

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

Interview with John Klee,  
Corporate Communi-  
cations Manager, 3M



### Interview mit John Klee, Leiter Unternehmenskommunikation bei 3M

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 vorliegende Fact Sheet schließt an den PRAISE Report "Reduzierung der Ablenkung beim Fahren" (Minimising In-Vehicle Distraction) an. 3M hat das Verbot der Nutzung mobiler Telefongeräte am Steuer als Unternehmenspolitik eingeführt, auch das Verbot der Nutzung von Freisprecheinrichtungen. Wir wollen verstehen, wie diese Politik eingeführt wurde, welche Auswirkungen sie hat und auch, wie sich dies in das umfassende Verkehrssicherheitsengagement von 3M einfügt. Hierzu führen wir ein Interview mit dem Leiter der Unternehmenskommunikation.

#### Inhalt:

Verkehrssicherheitsmanagement bei 3M	2
Mobilfunkpolitik bei 3M	2
Die Wirtschaftlichkeit	5
Weitere Aspekte der Verkehrssicherheitspolitik bei 3M	6
Kurzportrait	7
Über 3M	7

## **Verkehrssicherheitsmanagement bei 3M**

### **1. Wie hat sich das Sicherheitsniveau im Laufe der Jahre verbessert? Können Sie Zahlen hierzu nennen?**

Bei uns arbeiten rund 800 Firmenwagenfahrer. Die häufigsten Vorfälle betreffen Fahrer, die mit einem statischen Objekt wie einem Poller oder einer Wand zusammenstoßen. Der häufigste Unfall mit einem anderen Fahrzeug ist ein Heckaufprall eines anderen Fahrzeugs auf eines unserer Fahrzeuge – das passierte 2009 rund 20 Mal. Glücklicherweise sind Unfälle, durch die Mitarbeiter einige Tage krank sind und nicht zur Arbeit kommen können, selten – etwa 4 pro Jahr. Aber selbstverständlich unternehmen wir alles nur Mögliche, damit diese Unfälle überhaupt nicht mehr passieren.

### **2. Wie werden Entscheidungen zur Verkehrssicherheit bei 3M getroffen?**

Wir haben einen Lenkungsausschuss Flottenmanagement, der ganzjährig arbeitet und sich formell alle sechs Monate trifft. Dieses Team beschäftigt sich mit allen Aspekten des Flottenmanagements – von der Wahl der Autos für unsere Mitarbeiter bis hin zu Abgasregelungen und Sicherheitsüberlegungen. Ein Kernteam bestehend aus Führungskräften aus dem Personalwesen, der Finanzabteilung, verschiedenen Funktionseinheiten und Unternehmensbereichen, die unmittelbar mit den Kunden in Berührung kommen, wird von unseren Versicherungs- und Sicherheits-Experten beraten, wenn es um spezielle Fragen geht.

### **3. Haben Ihrer Meinung nach Unternehmen mit einem Außendienst die Pflicht mehr zu tun, als die Vorschriften verlangen?**

Bei 3M bemühen wir uns stets darum, unsere Geschäfte auf die "richtige Art und Weise" zu erledigen. Die geltenden Vorschriften sind für uns sehr wohl der Ausgangspunkt. Unser Ziel ist es allerdings, über die bloße Erfüllung der Regeln hinauszugehen. In Großbritannien z.B. ist die Nutzung einer Freisprecheinrichtung während der Fahrt absolut legal - wir aber haben sie unseren Mitarbeitern verboten. Es ist legal, aber es ist gefährlich - und wir wollen

nicht, dass unsere Mitarbeiter zur Gefahr für sich selbst oder andere Verkehrsteilnehmer werden.

### **4. Was ist Ihrer Meinung nach der Hauptgrund für die Anstrengungen Ihres Unternehmens im Bereich der Straßenverkehrssicherheit?**

Unser absoluter Mindestanspruch ist die Verpflichtung, dafür zu sorgen, dass unsere Mitarbeiter sicher, fit und gesund durch den Tag kommen. Alle unsere Mitarbeiter wissen, dass das Unternehmen keine unnötigen Risiken von ihnen verlangt, weder an ihrem Arbeitsplatz noch unterwegs. Wir können nicht neben ihnen am Steuer sitzen – aber unsere Mitarbeiter wissen, dass wir in allem, was sie tun, verantwortungsvolles Verhalten von ihnen erwarten.

Diese allgemeine Haltung ist wichtig - sie ist klar, einfach und leicht zu verstehen. Die Mitarbeiter können vielleicht eine Regel "vergessen", nicht aber, dass wir wollen, dass sie nach einem langen Arbeitstag sicher zu Hause bei ihren Familien ankommen.

## **Die Mobilfunkpolitik bei 3M**

### **1. Was sind die wichtigsten Bausteine der Mobilfunkpolitik bei 3M?**

Da gibt es wirklich nur eine einzige Regel, und die ist: Keine Handytelefonate während der Fahrt. Auch wenn unsere Mitarbeiter in ihren Privatautos unterwegs sind und mit ihrem privaten Handy telefonieren, dürfen sie keine geschäftliche Anrufe tätigen oder annehmen, außer sie parken sicher und mit angezogener Handbremse.

### **2. Wann und weshalb haben Sie angefangen, sich mit diesem Problem zu beschäftigen?**

Die britische Regierung hat neue Rechtsvorschriften eingeführt, nämlich das "Gesetz zur fahrlässigen Tötung und Totschlag im Unternehmensbereich" (Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act) im Jahr 2007. Auf Grundlage dieses Gesetzes können Unternehmen und Organisationen infolge von schwerwiegenden Management-

fehlern der fahrlässigen Tötung im Unternehmensbereich für schuldig befunden werden, womit sie eine grobe Verletzung der Sorgfaltspflicht begehen.

Uns erging es wie den meisten Unternehmen – wir fühlten uns aufgefordert, alle relevanten Unternehmensvorschriften auf den Prüfstand zu stellen. Im Rahmen dessen wurden wir auf Untersuchungen aufmerksam, die eine vier Mal höhere Unfallwahrscheinlichkeit der Fahrer durch die Nutzung eines Mobiltelefons während des Fahrens nachwies. Die Untersuchungen zeigten ganz eindeutig, dass Telefongespräche eine Ablenkung für den Fahrer bedeuten - und das gilt auch für das Telefonieren mit Freisprechanlage.

### **3. Haben Sie Kontakt zu einer Organisation oder zu Straßenverkehrssicherheits-Experten aufgenommen und deren Hilfe in Anspruch genommen bei der Vorbereitung Ihrer Sicherheitspolitik?**

Wir haben lange "Brake" unterstützt, ein Verein im Bereich der Verkehrssicherheit hier in Großbritannien. Brake hat uns wegen unserer Einstellung enorm unterstützt. Die führende britische Verkehrsforschungsinstitution Transport Research Laboratory TRL, die im übrigen ganz in der Nähe unserer Unternehmenszentrale hier in GB ansässig ist, hat uns auch Ergebnisse aus ihrer eigenen Forschung zur Verfügung gestellt. Wir haben diese Erkenntnisse genutzt, um unseren Mitarbeitern die Notwendigkeit unserer Politik zum Telefonieren am Steuer deutlicher zu machen.

TRL hat uns bei der Vorbereitung dieser Maßnahme nicht geholfen, uns aber sehr wohl mit wichtigen Forschungsdaten versorgt, wodurch wir unseren Mitarbeitern die Gründe für das Handy-Verbot viel besser erklären konnten.

### **4. Wie setzen Sie Ihre Politik durch? Wie gewährleisten Sie konkret, dass die Fahrer ihr Handy während der Fahrt ausgeschaltet lassen?**

3M-Mitarbeiter sind intelligente Erwachsene, und unsere Firmenkultur fördert selbstständiges Denken und die Übernahme

persönlicher Verantwortung. Die überwiegende Mehrheit sind Mitarbeiter, die sich an betriebliche Vorschriften. Unser Ziel war es von Anfang an, sie hinsichtlich der Gefahren durch die Ablenkung durch das Telefonieren am Steuer zu schulen. Wir wollten erreichen, dass sie am Steuer weder selbst anrufen noch Telefonate annehmen.

Dies würde sicherlich nicht für jedes Unternehmen funktionieren, das ist abhängig von den individuellen Unternehmenskulturen. Wir konzentrieren uns jedoch lieber auf Schulung als auf Disziplinarverfahren.

### **5. Was passiert, wenn Sie einen Fahrer beim Telefonieren mit dem Handy erwischen?**

Gelegentlich hört man im Büro einen Kollegen telefonieren, und dabei ist es offensichtlich, dass der Angerufene gerade fährt. Die Kollegen beenden dann sobald wie möglich das Gespräch und bitten um einen Rückruf "wenn Sie nicht gerade fahren und Sie gefahrlos telefonieren können." Dann wird im Büro oft darüber geredet, warum der Fahrer den Anruf sogar beantwortet hat, wo er zu diesem Zeitpunkt doch gerade am Steuer saß. Während der Fahrt selbst anzurufen ist inzwischen für viele Mitarbeiter genauso sozial inakzeptabel wie das Fahren unter Alkoholeinfluss - es ist als gefährlich und nicht tolerierbar anerkannt. Natürlich sind wie bei allen Vorschriften Disziplinarverfahren eine mögliche Option für Wiederholungstäter, die vorsätzlich die Regeln brechen, obwohl ihnen die Risiken ihres Verhaltens bekannt sind.

### **6. Wie oft ist das bei Ihnen vorgekommen?**

Bisher musste noch niemand Disziplinarverfahren durchlaufen. Ganz zweifellos sind einige Mitarbeiter mit dem Handy-Verbot nicht einverstanden oder mögen es nicht – und zwar, weil dies erhebliche Auswirkungen auf die Art und Weise hat, an die sie sich inzwischen bei der Erledigung ihrer Geschäfte gewöhnt haben. Aber darum geht es nicht.

Um Überzeugungsarbeit bei Mitarbeitern zu leisten, die das Handy-Verbot eventuell in Frage stellen, konnte ich schon immer "Brake"

bitten, uns einen ihrer Freiwilligen zu schicken – vielleicht ein Elternteil, dessen Kind durch einen Fahrer starb, der gerade in diesem Augenblick mit dem Handy telefonierte. Bisher waren wir dazu allerdings noch nicht gezwungen. Eine solche Reaktion unsererseits würde unserer Botschaft deutlich mehr Nachdruck verleihen, als ein Disziplinarverfahren es je könnte.

### **7. Was halten Ihre Mitarbeiter davon? Unterstützen sie das? Haben Sie mit ihnen darüber beraten?**

Wir haben mit ihnen nicht über das Handy-Verbot beraten. Denn sobald wir die mit Telefonaten am Steuer verbundenen Risiken verstanden haben, gab es keine wirklichen Argumente, ein solch unsicheres Verhalten weiter zuzulassen. Allerdings habe ich mit einigen Mitgliedern unseres Außendienstes darüber beraten, wie diese Politik kommuniziert werden sollte. Ich lud sie zu einem Treffen, erzählte ihnen, was wir verkünden wollten, und bat um ihre Meinung. Ich spürte, dass mir das bei der Entscheidung helfen würde, wie man das Verbot am besten in den Unternehmensregeln verankert. Die erste Reaktion hat mich dennoch überrascht. Einer unserer Jungs sagte nur: "Gut - es wurde aber auch Zeit! Wir wissen alle, dass es gefährlich ist, und es hätte schon längst verboten werden müssen." Mehrere unserer Außendienstler hatten nämlich angenommen – das wurde erst jetzt deutlich –, dass von ihnen sozusagen erwartet wurde, die ganze Zeit über telefonisch erreichbar zu bleiben. Sie waren gewissermaßen erleichtert, als wir klar stellten, dass wir keinesfalls wollten, dass sie entweder sich selbst oder anderen Verkehrsteilnehmern in irgendeiner Weise Schaden zufügen.

Die Reaktion einiger anderer war jedoch eher das, was ich erwartet hatte: "Dadurch wird mein Job viel schwerer." Sie waren nicht glücklich damit, und ich respektiere durchaus die Aufrichtigkeit der von ihnen geäußerten Ansichten. Aber wir hatten nicht wirklich vor zu sagen: "O.K., Ihr könntet jemanden dabei töten, aber macht einfach so weiter, macht Euch keinen Kopf."

Die Art der Anrufe beim Fahren waren in der Regel Nachfassanrufe. Während der Fahrt

können unsere Außendienstler aber z.B. keine detaillierten Preisverhandlungen führen. Die überwiegende Mehrheit der Anrufe war außerdem nicht entscheidend für den Unternehmenserfolg. Die Herausforderung besteht in einer vernünftigen Planung der Arbeitstage und Fahrten, so dass die Fahrer in regelmäßigen Abständen anhalten können, um selbst gefahrlos anzurufen oder angerufen zu werden.

Nach diesen Gesprächen erhielten wir ausgiebiges Feedback. Und zwar sagten uns viele, dass sie immer frustrierter würden, weil sie die Anrufer nicht erreichen konnten, wobei sie für einen Rückruf die eigene Fahrt unterbrechen. Dann folgte ein sehr undankbares Hin und Her, ein "Telefon-Ping-Pong" sozusagen. Beide Parteien riefen sich wechselseitig zurück, konnten aber leider nur Nachrichten auf dem AB hinterlassen. Inzwischen ist unser Außendienst mit Smartphones ausgerüstet. Wenn die angerufene Person nicht erreichbar ist, dann können unsere Außendienstler eine Email verschicken und sich auf diese Weise um den Anruf kümmern.

Seit der Einführung des Handy-Verbots im Jahr 2008 beobachten wir die Reaktionen unserer Mitarbeiter. Nach der jüngsten Umfrage im Juni 2010 fanden 42% das Verbot positiv – das ist deutlich mehr als die 19% Zustimmung bei der Einführung des Verbots. Nur 37% hielten nichts von dem Verbot – und das wiederum ist viel besser als die 56% Ablehnung im Jahr 2008.

### **8. Was haben Sie daraus gelernt, und was wäre Ihr wichtigster Tipp an andere Unternehmen?**

Es ist nicht die Aufgabe von 3M, anderen Unternehmen vorzuschreiben, wie sie ihre Geschäfte führen sollen. Wir freuen uns aber sehr, dass wir unsere Erfahrungen mit anderen teilen können. Wir sind "Business Champion" der "Driving for Better Business"-Kampagne, die von der britischen Regierung unterstützt wird. Wir haben mit vielen Unternehmen gesprochen, die verstehen wollen, wie wir das Verbot umgesetzt haben.

Da jedoch jedes Unternehmen anders ist, muss das Konzept für die Einführung eines solchen Verbots an die einzelnen Unternehmenskulturen angepasst werden. Ich weiß von einem Unternehmen, in dem die Fahrer regelmäßig Kontrollanrufe erhalten. Wenn sie darauf antworten und es klar ist, dass das während der Fahrt geschieht, dann erhalten sie Disziplinarstrafen. Das ist der richtige Ansatz für dieses Unternehmen - aber es wäre nicht der richtige Weg für 3M.

### **9. Wie kamen Sie darauf, dass auch die Verwendung von Freisprecheinrichtungen ein wichtiger Risikofaktor ist?**

Die Leute wissen, dass Handy-Gespräche während der Fahrt gefährlich sind. Die meisten von uns haben schon miterlebt, wie Fahrzeuge ziemlich chaotisch und unkontrolliert umherfahren, während der Fahrer damit kämpft, viele Dinge gleichzeitig zu tun. Er versucht zu blinken, wie wild zu lenken und außerdem das Telefon zu halten. Aus diesem Grund versteht jeder, warum das jetzt für rechtswidrig erklärt wurde.

Es gibt jedoch überzeugende Beweise, dass auch Telefonate mittels einer Freisprecheinrichtung erhebliche negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten haben können. Das Gespräch selbst verursacht die Ablenkung, da der Fahrer sich auf den Gesprächsinhalt anstatt auf die Straße und das Verhalten anderer Fahrzeuge konzentriert.

2009 haben 1.600 unserer Kunden an unserer Umfrage teilgenommen. 30% von ihnen gaben zu, beim Telefonieren mit einer Freisprecheinrichtung schon einmal eine Abfahrt verpasst zu haben oder falsch abgebogen zu sein. Man kann wohl sagen, dass dies aufgrund ihrer Ablenkung passierte. Diese Zahl stieg auf beunruhigende 52% der Vertriebsmitarbeiter, die 3 Tage oder länger pro Woche unterwegs waren. Das war wirklich faszinierend! Im Ergebnis hielten 44% der Befragten die Straßen für sicherer, wenn dies gesetzlich verboten würde. Aber nur 22% fanden, dass das Verbot auch tatsächlich kommen sollte, und bei den Außendienstlern hielten weniger als 10% das Verbot für richtig. Das mag

unlogisch klingen. Der Grund hierfür wurde später in der Umfrage klar. Denn 59% befürchteten von diesem Verbot negative Auswirkungen auf ihre Arbeit – und bei den Außendienstlern waren dies sogar 82%.

Ich denke, die Menschen verstehen dieses Thema auf einer intellektuellen Ebene. Aber es gibt immer noch eine starke emotionale Reaktion, weil wir uns alle so sehr an unsere ständige Verfügbarkeit gewöhnt haben.

### **10. Sollte Ihrer Meinung nach die Regierung weitere gesetzgeberische Schritte zur Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer unternehmen und weitere Sanktionen erlassen?**



Wenn ich das richtig sehe, dann würde die Regierung am liebsten nur Rechtsvorschriften erlassen, die auch wirksam umgesetzt werden können. Für die Polizei ist es relativ einfach zu erkennen, dass ein Fahrer sein Mobiltelefon ans Ohr hält, und damit kann sie das Gesetz gegen Telefonate am Steuer durchsetzen.

Bei Verstößen gegen das Verbot der Nutzung einer Freisprechanlage ist es jedoch viel schwieriger, einen Nachweis zu finden. Fahrer könnten sich mit Mitfahrern unterhalten oder gar ein Lied im Radio mitsingen. Ich denke, jemand muss die Ausgewogenheit zwischen polizeilicher Überwachung und den damit erforderlichen Ressourcen einerseits und dem Abgleich der Anruflisten mit der Zeit des angeblichen Anrufs überprüfen, um so eine erfolgreiche Strafverfolgung sicherzustellen.

### **Die Wirtschaftlichkeit**

#### **1. Welche finanziellen Vorteile ergeben sich bereits jetzt oder in Zukunft aus Ihren Verkehrssicherheitsprogrammen? Haben**

### **Sie diese berechnet bzw. haben Sie eine Vorstellung darüber?**

Wir haben diese Präventivmaßnahme ergriffen, weil wir ein bestimmtes Risiko erkannt haben. Es ging nicht darum, dass es bei uns im Unternehmen Unfälle gab, weil Mitarbeiter am Steuer mit dem Handy telefonierten. Es gibt also keine Statistiken "Davor" und "Danach" – also vor und nach der Einführung des Handy-Verbots. Auf alle Fälle ist der Nutzen hier eher ein moralischer als ein finanzieller. Wir würden niemals unsere Mitarbeiter und andere Verkehrsteilnehmer wissentlich in Gefahr bringen.

Ich denke, in allen Branchen nehmen die Kunden sehr wohl zur Kenntnis, wie Unternehmen ihre Mitarbeiter behandeln. Wenn ein Lieferant seine Mitarbeiter nicht gut behandelt, dann fällt es seinen Kunden schwer, darauf zu vertrauen, dass sie selber anders behandelt werden. 3M ist stolz auf seinen guten Ruf in Bezug auf korrektes Geschäftsgebahren. Ich denke auch, es gibt Vorteile für die Marke, wenn man als ein Unternehmen wahrgenommen wird, das das Wohlbefinden seiner Mitarbeiter so ernst nimmt.

Ich denke, unsere Kunden erkennen an, dass die Einführung eines solchen Verbots keine einfache Entscheidung war. Und ich hoffe, sie respektieren die Aufrichtigkeit unserer Absicht und unser Engagement – und sind zuversichtlich, dass wir sie mit der gleichen Sorgfalt behandeln.

### **3. Wie schätzen Sie selbst das Sicherheitsniveau von 3M im Vergleich zu Ihren Wettbewerbern ein?**

Einige unserer Fahrer fürchten, dass wir uns im Wettbewerb vielleicht dadurch selbst benachteiligen, dass wir Sicherheit und Gesundheit so ernst nehmen – und manchmal ist das für sie eine Quelle für Frustration. Sie verstehen zwar die Gründe für das Handy-Verbot, dennoch ist es nicht einfach für sie daran zu denken, dass Mitarbeiter bei Wettbewerbern mit einer laxeren Haltung gegenüber der Sicherheit telefonieren bzw. angerufen werden dürfen.

Dennoch können wir nicht zulassen, dass ein solches Denken die Sicherheit in den

Hintergrund drängt. Die Herausforderung besteht vielmehr darin, unsere Erreichbarkeit auf andere Art und Weise zu verbessern. So könnten wir unseren Kunden z.B. Festnetznummern anbieten, die sie anrufen können, wenn unsere Fahrer am Steuer sitzen.

### **4. Wird 3M eine Zertifizierung nach dem bevorstehenden ISO 39001-Standard für Straßenverkehrssicherheitsmanagement beantragen, sobald diese verfügbar ist?**

Das halte ich für unwahrscheinlich, denn das ist kein Kernbereich unseres Geschäfts.

### **Weitere Bereiche der Verkehrssicherheitspolitik bei 3M**

#### **1. Worin bestehen die anderen wesentlichen Elemente Ihrer Verkehrssicherheitspolitik bzw. -strategie?**

Wir haben eine sehr hohe Arbeits- und Gesundheitsschutzkultur. Unsere Standorte erhalten jedes Mal eine Anerkennung, wenn sie 1 Million Arbeitsstunden ohne Arbeitsunfall mit Ausfalltagen nachgewiesen haben. Würde in einem unserer Werke bei der Ausübung einer Tätigkeit festgestellt, dass das Unfallrisiko um den Faktor vier steigt, dann würden zweifellos Schritte zur Minderung dieses Risikos unternommen. Und da das Auto sozusagen eine Arbeitsplatzvergrößerung ist, gilt hierfür das Gleiche.

Das ist der allgemeine Hintergrund. Außerdem sind die Fahrer in unserem Unternehmen alle vier Jahre zur Teilnahme an einem Fahrtraining für defensives Fahrverhalten verpflichtet. Man kann schnell in schlechte Gewohnheiten verfallen. Die gelegentliche Auffrischung wird zur Hälfte in Form von Unterricht in den Seminarräumen und zur Hälfte in Form von Beurteilung des Verkehrsverhaltens im Realverkehr durchgeführt. Sie eignet sich hervorragend, um den Teilnehmern den Aspekt Sicherheit mehr als deutlich vor Augen zu halten.

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

Nein - sie sind verpflichtet, sich an die gesetzlichen Vorschriften des jeweiligen Landes zu halten.

### 3. Können Sie sicherstellen, dass Ihre Fahrer ihre Sicherheitsgurte tragen?

Nein - dies ist gesetzlich vorgeschrieben und sie sind verpflichtet, alle gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen.

### 4. Was tun Sie in Bezug auf Alkohol am Steuer? Wie stellen Sie sicher, dass Ihre Mitarbeiter nicht trinken und dann fahren?

Unsere Fahrer werden ermuntert, Alkoholkonsum in Verbindung mit Fahren gänzlich zu vermeiden. In jedem Fall müssen sie sich an die gesetzlichen Vorschriften halten.

### 5. Gibt es andere Ihnen bekannte Formen der Ablenkung von Fahrern abgesehen von der Handy-Nutzung, und wie gehen Sie diese in Ihren Unternehmensrichtlinien an?

Ja – unsere Mitarbeiter dürfen während der Fahrt weder essen noch trinken. Für Firmenwagenfahrer gilt außerdem ein Rauchverbot.

### 6. Erklären Sie Ihren Fahrern die Bedeutung der Fahrtauglichkeit, also gesunden Lebensstil, gesunde Ernährung, ausreichend Schlaf, usw.?

Ja, diesen Bereich decken wir in unserem "3M Drivers Guide" ab, einem Handbuch für alle unsere Firmenwagenfahrer. Unsere Mitarbeiter sind angehalten, ihre Tage vorausschauend zu planen und längere Fahrten alle zwei Stunden durch 15 Minuten Pause zu unterbrechen. Ebenso sollen sie die Auswirkungen von Wetterbedingungen, Straßenzustand, persönliche Kondition oder Arzneimittelwirkungen etc. auf ihre Fahrleistungen überprüfen.

### 7. Möchten Sie weitere Themen ansprechen?

Einige Unternehmen haben mit uns über unser Handy-Verbot gesprochen, da sie die Einführung eines solchen Verbots in ihrem Unternehmen überlegen. Sie alle wissen, dass es aufgrund der natürlichen Bedenken wegen der Produktivität und der möglichen Auswirkungen auf die Unternehmen schwierig ist, eine solche Entscheidung zu treffen. Auch

für uns hätte es eine schwierige Entscheidung gewesen sein können – schließlich war sie es aber nicht. Der Grund dafür ist ganz einfach: Wenn man hohe Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz hat, dann kann man eine Gefahr, die das Unfallrisiko um einen Faktor vier erhöht, nicht einfach ignorieren!

#### Kurzbiografie

John Klee ist Leiter Unternehmenskommunikation bei 3M in Großbritannien und Irland. In dem vielseitigen Technologieunternehmen ist er sowohl für interne als auch externe Kommunikation zuständig. Der von ihm gewählte Ansatz zum Verbot des Telefonierens am Steuer bei 3M sollte Herz und Verstand ansprechen. Damit ist er maßgeblich daran beteiligt, dass die Mitarbeiter die Gefahren des Telefonierens am Steuer auch wirklich verstehen.

#### Über 3M

3M ist ein vielseitiges Technologieunternehmen mit einem Firmenwert von \$23 Mrd. Seit 1902 entwirft 3M innovative Produkte, die dazu beitragen, dass die Welt gesünder, sicherer und produktiver wird. Zu den namhaften 3M-Marken gehören Scotch, Post-it, Scotchgard, Thinsulate und Scotch-Brite.

3M beschäftigt rund 75.000 Mitarbeiter weltweit und unterhält Niederlassungen in mehr als 65 Ländern. Bei 3M werden Zehntausende innovativer Produkte für Kunden auf ganz unterschiedlichen Märkten produziert. Seine über 40 Technologieplattformen in über 40 Unternehmensbereichen haben Auswirkungen auf nahezu jeden Aspekt des modernen Lebens. 3M-Innovationen spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrssicherheit. Seine Materialien werden bei Nummernschildern, Verkehrsschildern und Straßenmarkierungen verwendet. Die Fahrer können diese früher sehen und schneller reagieren – das ist ein Beitrag zur Unfallverhütung. 3M bietet auch reflektierende Konturmarkierungen für LKWs zur Erhöhung der Sichtbarkeit. Außerdem bietet 3M ein Geschwindigkeitsinformationssystem (Driver Feedback Sign DFS) an, das die Geschwindigkeit vorbeifahrender Autofahrer anzeigt. [www.3M.com](http://www.3M.com) .

## 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  
 Francesca Podda, Intern

PRAISE Fact Sheets  
 Redaktion: Ellen Townsend  
 ellen.townsend@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

