

# "PRAISE": Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees

June  
**10**

Fact Sheet  
**3**

## ETSC interview with Fredsø Vognmandsforretning ETSC Interview mit Fredsø Vognmandsforretning



Ziel des 2009 ins Leben gerufenen ETSC-PRAISE-Projekts "Prävention von Wege- und Dienstunfällen zur Sicherheit der Arbeitnehmer" (Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees) ist die Mobilisierung von Wissen, das erforderlich ist, um eine Führungsposition bei der betrieblichen Verkehrssicherheit einzunehmen. Das Projekt wird das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Verkehrssicherheitsmanagement am Arbeitsplatz fördern und den Arbeitgebern, die sich dieser Herausforderung stellen müssen, das hierfür notwendige Wissen an die Hand geben. Weiter wollen wir die besten herrschenden Standards betrieblicher Verkehrssicherheit vorstellen. Hierzu stellen wir insbesondere in den "PRAISE Fact Sheets" die Erfolgsgeschichten von Arbeitgebern vor. Das vorliegende Fact Sheet schließt an den im Mai 2010 veröffentlichten PRAISE Report über Fahrtauglichkeit (Fitness to Drive) an.

### Inhalt

Die Spedition Fredsø Vognmandsforretning	2
Interview mit Benny Nielsen, Direktor der Spedition Fredsø Vognmandsforretning xxx	
Straßenverkehrssicherheitsmanagement bei Fredsø Vognmandsforretning	2
Fragen zu Alkohol und Alkolocks	3
Die Wirtschaftlichkeit	5
Andere Themen	5

## Die Spedition Fredso Vognmandsforretning

Die Spedition Fredso Vognmandsforretning mit Firmensitz auf der Insel Mors in der Region Nordjütland, Dänemark, hat ihre gesamte LKW-Flotte von 25 Fahrzeugen mit Alkolocks ausgestattet.

In einem Interview mit dem fröhlichen und humorvollen Spediteur Benny Nielsen bekam der ETSC einen Einblick aus erster Hand, wie sogar eine kleine Spedition wie Fredso Vognmandsforretning erfolgreich in Verkehrssicherheit investieren kann. Dass Fredso Vognmandsforretning sich zum Einbau von Alkolocks entschlossen hat, zeigt auch, dass trotz eines nachweislich hohen Sicherheitsstandards kein Anlass zur Selbstzufriedenheit besteht und dass es immer ein enormes Potenzial zur Einführung neuer Sicherheitsmaßnahmen gibt, um in Sachen Sicherheit ganz vorne zu sein.

Benny Nielsen aus Nordjütland in Dänemark übernimmt gerne die Führung – vor allem, wenn es einem guten Zweck dient. Der Hintergrund ist eher düster. Jedes Jahr werden in Dänemark rund 10.000 Fahrer wegen Alkohol am Steuer verurteilt, und 100 Menschen sterben bei Unfällen durch Trunkenheit am Steuer.

“Wir möchten nicht Teil dieser erschreckenden Statistik sein. Und genau dieses Signal soll von dieser Initiative ausgehen: Alkohol und Verkehr passen nicht zusammen,” so Nielsen.

Die Einstellung der Dänen gegenüber Alkohol am Steuer ist klar. Laut einer neuen Gallup-Umfrage befürworten 73% der dänischen Bevölkerung den verpflichtenden Einbau von Alkolocks, und 89% sind für dessen obligatorischen Einbau in Nutzfahrzeugen.

Bei Fahrzeugen, die mit Alkolocks ausgestattet sind, entscheidet der Blutalkoholgehalt, ob der LKW anspringt oder nicht. Der Fahrer muss in ein Messgerät mit eingebautem Mundstück und Kabelverbindung zum Armaturenbrett blasen. Jeder Fahrer hat sein eigenes Mundstück. Liegt der Atemalkoholgehalt des Fahrers über dem im Alkolock eingestellten Wert, dann kann der LKW nicht starten. Diese Methode ist einfach und wirkungsvoll.

## Interview mit Benny Nielsen, Verkehrssicherheitsmanagement bei Fredso Vognmandsforretning

### 1. Wie hat sich das Sicherheitsniveau in Ihrer Spedition im Laufe der Jahre verbessert? Verfolgen Sie dies, und können Sie Zahlen hierzu nennen?

Wir haben im Unternehmen eine sehr genaue Unfallstatistik. Der zuletzt erfasste Unfall fand 2005 statt – so weit müssen Sie zurückgehen. Damals verunglückte ein LKW in Schweden, weil einer seiner Vorderreifen platzte. Dadurch kam das Fahrzeug von der Straße ab und schleuderte über einen Felsabhang. Dem Fahrer war nichts geschehen. Später wurde die schlechte Reifenqualität als Unfallursache festgestellt. Das Institut für Technologie hat dies bestätigt, und deshalb mussten wir keine höheren Versicherungsbeiträge zahlen. Im Jahr 2001 fuhr ein unachtsamer Fahrer in ein Auto, das ganz plötzlich eine Vollbremsung hinlegen musste, weil ein Hund auf die Straße lief. Auch in diesem Fall gab es nur Sachschaden - zum Glück. Wir haben etwa alle 10 Jahre einen Unfall, und wir waren noch nie an Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang beteiligt.

### 2. Wie werden bei Fredso Vognmandsforretning die Entscheidungen zur Verkehrssicherheit getroffen?

Wir führen einen offenen Dialog mit unseren Fahrern über die Umsetzung neuer Sicherheitsmaßnahmen, und wir freuen uns über ihr Engagement. Wir wählen unsere Fahrer auch sehr sorgfältig aus. Auch mit unserer Versicherung führen wir einen offenen Dialog - vor allem aber deshalb, weil wir unsere Versicherungsprämie aufgrund unserer neuen Sicherheitsmaßnahmen senken wollen.

### 3. Was ist die Hauptursache für Verkehrsunfälle bzw. der Hauptrisikofaktor, dem Ihr Unternehmen auf den Straßen ausgesetzt ist?

Die größten Risikofaktoren auf der Straße sind landwirtschaftliche Fahrzeuge wie Traktoren und Wohnwagen. Weil sie so langsam fahren, müssen wir sie überholen, aber ein Spurwechsel ist gefährlich. Nässe und rutschige Straßen sind kein großes Problem für uns, da wir Wert darauf legen, die Geschwindigkeit den Witterungsbedingungen

anzupassen. Das ist Teil unserer Routenplanung – für uns ist das kein Problem.

**4. Wie sind Sie zu dieser Feststellung gelangt?**

Ganz einfach: Wir haben ein entsprechend eingerichtetes Berichtswesen.

**5. Haben Ihrer Meinung nach Verkehrsunternehmen die Pflicht, über die nationalen Verkehrssicherheitsregelungen hinaus tätig zu sein? Also mehr zu tun, als die Vorschriften verlangen?**

In manchen Situationen können sie sogar manchmal über den rechtlichen Rahmen hinausgehen. Das Mindeste sollte jedoch sein – denke ich jedenfalls – dass jeder der Gesetzgebung sogar vorgreifen sollte. Wir haben beschlossen, Alkolocks in alle unsere Fahrzeuge einzubauen. Wir wollten vor allem auf zukünftige Anforderungen in diesem Bereich vorbereitet sein und diese erfüllen können. Alkolocks werden in einigen Jahren gesetzlich vorgeschrieben sein – da bin ich mir ganz sicher. Wir sind jetzt schon bereit, die Anforderungen eines solchen Gesetzes zu erfüllen.

Ich halte auch einheitliche europaweite Sicherheitsanforderungen für wichtig. Das führt zu mehr Fairness im Wettbewerb und besseren Unfallstatistiken auf internationaler Ebene.

**6. Was ist Ihrer Meinung nach der wichtigste Antrieb für die Bemühungen Ihres Unternehmens im Bereich der Straßenverkehrssicherheit?**

Für uns gibt es drei Hauptgründe. Unfallprävention und Verbesserung unserer Unfallstatistiken, ökonomische Gründe, und ein gutes Image in der Branche.

**7. Nach welchen Kriterien stellen Sie Ihre Fahrer ein?**

Wir suchen sie nicht durch Zeitungsinsertate. Meistens werden sie auf Empfehlung eines unserer Fahrer eingestellt. Der neue Mitarbeiter ist oft jemand aus dem Freundeskreis des Fahrers. So wissen wir, dass sie für den Job qualifiziert sind. Sie sind erfahren, pflichtbewusst und zuverlässig. Wir sind sehr zufrieden mit unseren Fahrern.

**8. Nach welchen Auswahlkriterien entscheiden Sie über den Kauf von Neufahrzeugen?**

Unser Fuhrpark besteht aus Fahrzeugen einer bekannten LKW-Marke mit vielen sinnvollen Sicherheitsmerkmalen. Auch die Zusammenarbeit mit dem örtlichen Händler dieser Marke funktioniert sehr gut. Außerdem streben wir eine einigermaßen neue Lkw-Flotte mit all den neuen Sicherheitsmerkmalen an – also Antiblockiersystem ABS, elektronisches Bremssystem EBS und Dynafleet. Dynafleet ist ein Online-Verkehrsinformationssystem, das in Echtzeit die aktuelle Position der Fahrzeuge, den Kraftstoffverbrauch, Nachrichten, Lenkzeiten, Wartungsintervalle usw. anzeigt. Wir entscheiden uns für die Ausstattung aller unserer Neufahrzeuge mit allen nur möglichen Sicherheitsmerkmalen.

**Fragen zu Alkohol und Alkolocks**



**1. Was sind die wichtigsten Elemente ihrer Unternehmenspolitik zur Vermeidung von Alkoholunfällen?**

Wir haben eine klare Alkoholpolitik. Alkohol am Arbeitsplatz führt zur sofortigen Kündigung. Wir mischen uns nicht in das Freizeitverhalten unserer Mitarbeiter ein, aber am Arbeitsplatz herrscht absolutes Alkoholverbot.

**2. Wie werden Alkolocks bei den Fahrzeugen in Ihrem Unternehmen eingesetzt?**

Alle unsere Lastwagen sind mit Alkolocks ausgestattet. Sie sind auf eine Blutalkoholkonzentration von max. 0,2 Promille eingestellt und damit unter dem gesetzlichen Grenzwert in Dänemark von 0,5 Promille. Damit können auch Fahrer, die Medikamente wie z.B. Hustensaft einnehmen, den LKW anlassen. In einigen Fällen haben wir nämlich beobachtet, dass bei einer Einstellung des Alkolock auf 0,0 Promille die Fahrer Probleme bei der Einnahme ihres Hustensirups bekamen. Beim Blasen in den Alkolock sprangen ihre LKWs nicht an. Sie mussten erst Wasser trinken und dann ein bisschen warten, bis der Motor ansprang.

### **3. Wie hindern Sie die Fahrer daran, dass sie den Alkolock austricksen?**

Wir können in unserem Flottensteuerungsprogramm Dynafleet beobachten, ob der Alkolock ausgeschaltet oder kurzgeschlossen ist, denn das wird bei der Wartung des Wagens in der Werkstatt angezeigt.

### **4. Wann haben Sie damit angefangen, und wie viele Alkolocks sind jetzt im Einsatz?**

Vor etwa drei Monaten haben wir die Alkolocks in allen unseren 25 LKW installiert.

### **5. Was war Ihre Motivation?**

Wir wollten unseren Kunden ganz klar und eindeutig signalisieren, dass wir die Verkehrssicherheit ernst nehmen. Unsere Kunden müssen unbedingt wissen, dass ihre Waren bei uns in sicheren Händen sind – das ist für uns unabdingbar. Die Kunden sehen dies als eine weitere Garantie dafür, dass ihre Waren sicher ausgeliefert werden. Der Einbau hat nichts mit einem früheren Alkoholproblem in unserem Unternehmen zu tun.

### **6. Mit wem haben Sie sich in Verbindung gesetzt und um Unterstützung bei der Einführung der Alkolocks in Ihrem Fuhrpark gebeten? Wie haben Sie einen Lieferanten gefunden?**

Während eines Gesprächs mit dem Kundendienstleiter unserer LKW-Marke hatte ich die Idee, alle unsere Fahrzeugen mit Alkolocks auszustatten. Er erklärte mir das Prinzip dieses Systems. Ein entscheidender Punkt dabei ist, dass Alkolocks schnell und einfach zu bedienen sind – was mich gemeinsam mit unseren Mitarbeitern zur

Ausstattung aller unserer LKWs mit Alkolocks veranlasste.

### **7. Was passiert, wenn Sie einen betrunkenen Fahrer erwischen?**

Wenn ein Fahrer betrunken bei der Arbeit auftaucht, wird er entlassen. So einfach ist das.

### **8. Wie viele Fälle von Alkohol am Steuer gab es jemals in Ihrem Unternehmen?**

Zwei unserer Fahrer waren mit zuviel Alkohol im Blut unterwegs. Beide wurden entlassen, sobald ich das herausgefunden hatte. Da gibt es keine Diskussionen – die Zusammenarbeit endet fristlos.

### **9. Und was meinen die Fahrer zu Alkolocks? Unterstützen sie das?**

Die Fahrer haben die Alkolock-Initiative für alle Fahrzeugen begrüßt. Einige waren zunächst ein wenig skeptisch, aber heute sind sie froh darüber. Es kann nie Zweifel über die Fahrweise oder das Verhalten eines Fahrers geben. Und wenn es doch einen Zwischenfall gegeben hat, kann nie Alkohol als Ursache im Verdacht stehen – das ist für die Fahrer sehr beruhigend.

### **10. Welche Erfahrungen nehmen Sie daraus mit, und was würden Sie anderen Firmen mit ähnlichen Überlegungen raten?**

Um es durchzuziehen, müssen sie die Mitarbeiter informieren und sicherstellen, dass sie Unterstützung erhalten. Ebenso wichtig ist es, die Kunden zu informieren. Bis jetzt können wir nur Positives über Alkolocks sagen. Sie funktionieren, sind einfach zu bedienen und haben unserem Unternehmen viel gute Werbung in Fachzeitschriften, lokalen Zeitungen und Zeitschriften verschafft. Auch sind die Investitionskosten für den Einbau von Alkolocks relativ gering.

### **11. Sollen die dänischen Behörden weitere Schritte zur Prävention von Alkohol am Steuer unternehmen?**

Wir würden uns über eine restriktivere Alkoholpolitik in Dänemark freuen – vor allem für junge Autofahrer, die nicht immer den nötigen Respekt vor Alkohol am Steuer haben. Weitere Kampagnen und Alkohol-Kontrollen würden wir auch begrüßen.



## Die Wirtschaftlichkeit

### 1. Haben Sie die bereits erzielten oder erwarteten finanziellen Vorteile berechnet, die Ihre Investitionen in die Verkehrssicherheit zur Vermeidung von Unfällen und Geschädigten bewirken?

Wir haben keine genauen Berechnungen angestellt, aber wir sind sicher, dass wir mit einer strengen Sicherheitspolitik Kosten sparen, denn so sparen wir Kraftstoff, erleiden weniger Schäden und haben weniger Ausfalltage durch Krankheit etc. zu verzeichnen.

### 2. Beruhigt Ihrer Meinung nach Ihre Kunden das Wissen um Ihre hohen Sicherheitsstandards? Und wie kommunizieren Sie diese Ihren Kunden?

Wir wissen, dass unsere Kunden mit unseren Maßnahmen glücklich und zufrieden sind. Sie machen sich nicht nur über unsere Preise Gedanken, sondern auch über Verantwortung und sicherheits- und qualitätsbewusstes Verhalten unseres Unternehmens. Wir informieren persönlich über unsere Initiativen. Bei der Einführung der Alkolocks haben wir allerdings auch Material an die Presse gegeben – und das hat uns viel gute Publicity beschert.

### 3. Wie schätzen Sie selbst Ihre Leistung in Sachen Verkehrssicherheit im Vergleich zu Ihren Wettbewerbern ein?

Wir stehen im harten Wettbewerb – und wir haben eine klare Meinung zu Hektik und Geschwindigkeit! Wir wollen nicht unter Druck gesetzt werden und hetzen müssen. Denn wenn wir unsere Arbeit hastig erledigen, kann das zu einem Verstoß gegen die Sicherheitsbestimmungen führen. Wir wollen anständige Arbeitsbedingungen, um Sicherheit zu gewährleisten.

## Weitere Themen

### 1. Welche weitere Ursachen für Unfälle oder Unfallschäden wollen Sie noch angehen?

Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist wichtig, insbesondere in den Städten. Darauf werden unsere Fahrer hingewiesen, außerdem ist die Benutzung von

Mobiltelefonen während der Fahrt verboten. Wenn ein Fahrer einen Strafzettel wegen zu schnellen Fahrens bekommt, dann muss er das Knöllchen aus eigener Tasche zahlen. Außerdem wird ihm klar und deutlich gesagt, dass das nie wieder vorkommend darf. Ich weiß, dass unsere Fahrer sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten – und das weiß ich deshalb, weil sie keine Knöllchen erhalten – so einfach ist das!

### 2. Können Sie die Geschwindigkeit Ihrer Fahrer kontrollieren?

Wenn wir prüfen wollen, ob ein Fahrer zu schnell gefahren ist, können wir Dynafleet nutzen und uns die Tachoscheibe ansehen.

### 3. Können Sie sicherstellen, dass Ihre Fahrer immer angeschnallt sind?

Wenn der Sicherheitsgurt nicht angelegt ist, gibt das System ein Warnsignal. Es erinnert den Fahrer daran, sich anzuschnallen. Das funktioniert sehr gut.

### 4. Haben Sie ein Fahrertrainingsprogramm eingeführt? Wie werden Ihre Fahrer geschult?

Alle unsere Fahrer besuchen die Pflichtkurse. Außerdem führen wir "Fahrerabende" durch, wo wir über Themen wie LKW, Fahrtechnik, Wartung usw. diskutieren. Wir sorgen auch dafür, dass unsere Fahrer in verschiedenen technischen Einrichtungen zur Fahrerschulung das Verhalten in unterschiedlichen Verkehrssituationen trainieren, wie z.B. das Fahren auf nassen oder rutschigen Straßen.

### 5. Erklären Sie Ihren Fahrern, wie wichtig die Fahrtüchtigkeit ist, also gesunder Lebensstil, gesunde Ernährung, ausreichend Schlaf, usw.?

Wir mischen uns nicht die Freizeit der Fahrer ein, aber jeder weiß, dass sie gut ausgeruht und guten Mutes sein müssen, wenn der Arbeitstag beginnt. Das ist das Wesentliche unserer Fahrer. Wir haben 0,01 Prozent Ausfalltage durch Krankheit – damit sind wir sehr zufrieden.

Der ETSC möchte Benny Nielsen für seinen wertvollen Beitrag danken. Fragen an unseren Interviewpartner können Sie richten an: [jaa@john-aagaard.dk](mailto:jaa@john-aagaard.dk) .....

## Mitglieder

Association Prévention Routière (APR) (F)  
 Medizinische Hochschule Hannover (D)  
 Austrian Road Safety Board (KfV) (A)  
 Automobil-und Reiseclub (ARCD) (D)  
 Automotive Safety Centre, University of  
 Birmingham (UK)  
 Belgian Road Safety Institute (IBSR/BIVV) (B)  
 Centro di ricerca per lo studio dei determinanti umani degli  
 incidenti stradali" (CESDUIS), University of Modena e  
 Reggio Emilia (I)  
 CTL – "Centro di ricerca per il Trasporto e la  
 Logistica", Università degli studi di Roma "La  
 Sapienza" (I)  
 Centro Studi Città Amica (CeSCAm), University of  
 Brescia (I)  
 Chalmers University of Technology (S)  
 Comité Européen des Assurances (CEA) (Int)  
 Commission Internationale des Examens de  
 Conduite Automobile (CIECA) (Int)  
 Confederation of Organisations in Road Transport  
 Enforcement (CORTE) (Int)  
 Czech Transport Research Centre (CDV) (CZ)  
 Dutch Safety Investigation Board (OVV) (NL)  
 European Federation of Road Traffic Victims (Int)  
 Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM)  
 Finnish Motor Insurers' Centre, Traffic Safety  
 Committee of Insurance Companies (VALT) (F)  
 Finnish Vehicle Administration Centre (AKE) (F)  
 Folksam Research (S)  
 Fondazione ANIA (I)  
 Foundation for the Development of Civil Engineering  
 (PL)  
 German Road Safety Council (DVR) (D)  
 Hellenic Institute of Transport (HIT) (GR)  
 Institute for Transport Studies, University of Leeds  
 (UK)  
 INTRAS - Institute of Traffic and Road Safety,  
 University of Valencia (E)  
 Motor Transport Institute (ITS) (PL)  
 Netherlands Research School for Transport,  
 Infrastructure and Logistics (TRAIL) (NL)  
 Nordic Traffic Safety Council (Int)  
 Parliamentary Advisory Council for Transport Safety  
 (PACTS) (UK)  
 Provincia di Crotone, Direzione Generale - Servizio  
 Sicurezza Stradale (I)  
 Road and Safety (PL)  
 Road Safety Authority (IE)  
 Road Safety Institute Panos Mylonas (GR)  
 Safer Roads Foundation (UK)  
 Swedish National Society for Road Safety (S)  
 Swiss Council for Accident Prevention (bfu)(CH)  
 Transport Infrastructure, Systems and Policy Group  
 (TISPG) (PT)  
 Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road  
 Safety (NO)  
 University of Lund (S)  
 Vehicle Safety Research Centre, University of  
 Loughborough (UK)

## Vorstand

Professor Herman De Croo  
 Professor Richard Allsop  
 Dr Walter Eichendorf  
 Professor Pieter van Vollenhoven  
 Professor G. Murray Mackay  
 Dieter-Lebrecht Koch  
 Dirk Sterckx  
 Ines Ayala Sender

## Geschäftsführer

Antonio Avenoso

## Geschäftsstelle

Ellen Townsend, Policy Director  
 Vojtech Eksler, Policy Analyst  
 Paolo Ferraresi, Financial Officer  
 Graziella Jost, PIN Programme manager  
 Evgueni Pogorelov, Communications Officer  
 Marco Popolizio, Project Officer  
 Gabriel Simcic, Project Officer  
 Ilyas Daoud, Project Officer  
 Francesca Podda, Project Officer  
 Silvia Branca, Intern

PRAISE Fact Sheets  
 Redaktion: Gabriel Simcic  
 gabriel.simcic@etsc.eu

Wenn Sie mehr über die Aktivitäten des ETSC und  
 eine Mitgliedschaft erfahren möchten, dann wenden  
 Sie sich bitte an:

ETSC  
 Avenue des Celtes 20  
 B-1040 Brussels  
 Tel. + 32 2 230 4106  
 Fax. +32 2 230 4215  
 E-mail: information@etsc.eu  
 Internet: www.etsc.eu

Für die Inhalte der PRAISE Reports zeichnet  
 ausschließlich der ETSC verantwortlich, sie geben  
 nicht notwendigerweise die Meinung der Sponsoren  
 wider. © ETSC 2010

PRAISE erhält finanzielle Unterstützung von der EU  
 -Kommission, dem DVR, der BfU, und der  
 Fundación MAPFRE

