Renier auf „Zwischenfälle beim Be- und Entladen, die zwar weniger spektakulär sind, dafür umso häufiger.“

„Jeder hat eigene Beobachtungen einzubringen,“ meinte er, und ermutigte Transportunternehmen und ihre Fahrer, Be- und Entladevorgänge unter die BBS-Lupe zu nehmen und Verbesserungen vorzuschlagen. „Die Transportunternehmen engagieren sich zunehmend, konzentrieren sich jedoch in

erster Linie auf neue, unerfahrene Fahrer bei BBS-Schulungen zum Be- und Entladen. Solche BBS-Schulungen könnte man gemeinsam mit einem bestimmten Kundenunternehmen durchführen, denn unsere Industrie braucht Rückmeldungen aus der Transportbranche, um die Sicherheit beim Be- und Entladen zu verbessern“, fasste Renier zusammen, und empfahl Managern der Transportunternehmen ihren

Kunden im Chemiebereich öfter Besuche abzustatten und im Idealfall ihre Schulungsleiter und Fahrer an die Be- und Entladestellen mitzubringen.

Zum Abschluss meinte er: „Fürchten Sie sich nicht vor SQAS Fragen in Zusammenhang mit BBS. Bewertungen sind sehr hilfreich, um verbesserungswürdige Bereiche zu identifizieren, aber sie dienen uns nicht zur Bewertung der Transportunternehmen.“

Dr. Kubek, ECTA Vorstandsmitglied und Direktor bei LKW Walter International sprach Luc Renier auf Klagen von Fahrern an, „die sich an den Be- und Entladestellen nicht immer gut behandelt fühlen, keine ausreichende Information erhalten und zum stundenlangen Warten verurteilt sind.“ Luc Renier gestand ein, dass zusätzliche Bemühungen notwendig wären, um allerorts die richtige Unternehmenskultur zu schaffen. Die ECTA-Broschüre „A Driver's Day“ kann wertvolle Anregungen liefern, um die Zusammenarbeit mit den Fahrern beim Be- und Entladen zu verbessern.

„BBS ist jedoch kein einmaliges Programm! Es bedarf kontinuierlicher Bemühungen und eines kombinierten Feed-back-Prozesses.“



Verbesserung des Risikoprofils durch akkurate Unfall- und Schadensregistrierung

Ole Zeeman | AON Gruppe, Global Insurance Brokers, Niederlande



Bei jedem Unfall, so Ole Zeeman, Vertreter von AON eSolutions, sollten Unternehmen Antworten auf 5 Ws finden (was, wo, wann, wer, warum) und ihre Analyse durch Einbeziehung aller Unfallfolgen inklusive direkter und indirekter Kosten vervollständigen. „Viele

Unternehmen sind sich des tatsächlichen Umfangs der Unfallfolgen nicht bewusst,“ meinte Zeeman. „Mit welchen Folgen etwa hat ein Unternehmen zu rechnen, wenn ein ganzes Gebiet - z.B. ein Flughafen - für einige Stunden lahm gelegt wird, infolge eines Zwischenfalls, den Ihr Unternehmen verursacht hat? Müssen Sie mit Klagen auf Geschäftsentgang durch indirekt betroffene Dritte rechnen?“

Welche Lehren könnte man aus solchen Zwischenfällen ziehen? In erster Linie sorgen sich die meisten Risiko-Manager um ausreichende Versicherungsdeckung und um die Frage, ob die lokale Gesetzgebung eingehalten worden ist. In einem weiteren Schritt analysierten einige die Risiko-Gesamtkosten des Unternehmens, um sie zu verringern - die meisten beschränkten sich jedoch auf direkte Versicherungskosten. Ihre Ziele, so führte Ole Zeeman aus, wären im Wesentlichen von den Zielen der Stakeholder bestimmt sowie von der Marktposition und vom Image des Unternehmens. „Wenn es um Risiko-Kosten geht, denken die meisten Risiko-Manager in erster Linie an Versicherungskosten statt an die Gesamtkosten aller Risiken.“

Laut einer jüngsten australischen AON-Studie zur Aufschlüsselung der Kosten versicherbarer Risiken im Transport-, Handels- und Logistikgewerbe sind 60% der versicherbaren Risikokosten Risikotransferkosten (d.h. Prämien), 30 % Risk Retention Kosten und 10 % Management Kosten. „Diese Beträge spiegeln jedoch nur den sichtbaren Teil des Eisberges wider, während der unsichtbare Teil um ein Vielfaches höher sein kann (5 bis 50 mal) und im Allgemeinen von den Versicherungen nicht gedeckt wird“, erklärte Zeeman. Diese „unsichtbaren“ Risikokosten versickerten im Allgemeinen in den Geschäftskosten und betrafen meist geringfügige Materialschäden, Schäden an Gebäuden und Equipment, Produktionsverzögerungen, Über-

stunden etc. „Die Gesamtsumme dieser unsichtbaren Risikokosten kann jedoch schockierend hoch sein!“

Nur eine umfassende Analyse aller Faktoren (d.h. Versicherungskosten, Selbstbehalt, Bearbeitungskosten, Schutz- und Präventivmaßnahmen, Arbeitsgerät, Qualitätskontrollen etc.) könnte korrekte Informationen und entsprechendes Wissen produzieren, um Managern bei Investitionsentscheidungen in Präventivmaßnahmen (etwa BBS-Programme) und zur Verbesserung operativer Abläufe zu helfen, die dazu beitragen, die GESAMTEN Risikokosten zu verringern. Manager, die sich

diesen Sicherheits-Zielen verschreiben und nachweisen, dass ihr Unternehmen dadurch einige Parameter verbessert hat, hätten eine bessere Ausgangsposition in Verhandlungen mit örtlichen Behörden und Versicherungsgesellschaften. Neben Einsparungen bei Versicherungsprämien wirkte sich der Rückgang an Zwischenfällen dank präventiver Maßnahmen auch positiv auf die internen Risikomanagement-Kosten aus. Bearbeitungskosten könnten wiederum durch die allgemeine Effizienz-

Steigerung im Unternehmen gespart werden. Dies summierte sich zu einem jährlichen Einsparungs-Potential von 5-10% der Risikokosten. Um „Risiko in Belohnung umzuwandeln,“ riet Zeeman den Unternehmen, adäquate Programme einzurichten und Instrumente zur Meldung, Registrierung und Analyse von Unfalldaten zu entwickeln. Damit gewannen sie eine genauere Vorstellung vom Risikoprofil ihres Unternehmens, bevor sie Präventivprogramme oder Trainingsmodule (wie etwa BBS) aussuchen und umsetzen. (Ausführliche Information auf den Webseiten www.aon.com und www.aonriskconsole.com). Auch wenn es den meisten Unternehmen laut Ole Zeeman durchaus gelingt, Risikobereiche unter Berücksichtigung technischer und menschlicher Faktoren und mit Rücksicht auf die Anforderungen ihrer Kunden einzugrenzen, so reichte dies nicht aus, um die Arbeitssituation automatisch sicherer zu machen. „Unserer Erfahrung nach,“ schloss Ole Zeeman, „schaffen es nur wenige Unternehmen, einen Katastrophen- und Fortbestandsplan zu entwickeln. Was passiert, wenn Ihr IT-System abstürzt... oder Ihre Produktionsstätten vernichtet werden. Wie viele Stunden Geschäftsausfall kann sich Ihr Unternehmen leisten? Wird Ihr Betrieb dies überleben? Heute... und morgen?“

„Wenn es um Risiko-Kosten geht, denken die meisten Risiko-Manager in erster Linie an Versicherungskosten statt an die Gesamtkosten aller Risiken.“



Zum Abschluss

Cathy Demeestere | Generalsekretärin der ECTA

Cathy Demeestere, Generalsekretärin der ECTA, richtete in ihrem Abschlusswort einen Vorschlag an Stefan Tostmann, als Vertreter der europäischen Kommission: Die EU-Kommission könnte ihrerseits für eine sicherere Umgebung für Gütertransporte auf Europas Straßen sorgen, indem sie Maßnahmen zur Förderung von BBS auch unter individuellen Autofahrern ergreife.

ECTA sponsert Sicherheits-Demo bei der TRAILER 2005

Anlässlich der größten Anhänger-Fachmesse TRAILER 2005 haben 18 Mitgliedsunternehmen der ECTA in einer gemeinsamen Aktion Messebesuchern ihr Engagement im Bereich Sicherheit vor Augen geführt. Zwei Simulatoren wurden erstmals aus Deutschland ins Ausland verbracht und im zentralen Ausstellungsraum dem Publikum vorgeführt. Ein Überschlagesimulator und ein Sicherheitsgurt-Simulator der BGF (Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates DVR wurden von vielen Messebesuchern ausprobiert. Sie zeigten sich beeindruckt von den Fähigkeiten, die ein LKW-Fahrer mitbringen muss, um sicher und unfallfrei zu fahren! Eine Förderung des Verständnisses und

des Respekts für die Arbeitsaufgaben von LKW-Lenkern ist eines der Schlüsselprojekte der ECTA, und die Sicherheits-Demo unterstrich unsere Bemühungen auf diesem Gebiet gegenüber Stakeholdern der Chemischen Industrie.

Die Sponsor-Unternehmen sowie weitere ECTA-Mitglieder hoben ihre Unterstützung von BBS in einer eigenen Erklärung hervor. Allein in dieser Gruppe von Unternehmen werden 11 540 Fahrer nach BBS-Grundsätzen in den nächsten drei Jahren ausgebildet! Diese Zahl unterstreicht die Bedeutung dieses Industriezweiges und die entsprechenden Auswirkungen ihres Engagements auf die Straßensicherheit.



Die ECTA dankt folgenden Unternehmen für ihre Unterstützung





EUROPEAN CHEMICAL TRANSPORT ASSOCIATION



„WARUM MITGLIED WERDEN?“

ECTA Mitgliedschaft:

- Stellt einen Beitrag zur Anerkennung der chemischen Transportindustrie und seiner Geschäftsbedürfnisse dar
- Schafft Zugang zu Informationen aus erster Hand über neueste Entwicklungen zum Thema Transport und Logistik chemischer Produkte in Europa
- Ermöglicht die Teilnahme an der proaktiven Entwicklung „Best Practices“ im Transport und in der Logistik chemischer Waren in Europa und deren Anwendung
- Ermöglicht einzigartiges Networking

Für weitere Informationen: www.ecta.be unter “Contact Us”
oder telefonisch + 32 2 741 86 81.

ECTA a.i.s.b.l.
Tervurenlaan 270 • B-1150 Brussels • Belgium
Tel. +32 2 741 86 81 • Fax +32 2 741 86 82
www.ecta.be • ecta@epca.be



“ECTA is signatory association to the EU Road Safety Charter”