

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

February

10

Fact Sheet

2

ETSC interview with Suckling Transport

ETSC Interview mit Suckling Transport



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 ergänzt den im Februar 2010 veröffentlichten PRAISE-Report 2: "Fit für die Straßenverkehrssicherheit: Von der Risikobewertung bis zur Schulung" - zu finden unter www.etsc.eu/PRAISE-publications.php .

Inhalt

Die Spedition Suckling Transport	2
Interview mit Peter Larnar, Geschäftsführer, Suckling Transport:	
Verkehrssicherheitsmanagement bei Suckling Transport	2
Geschäftsszenario	7
Fahrschulung	8
Weitere Themen	10

Die Spedition Suckling Transport

Suckling Transport hat sich seit 1987 auf den Transport von Kraftstoff im Straßenverkehr spezialisiert und liefert fast zwei Milliarden Liter brennbare Flüssigkeiten pro Jahr aus. Die Spedition betreibt 65 Tanklastzüge, Sattelzüge mit Tankauflieger und hat 200 Mitarbeiter in Großbritannien. Normalerweise fahren die Fahrzeuge in der Ausführung des betreffenden Kunden (z.B. Shell und Jet) oder von TankShare, einer Eigenmarke von Suckling Transport. Das Unternehmen konkurriert in einem Marktsegment, das von großen, multinationalen Unternehmen wie DHL und Wincanton dominiert wird. Um im Wettbewerb erfolgreich zu sein, muss sich Suckling Transport differenzieren – und Verkehrssicherheit scheint hierfür das beste Unterscheidungsmerkmal zu sein. Daher hat Suckling Transport 2008 das Zero Incident Project (ZIP) ins Leben gerufen.

Unten sehen Sie ein Foto von Peter Larner, Geschäftsführer von Suckling Transport, wie er Gordon Johnstone einen Scheck als Anerkennung dafür überreicht, dass das schottische Team unter seiner Leitung es geschafft hat, eine Million Kilometer vollkommen unfallfrei zu fahren. Die Zielvorgabe "1 Million km" ist ein wichtiger Teil des

ZIP-Projekts, denn dadurch können die Mitarbeiter eine Wohltätigkeitsorganisation "adoptieren", die von Suckling Transport eine Spende erhält, wann immer ein Team die 1 Million km unfallfrei schafft.

Interview mit Peter Larner, Geschäftsführer, Suckling Transport:

Verkehrssicherheitsmanagement bei Suckling Transport

1. Was hat Sie zu den Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit in Ihrem Unternehmen veranlasst?

Als Geschäftsführer muss ich jede ernste Gefahr für die Zukunft des Unternehmens erkennen. Liquiditätsengpässe z.B. sind als Bedrohung leicht zu erkennen – glücklicherweise haben wir aber nicht damit zu kämpfen. Eine solche Bedrohung wäre sicherlich, wenn in einem schrumpfenden Versicherungsmarkt keine Versicherung mehr eine Police für unsere Unternehmensfahrzeuge ausstellen würde. So kam es, dass ein hoher Sicherheitsstandard zu einer Voraussetzung für unser langfristiges Unternehmenskonzept wurde.



Durch seinen projektorientierten Führungsstil hat Suckling Transport viel Anerkennung für Best Practice im Umweltbereich und für Innovationen erhalten. Damit schien es 2008 nur selbstverständlich, das Zero Incident Project (ZIP) ins Leben zu rufen. Diese Sicherheitsinitiative begann mit einem Projektteam, das überlegte, wie das Unternehmen Unfälle oder Zusammenstöße gänzlich verhindern konnte. Die drei wichtigsten im Rahmen des Projekts untersuchten Bereiche waren technische Entwicklungen, Fahrertraining und betriebsinterne Verfahren.

All unsere erreichte Kenntnis spricht gegen das Konzept der "Null Unfälle". Das Britische Normungsinstitut sagte einmal über mich, es "mache mir Spaß, gegen den Strom zu schwimmen, indem ich die vorgefassten Meinungen auf den Kopf stelle". Das Erreichen von "Null Unfällen" ist so eine vorgefasste Meinung, der ich nicht widerstehen kann.

2. Können Sie die Verkehrssicherheitsstrategie Ihres Unternehmens kurz zusammenfassen?

Für Suckling Transport steht Sicherheit an oberster Stelle. Wir stehen für diese Verpflichtung und übermitteln sie ganz konkret unserer Belegschaft in der Praxis, wobei wir keinerlei Abstriche bei der Sicherheit machen. Meine Rolle als Geschäftsführer besteht darin, eine stabile Sicherheitskultur zu schaffen, die die Belegschaft versteht und zu der sie beiträgt. Eins ist wichtig zu erkennen: Eine solche Kultur wird nur dann auf einen fruchtbaren Boden fallen und Früchte tragen,

wenn sich die Belegschaft ihr anschließt. Dies wird nicht gelingen, wenn sie der Belegschaft übergestülpt wird.

In der Praxis bedeutet dies, die Risikoexposition der Mitarbeiter durch Risikobewertungen zu minimieren. Dazu gehört auch eine umfassende Risikobewertung des Lieferortes und der Route. Von Unternehmensseite wird dies durch Managementvorschriften unterstützt, die die Einhaltung der Vorschriften zu Lenkzeiten, Geschwindigkeitsvorgaben, Nutzung von Mobiltelefonen und anderen sicherheitsrelevanten Faktoren gewährleisten. Im Rahmen dieses Modells werden Anreize für die Fahrer zur Verbesserung der Sicherheit geschaffen, es finden "Toolbox-Talks", d.h. thematische Mitarbeiterbesprechungen mit den Fahrern statt, und die Führungskräfte beobachten die Fahrer hinsichtlich ihres Sicherheitsverhaltens bei der Arbeit. Zur effektiven Sicherheitskommunikation an die Belegschaft nutzen wir unser vierteljährliches "News Bulletin" und den monatlichen "Sicherheit in Zahlen Newsletter". Unsere Instrumente auf formalerer Ebene sind die Ausschüsse für Gesundheit, Sicherheit und Umwelt, aber wir setzen auch Handbücher, Richtlinien und Verfahren ein. Und schließlich bieten wir Schulungen an, um zu gewährleisten, dass unsere Mitarbeiter über die notwendigen Fähigkeiten verfügen, um ihre Aufgaben sicher erledigen zu können.

3. Können Sie die Verbesserungen Ihres Sicherheitsniveaus über die Jahre mit Zahlen belegen?

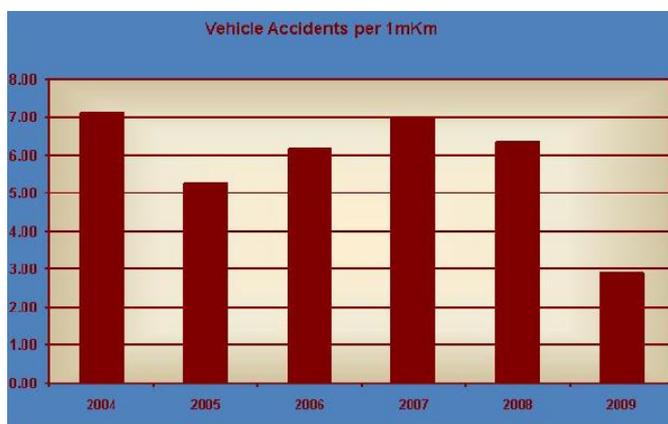


Abbildung 1: Unfälle pro 1 Million Kilometer

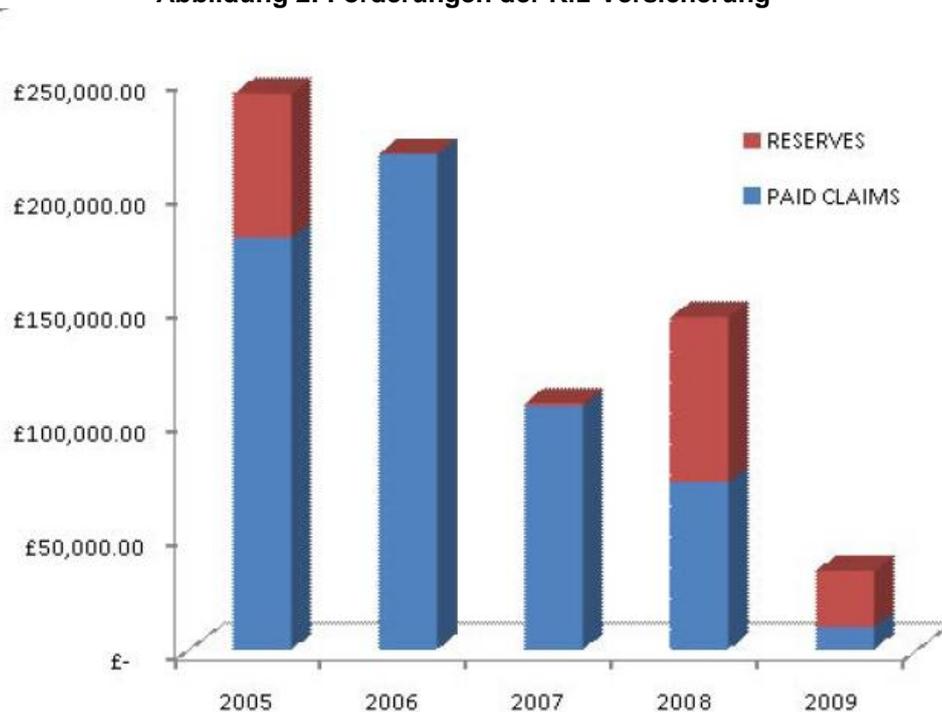
Abbildung 1 zeigt die deutliche Verbesserung bei der Unfallhäufigkeit im Jahr 2009. Zwischen 2004 und 2008 verzeichnete das Unternehmen zwischen 5,2 und 7,1 Unfälle pro 1 Million Kilometer. Dieser Durchschnittswert von 6,3 sank um über 50% auf unter 2,9 Unfälle pro 1 Million Kilometer im Jahr 2009.

Abbildung 2 zeigt eine 80%ige Verbesserung bei der Schwere der Unfälle. In den 4 Jahren vor 2009 beliefen sich die durchschnittlichen Forderungen der Kfz-Versicherung auf jährlich £ 180.850. Im Jahr 2009 sanken sie auf gerade mal £ 34.437.

4. Haben Sie für die Entwicklung Ihrer Maßnahmen zur Verkehrssicherheit Kontakt zu einer Straßenverkehrs-sicherheitsorganisation aufgenommen oder Berater beauftragt?

Im Laufe der Jahre haben uns unsere Kunden sehr gute Ratschläge gegeben - Shell, ConocoPhillips und andere große Ölkonzerne. Wir haben noch nie die Hilfe von Beratern in Anspruch genommen. Allerdings hat uns die Sicherheitsorganisation Brake sehr geholfen, und hier insbesondere einer ihrer Berater, Dr. Will Murray. Auch ist die Online-Beratung durch Organisationen wie RoadSafe sehr nützlich, und außerdem gehören wir zu den Unterzeichnern der EU-Charta für Straßenverkehrssicherheit.

Abbildung 2: Forderungen der Kfz-Versicherung



5. Wie ist Ihr Verkehrssicherheitsmanagement organisiert ? Gibt es z.B. eine Person, die ausschließlich für Verkehrssicherheit zuständig ist, oder ist es nur eine von vielen Aufgaben einer Führungskraft?

Wir haben einen Safety Manager (Sicherheitsbeauftragten) und einen Assistenten, aber Sicherheit muss unter Leitung des Geschäftsführers stehen, damit ihr Stellenwert von allen Mitarbeitern auch verstanden wird. Auch ich nehme die Sicherheitsaufgaben unseres Management teams wahr – das ist sehr wichtig. So halte ich z.B. Vorträge zum Thema Sicherheit und unterhalte einen sehr effizienten Informationsaustausch mit unseren Fahrern.

6. Was ist die häufigste Unfallursache bei Suckling Transport?

Für uns sind Unfalluntersuchungen eine Informationsquelle. Wir nutzen sie, um aufgrund der gewonnenen Informationen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und das wiederum senkt die Unfallhäufigkeit. Ein wichtiger Bestandteil dieser Arbeit ist daher die Erfassung aller Vorfälle einschließlich der Zero-Cost-Vorfälle, also auch solcher Vorfälle, für uns kostenneutral sind.

Die wichtigsten Unfallursachen liegen im Verhalten unserer eigenen Fahrer sowie in dem anderer Unfallbeteiligter. Überhöhte Geschwindigkeit kommt bei uns selten vor. Wenn einer unserer Fahrer aber zu schnell unterwegs ist und dadurch einen Unfall verursacht, dann erfassen wir dies getrennt vom Verhalten des Fahrers. Unangemessene Geschwindigkeit wird eher als vorsätzliche Handlung angesehen als, sagen wir, eine Fehleinschätzung seitens unserer Fahrer. Wir haben in den letzten Jahren einen erheblichen Arbeitsaufwand betrieben, um die Auswirkungen von überhöhter Geschwindigkeit und Ermüdung zu senken. Außerdem haben wir dafür gesorgt, dass die Fahrer deutlich seltener rückwärts fahren müssen – damit haben diese beiden unfallverursachenden Faktoren deutlich abgenommen.

Abbildung 3 zeigt den Anteil der Vorfälle nach Ursachen. Die Zahl der Vorfälle pro Ursache sank im Jahr 2009 (s. Abb. 4). Der deutlichste Rückgang ist bei den Unfällen zu verzeichnen, die durch das Verhalten unserer eigenen Fahrer ausgelöst wurden. Dies ist auf Änderungen unserer Trainingsmethoden zurückzuführen.

Abbildung 3: Unfallursachen 2008-2009

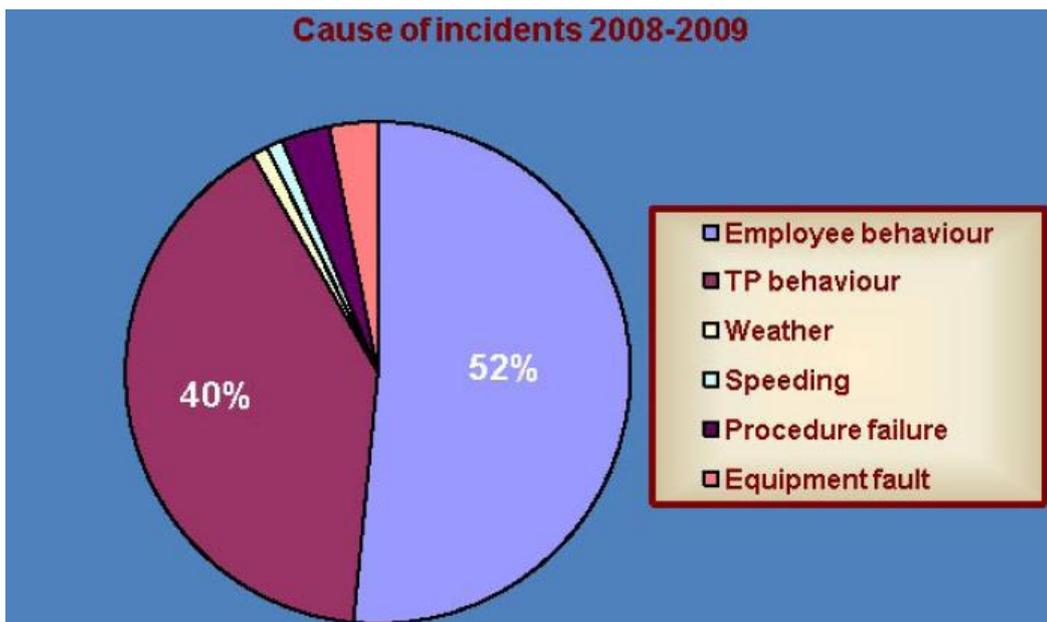
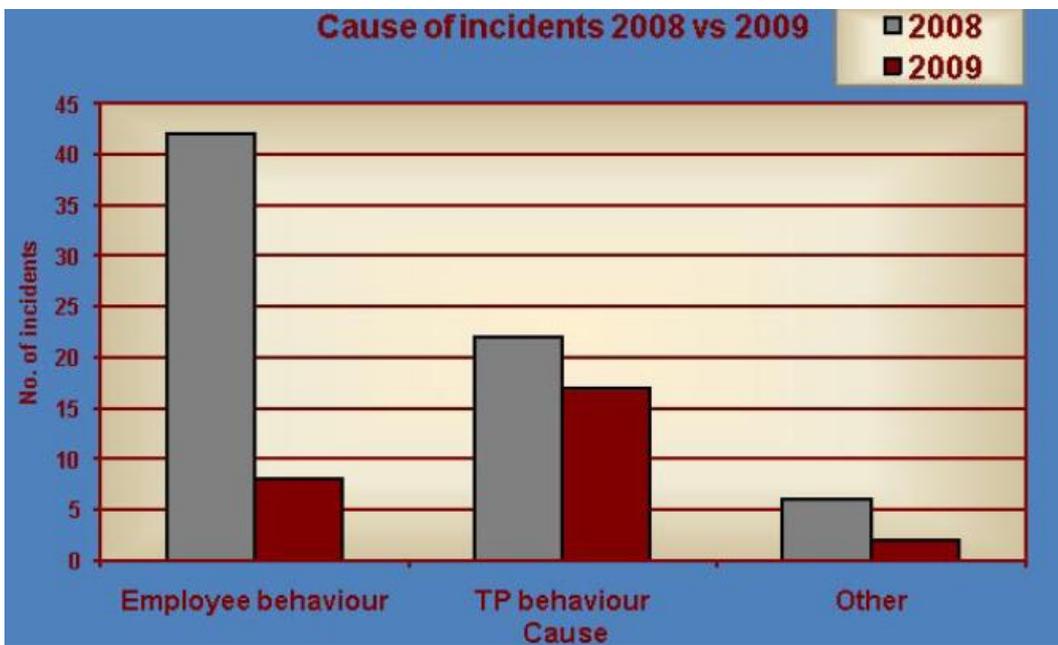


Abbildung 4: Unfallursachen – Vergleich 2008 zu 2009



7. Wie kamen Sie zu dieser Schlussfolgerung? Wie erheben Sie die Daten?

Jeder Vorfall wird untersucht, um die eigentliche Ursache festzustellen. Die Methoden zur Unfallermittlung haben sich im letzten Jahr auch verbessert. Wir hören nicht beim Verhalten des Fahrers oder Dritter auf, sondern wir suchen nach der Ursache dahinter. Es wird interessant sein zu sehen, wie sich unsere Sicht der Ursachen ändert, während sich unsere Geschicklichkeit bei der Aufdeckung von Ursachen verbessert. Die von uns erfassten Informationen werden mit einer monatlichen Auflistung von Forderungen abgeglichen, die wir von unseren Versicherern erhalten.

8. Haben Ihrer Meinung nach Speditionen die Pflicht, über die gesetzlichen Vorgaben zur Verkehrssicherheit des Landes hinauszugehen, in dem sie tätig sind?

Ja, zweifellos. Die Gesetzgebung sieht lediglich den erforderlichen Mindeststandard vor. Wenn Suckling Transport sich von seinen Wettbewerbern unterscheiden will, dann muss es über diese Mindeststandards hinaus gehen. Eine Sicherheitskultur, die nur auf Grundlage

der Mindeststandards basiert, ist nicht ehrgeizig genug und vermittelt der Belegschaft völlig falsche Signale.

9. Was sollte Ihrer Meinung nach der Ausgangspunkt für ein Unternehmen mit ehrgeizigen Zielen sein?

Wie schon beim Zero Incident-Projekt geschehen, müssen wir Risiken analysieren und Mittel und Wege zu deren Beseitigung suchen. Eine Anhebung der Standards, wie z. B. häufigere ärztliche Untersuchungen der Fahrer und verbesserte Verfahren zur Überprüfung der Fahrtauglichkeit kann zwar zu höheren Kosten führen. Ein Unternehmen unserer Größe muss diese Entscheidungen jedoch treffen. Selbst wenn Suckling Transport der günstigste Anbieter wäre, würden potentielle Kunden es nicht glauben. DHL oder Wincanton würden immer als die kostengünstigere Option wahrgenommen werden. Daher können wir nie über den Preis konkurrieren. Wir können nur über die Leistungsmerkmale Service und Sicherheit konkurrieren - und dafür müssen wir den Anspruch haben, die Besten zu sein. Die Meßlatte in kurzen Abständen anzuheben ist Teil dieses Prozesses .

Geschäftsszenario

1. Haben Sie die bereits erzielten finanziellen Vorteile errechnet, die Ihre Investitionen in die Verkehrssicherheit für die Vermeidung von Unfällen und Geschädigten bewirken? Vielleicht in Bezug auf Kraftstoffeinsparung, Einsparungen bei der Fahrzeugwartung oder den Reparaturkosten, oder durch geringere Versicherungsforderungen oder niedrigere Prämien?

Wir müssen unbedingt den Aktionären die Kosten-Nutzen-Analyse ganz deutlich vor Augen führen. Die Unfallkosten sollten sowohl die tatsächlichen Kosten als auch die möglichen Kosten bei Ausschöpfung des vollen Potentials einiger Vorfälle widerspiegeln. Geht man die steigenden Kosten für Versicherungsforderungen nicht an, dann könnte aufgrund dessen ein Unternehmen möglicherweise nicht mehr versicherbar sein – mit der Folge einer Firmeninsolvenz.

Die Kosten für sicherheitsrelevante Elemente sind oft sehr gering. Die Bordrechner bei unseren Fahrzeugen und andere Geräte, mit denen unsere LKWs ausgestattet sind, verbessern sowohl die Sicherheit als auch den Kraftstoffverbrauch. Nur wenige der sicherheits-relevanten Elemente, wie z. B. Rückfahrliften, erfüllen alleine diesen Zweck.

Den besten Nachweis für die finanziellen Vorteile der ZIP-Initiative, die unseren neuen Ansatz für die Fahrausbildung bereits enthält, liefern uns unsere Versicherer durch ihre Daten über die Kosten für Unfallschäden. Dies ist in der obigen Abbildung (Abb. 2) dargestellt, die deutlich geringere Schadenkosten im Jahr 2009 zeigt. Im vergangenen Jahr beliefen sich die Prämien für die Kfz-Versicherung auf £ 237.000. Für dieses Jahr erwarten wir hier geringere Versicherungsprämien.

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

Ganz sicher. Die großen Ölgesellschaften erwarten ein Höchstmaß an Sicherheit von ihren Auftragnehmern. Unsere Kunden führen regelmäßig intensive Sicherheitsüberprüfungen durch, um sicherzustellen, dass wir hier Höchstleistungen erbringen.

3. Wie passen Ihrer Meinung nach Ihre Sicherheitsmaßnahmen mit Ihren anderen Themen zusammen, nämlich Umwelt, Qualitätssicherung, Umsatz?

Es ist ein Irrglaube zu meinen, dass Unternehmen Sicherheit gegen andere wichtige Themen eintauschen müssen. Die Verantwortlichen bei Suckling Transport für die Bereitstellung eines qualitativ hochwertigen Service müssen sich um diese Themen kümmern, während sie gleichzeitig unsere Sicherheitspolitik und -verfahren in vollem Umfang einhalten. Einzelpersonen könnten versucht sein, die Zweckmäßigkeit über die Sicherheit zu stellen oder eine sicherheitstechnische Überprüfung der Ausstattung zu verschieben, um ein Lieferdatum einzuhalten. Jeder bei uns muss unbedingt verstehen, dass das nicht belohnt, sondern bestraft wird. Der "Gewinn" durch einen guten Service kann niemals für einen "Verlust" aufgrund eines sicherheitsrelevanten Vorfalles entschädigen – dies muss im Mittelpunkt der Sicherheitskultur eines Unternehmens stehen.

4. Überlegen Sie, ob Sie sich nach der bevorstehenden ISO 39001- Norm für Straßenverkehrssicherheits-Management-Systeme zertifizieren lassen? Die Veröffentlichung dieses Standards durch die ISO ist für das Jahr 2012 vorgesehen. Er wird daher von Bedeutung für jedes am Straßengüterverkehr beteiligte Unternehmen sein, das hohe Sicherheitsstandards im Straßenverkehr anstrebt.

Ja, wir werden sicherlich mit "Worldwide Quality Assurance" über ISO39001 reden. Wir sind bereits nach ISO 9001:2008 und BS EN 12798 zertifiziert. BS EN 12798 ist ein Sicherheitsstandard speziell für Speditionen zur Beförderung gefährlicher Güter. Wir wollen prüfen, welche Vorteile es hat, wenn wir BS EN 12798 durch ISO39001 ersetzen oder ergänzen.

Fahrschulung

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

Unsere Fahrer erhalten neben der spezifischen Ausbildung zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen von LKW-Fahrern "Certificate of Professional Competence CPC" und die Qualifizierung nach ADR-Richtlinien für Fahrer von Gefahrguttransportern ein Ausbildungsangebot bei Suckling Transport, das traditionell eine regelmäßig alle zwei Jahre durchgeführte Bewertung des Fahrverhaltens vorsieht. Die Fahrer werden beim Fahren von einem Kollegen beurteilt, der seinerseits extern durch den Britischen Verband der Güterverkehrsunternehmen speziell für diese Aufgabe ausgebildet wurde. Danach erhalten die Fahrer falls nötig eine Nachschulung.

2009 hat Suckling Transport seine Fahrzeuge mit Bordrechnern ausgerüstet, die Informationen über die Fähigkeiten des Fahrers hinsichtlich Sicherheit und geringem Kraftstoffverbrauch speichern. Dadurch wurde eine Trainingsumstellung möglich, nämlich Training dann, wenn es erforderlich ist, anstelle regelmäßiger Weiterbildung. Wir haben dann sechs Fahrer für unser neu gebildetes firmeneigenes Fahrlehrerteam ausgewählt. Sie besuchten einen einwöchigen Kurs bei Smith Systems, einem US-Spezialunternehmen hierfür. Diese Instruktoren wurden dann mit Mobiltelefonen und Laptops ausgestattet, so dass sie Berichte von den Bordrechnern empfangen und sich mit anderen Mitgliedern des Teams über die Beseitigung von festgestellten Mängeln im fahrerischen Können der Fahrer austauschen konnten. Die Bordrechner werden auch verwendet, um Nachschulungsbedarf zu ermitteln.

2. Weshalb haben Sie damit begonnen, was war Ihre Motivation?

Im Rahmen der ZIP-Initiative haben wir erkannt und uns davon überzeugt, dass "Interventions-Training", also Training im Bedarfsfall, das regelmäßige Training der Vergangenheit ersetzen sollte. Durch diese Umstellung können wir unsere Ausbildung wesentlich effizienter gestalten.

3. Haben Sie Ihre Mitarbeiter bzw. Fahrer bei der Entscheidung über die Investitionen in die Fahrausbildung einbezogen? Wenn ja, wie?

Die Sprecher der Gewerkschaftsvertreter sowie Vertreter der Abteilung für Gesundheit und Sicherheit berieten uns während der gesamten Zeit. Sobald das Fahrlehrerteam gebildet war, fanden weitere Konsultationen mit ihnen statt. Damit unsere neuen Instruktoren sich ganz sicher mit Lastwagen und der Ausrüstung an Bord im Einzelnen auskannten, haben die Ausbilder der Hersteller MAN und DAF sowie der Hersteller der Bordrechner RTL dem neuen Fahrlehrerteam die Geräte auch vorgeführt.

4. Und was meinen die Fahrer dazu? Unterstützen sie das?

Die Fahrer haben die Änderungen sehr unterstützt. Wir hatten vierteljährlich Mitarbeiterbesprechungen in jeder Betriebszweigstelle durchgeführt und uns über rege Teilnahme gefreut. Doch nach Rücksprache mit der Belegschaft wurde beschlossen, dass wir dabei weniger abstrakt über Straßenverkehr im Allgemeinen diskutieren sollten, sondern eher praxisnah über tatsächliche Unfälle und Beinaheunfälle. Unsere neuen Trainingspläne stammen aus diesen Diskussionen.

In einem frühen Stadium der ZIP-Initiative haben wir den Grund dafür herausgefunden, warum sich über mehrere Jahre die Unfallhäufigkeit bei uns nicht verbessert hatte. Wir waren nämlich in Wirklichkeit Opfer unseres eigenen Erfolgs. Je weniger Unfälle wir hatten, desto weniger Chancen hatten wir, korrigierend einzugreifen. Paradoxerweise sind die hohen Unfallzahlen bis 2005 der Grund für die rasante Verbesserung. Denn diese ständige Quelle direkter und indirekter Ursachen versetzte uns in die Lage, Abhilfemaßnahmen einzuleiten.

Wir wollten auf keinen Fall, dass diese Informationsquelle versiegt. Deshalb haben wir Anreize für Fahrer geschaffen, Berichte über Beinaheunfälle und potenzielle Vorfälle vorzulegen. Vorher habe ich mich mit den einzelnen Fahrern zusammengesetzt und versucht herauszufinden, warum sie solche Berichte nur ungern vorlegen wollten.

Die Antwort war ganz einfach: Diese Berichte schufen zusätzliche Aufgaben, sie sahen nur wenig tatsächlichen Nutzen darin. Außerdem, erhielten sie nur wenig Feedback für diese Berichte

Deshalb haben wir das PIR-Formular (Potential Incident Report: Bericht zu Potenziellen Vorfällen) vereinfacht und das Feedback an die Fahrer verbessert. Und vor allem bat ich die Fahrer, sich folgendes Szenario vorzustellen: Sie sitzen hinter dem Steuer und in der Fahrerkabine ertönt ein akustisches Signal, um sie so vor einem Unfallschwerpunkt oder einer anderen Gefahr zu warnen. Das wäre durchaus möglich, erklärte ich ihnen, weil uns die Technologie hierfür zur Verfügung steht, aber - noch wichtiger -, weil einer ihrer Kollegen Einzelheiten der Gefahr in einem PIR-Bericht eingetragen hatte. Damit wurden ihnen die Vorteile von Risikoerkennung und Kommunikation ganz deutlich vor Augen geführt, und das wiederum war der Auslöser dafür, dass die erforderliche Zusammenarbeit mit unseren Fahrern nun endgültig sichergestellt ist. 2009 erhielten wir über 300 Berichte über Beinaheunfälle von unseren Fahrern. Nun können wir damit beginnen, die hieraus gewonnenen Informationen in statische oder dynamische Daten für die neue akustische Warneinrichtung für die Fahrer umzuwandeln.

5. Nach welchen Kriterien haben Sie die für Ihr Unternehmen am besten geeigneten Trainingsarten festgelegt?

Unser Geschäftsführer und unser Sicherheitsbeauftragter haben sich unterschiedliche Systeme für defensives Fahrtraining angesehen. Wir hatten vorher immer mit FTA (Britischer Verband der Güterverkehrsunternehmen) zusammengearbeitet und nutzen noch immer sonstige Leistungen dieser Organisation. Allerdings haben wir beschlossen, uns auf das "Smith System" umzustellen. Das Smith System Driver Improvement Institute ist ein weltweit operierendes Unternehmen zu Schulung und Nachschulung von Fahrern. Dazu gehörte, dass ein Ausbilder dieser Organisation aus den Vereinigten Staaten zu unserem Hauptsitz kam und eine Woche mit unserem Fahrlehrerteam verbrachte. Abgesehen von der Ausbildung selbst, war die Woche, die die Ausbilder in einem Hotel in der Nähe unseres Hauptsitzes zusammen verbrachten, auch eine große Gemeinschaftserfahrung.

6. Haben Sie Verbesserungen aufgrund dieser Maßnahmen messbar festgestellt?



Das Smith System Training Team

Unser Hauptmotivator für das Zero Incident-Projekt war vor allem, dass wir es nicht geschafft hatten, unsere Unfallbilanz seit 2004 zu verbessern. Nach Abschluss von ZIP (s. Abb. 1 und 2) stellten wir allerdings eine deutliche Verbesserung sowohl bei der Häufigkeit als auch der Schwere der Unfälle fest. Viele der Elemente des ZIP wurden schrittweise eingeführt, und dadurch können wir die Verbesserungen kontinuierlich nachverfolgen.

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

Ohne eine ausgeprägte Sicherheitskultur als Grundlage wäre weder irgendeiner der praktischen Aspekte des ZIP noch die Änderung des Fahrertrainings erfolgreich verlaufen. Sie würden ja auch kein Haus bauen, ohne zuvor die Fundamente zu legen, nicht wahr?

Bei Vertragsabschluss zwischen Suckling Transport und Shell und ConocoPhillips wechselten 100 respektive 40 Fahrer zu uns bzw. erhielten Verträge gemäß der TuPE-Regelung, nach der die Belegschaft im Falle einer Unternehmensübernahme alle Arbeitsbedingungen zum neuen Arbeitgeber mitnimmt. (INFO: Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Betriebsteilen = Verordnung der EU zur Angleichung der Rechtsgrundsätze, die in England durch die TUPE Regulations abgedeckt sind (Richtlinie 2001/23/EG). Es dauerte einige Jahre, bis die Belegschaft uns glaubte, dass uns Sicherheit tatsächlich wichtiger ist als Service. Die Fahrer sind natürlich bestrebt, den Endkunden immer zufrieden zu stellen, indem sie die Lieferung trotz aller Hindernisse und Widrigkeiten abschließen. Sie verbinden Service mit dem Erhalt und der Sicherheit der Arbeitsplätze. Unsere Sicherheitskultur kann sich nur durchsetzen, wenn wir praktisch nachweisen können, dass man mit diesem Verhalten immer auf der sicheren Seite ist. Also – Geduld und schaffen Sie die Voraussetzungen, denn eine gute Idee alleine reicht nicht.

Weitere Themen

1. Gibt es trotz der von Ihnen getroffenen Maßnahmen bisher noch ungelöste Probleme? Wenn ja, welche Gegenmaßnahmen wollen Sie ergreifen?

Unfälle sind Ergebnis einer Kombination direkter und indirekter Ursachen. Direkte Ursachen sind häufig das Ergebnis von Fehlverhalten seitens des Fahrers. Daher ist es wichtig, die Rolle der Aus- und Fortbildung in diesem Prozess zu verstehen.

Wenn ein neuer Fahrer bei uns seine Stelle antritt, dann befindet er sich in einem Zustand der "unbewussten Inkompetenz", das heißt, er weiß nicht, dass er auf Training angewiesen ist. Sobald ein Training beginnt, wird er "bewusst inkompetent" – nämlich dadurch, dass er seinen Trainingsbedarf anerkennt. Nach Durchlaufen des Trainings geht er über in einen Zustand der "bewussten Kompetenz". Und durch Auffrischkurse bleibt er hoffentlich während seiner ganzen Beschäftigungszeit in diesem Zustand.

Leider können Menschen durch Selbstgefälligkeit sich auch zurückentwickeln. Beispiel: Ein Fahrer findet bei seinen täglichen Fahrzeugkontrollen über einen längeren Zeitraum keine Mängel am Fahrzeug. Schließlich kommt er fälschlicherweise zu dem Schluss, dass solche Kontrollen überflüssig sind, weil nur ein geringes Risiko besteht. Und so hört er entweder mit dieser täglichen Routine auf oder wird unachtsamer, bis sich dann schließlich ein Unfall ereignet.

Wenn wir dieses Problem lösen, dann halten wir damit den Schlüssel zu unserem Ziel "Null Vorfälle" in der Hand, denn nur vorausschauendes Handeln kann Unfälle vollkommen verhindern. Die Beobachtung der Fahrer durch die Führungskräfte zu ihrem Sicherheitsverhalten während der Arbeit ist nur einer der von uns mit diesem Ziel eingeführten Prozesse.

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

Suckling Transport hat zweierlei Drogen-/Medikamenten- und Alkoholtests eingeführt, nämlich zufällige und solche, die bei (begründetem) Verdacht durchgeführt werden. Jedes Jahr kontrollieren wir 10% der Belegschaft nach dem Zufallsprinzip. Alle 2 ½ Jahre unterziehen wir unsere Fahrer einer ärztlichen Überprüfung, die Gesundheit der über 60-Jährigen wird jedes Jahr kontrolliert.

Wir haben Berater für Arbeitsmedizin und ein Programm zur Kontrolle der Fahrtauglichkeit (a) bei der Einstellung, (b) alle 2,5 Jahre (c) nach einem Zwischenfall, (d) nach jeweils 3 kleineren Abwesenheiten innerhalb eines laufenden Jahres und (e) nach einer längeren Abwesenheit.

Stellen wir fest, dass die mangelnde Fahrtauglichkeit die Unfälle mit verursacht hat, dann würden wir in Zukunft die in diesem Verfahren verwendeten Parameter erhöhen – zum Beispiel dadurch, dass wir (d) auf 2 Fehlzeiten verkürzen.

3. Sind Ihre Fahrzeuge bereits mit bestimmten Sicherheitsausrüstungen ausgestattet bzw. planen Sie diese für die Zukunft? Wenn ja, warum, und wie wollen oder werden Sie die Verwendung einer solcher Ausstattung überwachen?

Im Rahmen unseres Zero Incident Projects wurden auch 14 sicherheitstechnische Vorrichtungen getestet. Einige bezogen sich auf Tank- und Schlaucharmaturen, aber viele waren ganz allgemeine Produkte, die auf der Zugmaschine eingesetzt wurden. Dazu gehörten ein auf der Fahrerkabine befestigter Objekt-Sensor, eine Rückfahrhilfe auf dem Anhänger, ein Spurhalteassistent und ein Fahrzeugstabilitätssystem. Diese wurden im Rahmen des Projekts beobachtet, und Fahrer und Kunden wurden über deren Eignung befragt. Die akzeptierten Produkte wurden entweder nachgerüstet oder als Kaufkriterium für künftige LKW angegeben. Die abgelehnten wurden einfach als solche in der Dokumentation der Projektkontrolle erfasst.

4. Berücksichtigt Ihre Routenplanung die Verkehrssicherheit? Wie stellen Sie zum Beispiel sicher, dass Liefertermine die Fahrer nicht so unter Druck setzen, dass sie kräftig auf das Gaspedal treten? Berücksichtigen Sie bei Ihrer Planung die

sicherste bzw. kürzeste Route - vielleicht mit Hilfe von Satellitennavigation o.ä.?

Für jeden Lieferort wird eine Risikobewertung hinsichtlich des Standortes und der Route in Form eines Dokuments erstellt. Diese Daten werden in einer Datenbank in der Zentrale gespeichert. Außerdem wird in jeder Zweigstelle eine Datei mit den Unterlagen gespeichert.

Derzeit wird die Einhaltung der Geschwindigkeit von Führungskräften manuell im Rahmen unserer Routenplanung kontrolliert. Dazu gehören (a) Stichprobenkontrollen der im Fahrtenschreiber erfassten Geschwindigkeiten im Vergleich zu örtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen, (b) Kontrollen, dass die Ruhepausen nicht während der des Liefervorgangs eingelegt werden und (c) dass für Pausen sichere Parkplätze aufgesucht werden. Wir arbeiten derzeit mit den Lieferanten unserer Bordcomputer an der Einführung einer Reihe von Änderungen. Die erste prüft automatisch die Einhaltung der Geschwindigkeit durch das System. Nach meinen Informationen können diese automatischen Kontrollen alle zwei Minuten erfolgen. Die zweite beinhaltet GSM-Gebietsüberwachung ("Geo-Fencing") von Unfallschwerpunkten und sonstige Gefahren und warnt dann die Fahrer mittels eines akustischen Signals.



Der ETSC dankt Peter Larner, Geschäftsführer von Suckling Transport, für seinen wertvollen Beitrag. Fragen an unseren Interviewpartner richten Sie bitte an:
Peter.Larner @ sucklingtransport.co.uk

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
 Birgmingham (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 2010

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

