

ETSC interview with DB Schenker

ETSC Interview mit DB Schenker



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 September veröffentlichten PRAISE Report über Sicherheitsausrüstung im Fahrzeug an, der unter PRAISE Report 1 www.etsc.eu/PRAISE-publications.php abgerufen werden kann.

Inhalt

Die Spedition DB Schenker	2
Verkehrssicherheitsmanagement bei DB Schenker	2
Sonderthema: Alkohol	3
Sonderthema: Geschwindigkeit	4
Sonderthema: Sicherheitsgurte	4
Weitere Themen	5

Die Spedition DB Schenker

DB Schenker Schweden bietet Unternehmen auf dem schwedischen Markt nationale und internationale Logistik-Dienstleistungen an. Derzeit ist DB Schenker vorwiegend im Gütertransport auf der Straße tätig. Zu den DB Schenker-Kunden zählen vor allem große und mittelständische Unternehmen aus der Industrie, der gewerblichen Wirtschaft und der Ernährungsbranche. DB Schenker Schweden hat Verträge mit rund 300 Speditionen als Subunternehmer geschlossen, die über eine Flotte von insgesamt 4.000 Fahrzeugen verfügen. Eine der Speditionen ist eine Schwestergesellschaft, Schenker Åkeri AB, mit 530 Fahrzeugen.

Straßenverkehrssicherheitsmanagement bei DB Schenker

1. DB Schenker hat die schwedische Vision Zero für Sicherheit im Straßenverkehr übernommen - was hat diese Entscheidung ausgelöst?

DB Schenker ist der führende schwedische Logistikdienstleister für den Straßengütertransport, unsere Flotte verfügt über mehr als 4.000 Fahrzeuge. Eine Vielzahl unterschiedlicher Gesichtspunkte veranlasst uns, für sichere Fahrzeuge und für ein korrektes und sicheres Verhalten unserer Mitarbeiter zu sorgen. Der auslösende Faktor für uns war jedoch die Vertiefung unserer Kontakte mit der Zentrale der schwedischen Straßenverkehrsbehörde SRA in Borlänge im Jahre 2002. Jeder schwere Unfall, in den ein bei DB Schenker unter Vertrag stehendes Fahrzeug beteiligt war, wurde eingehend untersucht. Um dieses Problem effizient anzugehen, wurde zusätzlich die heute noch bestehende Arbeitsgruppe "Schenker-Ola" eingerichtet – das war der Auslöser dafür, dass wir das Konzept Vision Zero für unser Unternehmen übernommen haben.

Nach unserem Verständnis haben Verkehrsunternehmen die Pflicht, alles nur in ihrer Macht Stehende zu unternehmen, um Unfälle zu vermeiden. Sie sollten sogar soweit nur irgend möglich noch weiter gehen, als sich lediglich an die grundlegenden Rechtsvorschriften zu halten. Der Ausgangspunkt muss immer eine echte Sorge um die eigenen Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer sein. Schließlich kann kein seriöses Unternehmen die Folgen eines schweren Verkehrsunfalls ignorieren.

Außerdem sind Investitionen in die Straßenverkehrssicherheit auch ein gutes Mittel zur Stärkung unserer eigenen Marktposition.

2. Seit 2004 gibt es in Ihrem Unternehmen eine Verkehrssicherheitsstrategie – können Sie diese kurz beschreiben?

Grundlage für unsere Strategie sind die von uns festgelegten Schwerpunktbereiche – diese machen unsere Verkehrssicherheitspolitik aus. Den Kern unserer Strategie bilden vier sehr wichtige, aber einfache Prinzipien:

- Keine Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Kein Alkohol oder Drogen
- Nie ohne Sicherheitsgurte
- Ordnungsgemäße Ladungssicherung

3. Wie hat sich das Sicherheitsniveau über die Jahre verbessert? Verfolgen Sie dies, und können Sie Zahlen hierzu nennen?

Noch nicht, aber wir hoffen, dass wir solche Statistiken in ein paar Jahren vorlegen können. Der Hauptgrund dafür ist, dass die oben genannten 4.000 Fahrzeuge nicht Schenker gehören, sondern den einzelnen von Schenker beauftragten Speditionen. Die Angaben zu Unfällen, Verletzten und Getöteten wurden bis Anfang dieses Jahres von den betreffenden Speditionen geführt. Seit dem 1. Januar 2009 haben wir ein interaktives Formular zur Meldung aller Arten von Verkehrsunfällen und auch der Unfallursachen, sofern diese festgestellt werden können. Damit beginnt für uns ein sehr wichtiger Monitoring-Prozess

4. Wie ist Ihr Verkehrssicherheitsmanagement organisiert?

Verkehrssicherheit ist Teil des Aufgabenkatalogs mehrerer Führungskräfte: Hauptverantwortlicher für die Verkehrssicherheitsarbeit innerhalb Schenker AB ist Herr Bo Hallams, Geschäftsführer Vertrieb und Mitglied der Geschäftsleitung. Verkehrssicherheit liegt auch in der Verantwortung unseres Umweltbeauftragten. Innerhalb der Disposition in der Bereichsleitung Landverkehr ist die Verantwortung für die Verkehrssicherheit organisatorisch in der Gruppe für Verkehrsentwicklung angesiedelt. Darüber hinaus obliegt jeder von uns beauftragten Spedition natürlich die unmittelbare Verantwortung für die Einhaltung der Gesetze und Vorschriften zur Straßenverkehrssicherheit.

5. Was ist die häufigste Unfallursache beim Transport auf der Straße?

Schlussfolgerungen zu ziehen ist schwierig, da die gemeldeten Unfallzahlen eher gering sind. Wir vermuten jedoch eine der Hauptursachen in der nicht situationsangepassten Geschwindigkeit. Zu dieser Schlussfolgerung sind wir nach der Teilnahme an Workshops mit Vertretern der SRA, der Verkehrspolizei und anderen Akteuren gekommen.

6. Wie erreichen Sie, daß Ihre Sicherheitsanforderungen oder Empfehlungen durch andere Speditionen, die mit Ihnen zusammenarbeiten, übernommen werden?

Wir veröffentlichen Informationen auf eine speziell für unsere beauftragten Spediteure eingerichteten Website, wir haben auch eine eigene Mitarbeiterzeitung. Doch am wichtigsten ist der direkte Dialog zwischen uns und den Eigentümern der betreffenden Speditionen.

7. Rechnen sich Ihrer Meinung nach Investitionen in Verkehrssicherheit?

Verkehrssicherheitsmaßnahmen dürften ganz klar zu Kosteneinsparungen beim Treibstoff und der Wartung bzw. Reparatur der Fahrzeuge führen. Wir können keine genauen Zahlen hierzu nennen, da dies Angaben der einzelnen Speditionen sind. Jedoch passen die Verkehrssicherheitsaktivitäten unserer Ansicht nach ganz allgemein sehr gut zu unseren eigenen Anliegen wie Umwelt- und Qualitätssicherung usw.. Das kann nur gut sein fürs Geschäft. Zum Beispiel kennen unsere Kunden unsere hohen Sicherheitsstandards, die wir vor allem durch Publikationen wie unseren Nachhaltigkeitsbericht und durch die Teilnahme an Veranstaltungen wie Messen weiter verbreiten.

8. Werden Sie eine Zertifizierung nach der bevorstehenden ISO 39001 Richtlinie für Verkehrssicherheitsmanagement in Betracht ziehen?

Ja, wir sind bereits nach ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Das wäre nur logisch.

Sonderthema Alkohol

1. Was unternimmt Schenker AB vor allem gegen Alkohol am Steuer?

Unsere Schwestergesellschaft "Schenker Åkeri AB" verfügt über 530 Fahrzeuge. Seit 2006 haben wir jedes neue Fahrzeug mit Alkolocks ausgestattet. In der Regel sind etwa 15% der von Schenker AB in Schweden beauftragten Fahrzeuge – also Fahrzeuge unserer Subunternehmer – mit Alkolocks ausgestattet. Auch an unseren eigenen Terminals führen wir stichprobenartige Alkohol-Kontrollen durch.

2. Wie funktioniert Ihr Alkolock-Programm – können Sie das erklären?

Wir hielten dies für einen guten Weg sicherzustellen, dass schwere Nutzfahrzeuge nur von nüchternen Fahrern gefahren werden - das war unsere Motivation. Zuerst gab es Diskussionen über die zusätzlich erforderliche Zeit für das Starten des Fahrzeugs. Diese Sorge hat sich aber nun in Luft aufgelöst. Unsere Erfahrungen sind sehr positiv, und die Alkolocks scheinen bisher sehr gut zu funktionieren. Bisher jedenfalls wurden uns noch keine technischen Schwierigkeiten berichtet.

3. Und was passiert, wenn Sie einen betrunkenen Fahrer erwischen?

Ein Mitarbeiter mit Verdacht auf Alkoholkonsum wird festgehalten. Es wird sofort die örtliche Polizei gerufen, damit diese unmittelbar reagieren und beispielsweise einen Alkohol-Test durchführen kann. Je nach Ergebnis kontaktieren wir dann seinen Arbeitgeber, also die entsprechende Spedition. Es folgt eine Lagebesprechung, denn wir müssen uns sowohl um den Fahrer als auch um sein Fahrzeug bzw. seine Fracht kümmern – für beides müssen wir die bestmögliche Lösung finden. Später findet eine Nachbesprechung zwischen der Spedition und dem Niederlassungsleiter statt.

4. Erhoffen Sie sich von der schwedischen oder anderen Regierungen weitere Schritte zur Prävention von Alkohol?

Zusätzliche finanzielle Mittel für die Verkehrspolizei, damit diese häufigere Verkehrskontrollen durchführen kann – das hätte wahrscheinlich einen positiven Effekt.

Sonderthema: Geschwindigkeit

1. In Bezug auf das Geschwindigkeitsmanagement – was sind die wichtigsten Bausteine Ihrer Unternehmenspolitik ?

Ganz einfach: keine überhöhte Geschwindigkeit - und die Fahrer sollten immer ihre Geschwindigkeit der aktuellen Verkehrslage bzw. den aktuellen Straßenbedingungen anpassen. Durch die SRA haben wir gelernt, dass Geschwindigkeit der wichtigste Faktor für die Schwere eines Unfalls ist.

Schenker Åkeri AB hat selbst dafür gesorgt, dass die Geschwindigkeitsregler in den Fahrzeugen nicht über 80 km/h eingestellt werden können, während die Geschwindigkeitsbegrenzer auf 85 km/h eingestellt sind. Die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit für schwere Lastzugkombinationen (z.B. LKW oder Transporter mit Anhänger) ist 80 km/h, doch ein Transporter oder LKW ohne Anhänger kann 90 km/h fahren. Die Höchstgeschwindigkeit für andere Fahrzeuge beträgt normalerweise 90 km/h, 110 km/h oder 120 km/h.

Meistens werden die Geschwindigkeitsbegrenzer auf 85 oder 90 km/h eingestellt, um den Fahrzeugen einen gewissen Spielraum beim Überholen eines anderen Fahrzeugs oder an einer Steigung zu geben. Wir sind stolz darauf, dass wir unsere Geschwindigkeitsbegrenzer auf 85 km/h einstellen und nicht zulassen, dass die Fahrer die Tempomaten auf über 80 km/h einstellen. Somit kann der LKW bzw. Transporter ohne Anhänger trotz höherer Tempolimits nicht schneller als höchstens 90 km/h fahren.

2. Wie erklären Sie Ihren Fahrern, wie wichtig die Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit ist?

Es ist schwierig, die Einstellung zum zu schnellem Fahren zu ändern. Regelmäßig informieren wir unsere Fahrer auf unserer Internetseite über die Sicherheit im Straßenverkehr und die Folgen von zu schnellem Fahren. Dort haben wir auch ein interaktives Lernprogramm für Verkehrssicherheit für unsere Fahrer eingestellt.

3. Führen Sie Überprüfungen durch, um diese Empfehlung durchzusetzen? Wenn ja wie, wie sehen diese aus?

In der Vergangenheit haben wir die Kontrollen von Fahrzeugen mit Schenker-Schriftzug mit Hilfe der schwedischen Gesellschaft für Verkehrssicherheit NTF durchgeführt. Jetzt erhalten wir zweimal im Jahr Informationen durch die SRA. Sie führt Geschwindigkeitsmessungen auf Streckenabschnitten mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 50 km/h, 70 km/h und 90 km/h durch. Aus ihren Berichten wird deutlich, dass wir immer noch ein Problem überhöhter Geschwindigkeit auf den Streckenabschnitten mit den niedrigsten Tempolimits haben. Daraus haben wir gelernt: Bis wir unser Ziel erreichen, wird es um einiges länger dauern, als wir im Jahr 2004 vorausgesehen hatten. Und unser Ziel ist: Keine Raser mehr unter unseren Fahrern!

4. Sollen die schwedische oder andere Regierungen mehr zur Vorbeugung vor Geschwindigkeitsübertretungen unternehmen?

Zusätzliche finanzielle Mittel für die Verkehrspolizei würden auch hier wahrscheinlich Wirkung zeigen, denn so können häufigere Verkehrskontrollen durchgeführt werden.

Sonderthema: Sicherheitsgurte

1. In Bezug auf die Sicherheitsgurte – was sind die wichtigsten Bausteine Ihrer Unternehmenspolitik?

Auch hier sollten sich alle unsere Fahrer an das Gesetz halten und immer mit Sicherheitsgurten fahren. Derzeit sind rund 60% der Fahrzeuge mit Gurtwarnern ausgestattet, und nach und nach werden wir immer mehr damit ausstatten.

2. Was passiert, wenn Sie nicht angeschnallte Fahrer erwischen?

Wir informieren ihren Arbeitgeber, d.h. die entsprechende Spedition, über den Vorfall und fordern sie auf, ihre Fahrer an unsere Regeln zu erinnern. Wir bitten dann die Spedition um ein Feedback.

Weitere Themen

1. Gibt es noch andere Unfall- bzw. Verletzungsursachen, die Auswirkungen auf Ihr Unternehmen haben? Wenn ja, was unternehmen Sie dagegen bzw. welche Gegenmaßnahmen planen Sie?

In Schweden und insbesondere in der Umgebung von Göteborg gab es eine Reihe von so genannten Kipp-Unfällen. Die regionale SRA hat eine Gruppe zur Untersuchung der möglichen Ursachen eingerichtet. Dies führte u.a. zur Aufstellung neuer Verkehrszeichen, die schwere LKWs vor scharfen Kurven warnen. Bei Schenker gibt es nun eine spezielle Warnung bei einer ungleichmäßigen Lasten- bzw. Ladungsverteilung zwischen dem LKW und dem Anhänger. Ein leerer Lkw mit einem voll beladenen Anhänger ist ein Gespann, das besonders vorsichtig und langsam gefahren werden muss.

2. Wie gehen Sie mit schwerer zu erkennenden Risikofaktoren um, wie zum Beispiel (mangelnde) Fahrtauglichkeit aufgrund von Müdigkeit, Medikamenten oder gesundheitlichen Problemen? Haben Sie hier schon Maßnahmen in der Planung?

Wir haben keine konkreten Pläne, aber es findet ein aktiver Arbeitsprozess statt, und wir hoffen, für solche künftigen Herausforderungen gerüstet zu sein.

3. Mit welchen besonderen Sicherheitsausrüstungen sind Ihre Fahrzeuge bereits ausgestattet und wie sehen Ihre Planungen aus?

Wir haben kürzlich unsere Fahrzeuge in Schweden mit neuen Handcomputern zum Scannen der Fracht ausgestattet. Viele unserer Speditionen haben ihre Fahrzeuge bereits außerdem mit einer so genannten "Black Box" zur Erfassung des Kraftstoffverbrauchs und der Geschwindigkeit ausgerüstet.

4. Welche Rolle spielt die Verkehrssicherheit bei Ihrer Routenplanung?

Die Routenpläne werden in Zusammenarbeit zwischen Schenker und den entsprechenden Speditionen festgelegt, um sicherzustellen, dass genügend Zeit für die Erledigung der Aufträge bleibt. In diesem Sinne setzen die Liefertermine die Fahrer nicht unter Druck und verführen sie so auch nicht zum Rasen.

Der ETSC dankt DB Schenker für diese Interview. Fragen zu DB Schenker können Sie an Monica Jadsen Holm richten.
Monica.Holm@dbschenker.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
 Gabriel Simcic, Project Officer
 Daniel Ugarte, Project Officer
 Francesca Podda, 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 2009

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

