

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

November
10
Fact Sheet
4

ETSC interview with Transport for London (TfL) ETSC Interview mit Transport for London (TfL)



Ziel des 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 im Oktober 2010 veröffentlichten PRAISE-Report "Mehr Sicherheit auf dem täglichen Weg zur Arbeit" (Safer Commuting to Work) an. Durch eine Regelung der Londoner Verkehrsbehörde Transport for London (TfL) werden den Angestellten, die mit einem motorisierten Zweirad zur Arbeit kommen, freie Parkplätze an den Gebäuden der Hauptverwaltung zur Verfügung gestellt, sofern sie bestimmte Sicherheitskriterien erfüllen.

Inhalt

Transport for London	2
Interview mit Steve Connolly, Abt. Verkehrssicherheit (Road Safety Unit), TfL	2
Verkehrssicherheitsmanagement bei TfL	2
Berufspendler bei TfL	3
TfL und die Sicherheit motorisierter Zweiräder	4

Transport for London

Das Londoner Verkehrsunternehmen Transport for London (TfL) ist als lokales öffentliches Unternehmen für den größten Teil der Verkehrsträger im Großraum London zuständig. Seine Aufgabe besteht in der Umsetzung der Verkehrsstrategie und der Verwaltung der Verkehrsbetriebe in ganz London.

Interview mit Steve Connolly, Referat Verkehrssicherheit, Transport for London.

Steve ist der Koordinator des Londoner Teams für das eSUM-Projekt - "European Safer Urban Motorcycling" -, das sich mit der Sicherheit von Motorradfahrern befasst.

Innerhalb des Referates Verkehrssicherheit von Transport for London ist er für die Londoner Motorradpolizisten zuständig und für die "London Safety Camera Partnership", die Betreiber-gesellschaft der Verkehrsüberwachungskameras. Seine Aufgabe ist die Minderung der Anzahl und Schwere der Motorradunfälle in London.

Im Rahmen des EU-Projektes eSUM ist er für Motorradtrainings und Pilotprojekte zur Bewusstseinsbildung von Motorradfahrern zuständig. Außerdem liefert er in diesem Projekt Hintergrundinformationen für die Bereiche Überwachungs-kameras, vorgezogene Haltebereiche, motorisierte Zweiräder auf Busspuren, Analyse der Routen, BikeSafe für Mitarbeiter sowie mehr Sicherheit und

bessere Sicherheitselemente für motorisierte Zweiradfahrer.

Nach Abschluss des eSUM-Projekts Ende 2010 wird er für den TfL-Mobilitätsplan sowie für die Koordination der Nachfragesteuerung des TfL-Mobilitätsplans für die Olympischen Spiele 2012 verantwortlich sein.

Verkehrssicherheitsmanagement bei TfL

1. Hat eine öffentliche Einrichtung Ihrer Meinung nach die Pflicht, sich vorbildlich zu verhalten? Wenn ja – auf welche Weise?

Durch klare Informationen für die Nutzer aller Verkehrsmittel und Kampagnen zur Verkehrssicherheit erweist sich TfL als vorbildlicher Arbeitgeber. TfL ist sich auch seiner Verantwortung nicht nur für seine Mitarbeiter, sondern auch für die gesamte Londoner Bevölkerung bewusst.

2. Wie werden Entscheidungen zur Verkehrssicherheit der Mitarbeiter getroffen?

Ein wesentliches Element für die effiziente Verwaltung von Gesundheit, Sicherheit und Umwelt (GSU) ist ein systematischer Ansatz. Das ist allgemein anerkannt. Dies geschieht in der Regel und am effektivsten durch die Umsetzung des durch sorgfältige Dokumentation gestützten GSU-Managementsystems (GSU MS).



Innerhalb TfL wurde ein GSU-Managementsystem eingeführt. Dieses legt die übergeordnete Politik fest, die die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für Gesundheit, Sicherheit und Umwelt beschreibt. Es definiert die gemeinsamen Prozesse innerhalb des Gesamtunternehmens und bietet eine Orientierungshilfe bezüglich des Inhalts des GSU-Managementsystems für die einzelnen Geschäftsbereiche.

Die verschiedenen, unter dem Dach der TfL zusammengeschlossenen einzelnen Verkehrsträger verfügen über individuelle gut dokumentierte GSU-Management-Systeme, die auf die Anforderungen des GSU-Managementsystems des Gesamtunternehmens ausgerichtet sind.

3. Welche Sicherheitsmaßnahmen gelten für Ihren Fuhrpark?

Im Rahmen des oben beschriebenen GSU-MS haben die einzelnen Verkehrsträger unter dem Dach von TfL ihre eigenen Regelungen und Verfahren entwickelt, die für ihre individuellen operativen Leitlinien am besten geeignet sind.

Die Verwendung eines einzigen standardisierten Dokuments für alle Bediensteten wäre für uns nicht machbar. Unsere über 28.000 Mitarbeiter arbeiten an vielen Standorten. Sie verteilen sich auf 37 Standorte der Hauptverwaltung in der Londoner Innenstadt sowie auf dezentrale Büros, Bahnhöfe und Depots für Busse, U-Bahnen, regionale Vorortbahnen und Straßenbahnen.

Die Verantwortlichen für die einzelnen Verkehrsträger wissen selber sehr genau, wie ihr eigenes Unternehmen funktioniert und können so am besten über die individuelle Ausrichtung einzelner Schutzmaßnahmen entscheiden.

4. Gibt es einen Mobilitätsplan für Ihre Mitarbeiter?

Wir stellen in einem 22 Seiten umfassenden Dokument die Mobilitätsplanung innerhalb von TfL vor. Dort wird im Detail beschrieben, was bisher umgesetzt wurde, worauf die Planung abzielt, und es enthält Vorschläge, wie diese angestrebten Ziele erreicht werden könnten. Außerdem werden das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmer sowie mögliche Veränderungen vorgestellt. Grundlage hierfür sind bereichsübergreifende Erhebungen in allen Geschäftsbereichen des Unternehmens.

Weiterhin stellt der Plan konkrete ehrgeizige Ziele für 2011 vor, die Strategie und die Maßnahmen zur

Erreichung dieser Ziele sowie auch die Instrumente zur Überprüfung der Entwicklung.

TfL fördert aktiv die Einführung der Mobilitätsplanung für öffentliche und private Unternehmen in London.

Wir haben bereits die Studie "Best Practice für betriebliche Mobilitätsplanung für neue Entwicklungen" (Best Practice for Workplace Travel Planning for New Development) veröffentlicht - weitere Details hierzu unter:.....
<http://www.tfl.gov.uk/businessandpartners/15392.aspx>

Dies führte zu einigen beeindruckenden Ergebnissen, so u. a. zu einer um durchschnittlich 13% geringeren Pkw-Nutzung an Arbeitsstätten, für die Mobilitätspläne umgesetzt und nach der Einführung kontrolliert wurden.

Berufs- und Pendlerverkehre bei TfL

1. Wie haben sich die Unfallzahlen bei den Berufspendlern bzw. beruflich bedingten Fahrten im Laufe der Jahre verändert? Verfolgen Sie dies und können Sie Zahlen hierzu nennen?

Wir verfügen über Daten zu Verkehrsunfällen, an denen unser Personal beteiligt war, sofern diese mit offiziellen TfL-Fahrzeugen geschäftlich unterwegs waren. Diese Informationen werden analysiert, um Muster oder Umstände zu erkennen, die eventuell angegangen werden müssen.

Wir erfahren nur dann von Verkehrsunfällen, wenn sie ein TfL-Fahrzeug fahren oder wenn sie aufgrund des Unfalls krankheitsbedingt nicht zur Arbeit kommen können.

2. Wie sieht das Gesamtkonzept Ihrer Maßnahmen und Ziele zur Verbesserung der Sicherheit der Berufspendler unter ihren Mitarbeitern aus?

Wir bieten derzeit ein kostenloses Fahrradtraining an. Wir wollen so unser Personal zum Umstieg auf ein aktiveres Verkehrsmittel für den täglichen Weg von und zur Arbeit motivieren.

Darüber hinaus können Mitarbeiter kostenlos an einem TfL BikeSafe-Tag zur Beurteilung ihres fahrerischen Könnens teilnehmen. BikeSafe ist ein landesweites Programm zur Verringerung der Anzahl der Opfer von Motorradunfällen. Im Rahmen dieses Programms bieten Motorradfahrer der Polizei Zivilisten Fahrertraining für Fortgeschrittene an.

3. Welche Verkehrsmittel nutzen Pendler und Berufstätige bei TfL?

Von den Mitarbeitern in unserer Zentrale legen 48% den größten Teil ihrer Strecke mit dem Zug, 40% mit der U-Bahn, 4% mit dem Bus, 3% mit dem Rad und 2% zu Fuß zurück.

Die Schichtarbeiter unter unserem Betriebspersonal gelangen mit sehr unterschiedlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit. Sie leisten Schichtarbeit in zahlreichen Depots und Bahnhöfen bzw. Haltestellen im Netzverbund. Dabei arbeiten sie in Bussen, in der U-Bahn, in einem S-Bahn-ähnlichen Eisenbahnnetz (Overground), in der Light Railway (einer fahrerlosen Hochbahn in den Docklands), in Straßenbahnen und den River Services (Verkehr auf der Themse mit Booten und Katamaranen, Nutzung als Fähren, für Freizeit und Pendler) im gesamten Großraum London.

TfL und die Sicherheit motorisierter Zweiradfahrer

1. Welche Anforderungen gelten für Motorradfahrer, wenn sie Ihre Parkplatzregelung in Anspruch nehmen wollen?

Wenn die Mitarbeiter in den Genuss eines freien Parkplatzes für motorisierte Zweiräder kommen wollen, dann müssen sie ihre Papiere – also Führerschein, Versicherungsnachweis, "MOT Certificate" (TÜV-ähnliche Bescheinigung) – überprüfen lassen. Außerdem müssen sie eine Bescheinigung über die Teilnahme an einem Training für Motorradfahrer vorlegen.

Darüber hinaus unterzeichnen sie einen Verhaltenskodex und verpflichten sich zur Einhaltung der Regeln für die Nutzung des überwachten Parkplatzes. Jeglicher Verstoß gegen diese Regeln führt zu einer Verwarnung – mit der Folge, dass der Zugang zu den Parkplätzen widerrufen werden kann.

2. Welcher Art von Fahrertraining müssen sich Ihre Mitarbeiter unterziehen, um in den Genuss dieser Regelung zu gelangen?

Die Fortbildung kann nach einem der in Großbritannien anerkannten Programme durchgeführt werden. Die Teilnahme muss durch eine Bescheinigung nachgewiesen werden.

3. Wie reagieren Ihre Mitarbeiter auf diese Regelung?

Unsere Mitarbeiter sind davon sehr angetan. Sie bemühen sich sehr um die Teilnahme an einem Training.

4. Wie wird Ihrer Meinung nach diese Regelung die Sicherheit der Fahrer verbessern?

Durch die Verbesserung ihrer Fähigkeiten und ihre stärkere Sensibilisierung verringert sich die Gefahr für unsere Fahrer, dass sie an einem Verkehrsunfall beteiligt sind und verletzt werden.

5. Ist dies ein Anreiz für die Mitarbeiter, mit dem motorisierten Zweirad zur Arbeit zu kommen?

Was unsere Mitarbeiter vor allem an der Nutzung des motorisierten Zweirades für den Weg von und zur Arbeit hindert, ist das Fehlen eines gesicherten Parkplatzes. Wir stellen ihnen nun eine solche Einrichtung zur Verfügung, die auch schon eine Reihe von Fahrern zu einem Umstieg auf ein motorisiertes Zweirad für den Weg zur Arbeit bewegt hat.

6. Welchen Einfluss hat die Regelung darauf, dass die Fahrer auch ganz sicher ihre Fahrzeuge fachgerecht warten lassen?

Die Überprüfung der Gültigkeit ihrer Fahrzeugpapiere ist durchaus eine Motivation für die Mitarbeiter, ihr motorisiertes Zweirad ordentlich instand zu halten. Im Rahmen des vereinbarten und von den Mitarbeitern unterzeichneten Kodex wissen die Fahrer, dass sie ihren Parkplatz verlieren, wenn ihre Maschine z.B. Öl verliert.

7. Planen Sie eine Ausweitung des Systems?

Wir beabsichtigen, diese Parkplatz-Regelung für alle Gebäude unserer Zentrale einzuführen. Später soll das System auf unsere Depots und Bahnhöfe bzw. Haltestellen im gesamten Großraum London ausgedehnt werden.

8. Werden Sie diese Verfahrensweise auch anderen Arbeitgebern in London vorschlagen?

Andere Arbeitgeber sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht formell angesprochen worden. Wir werben jedoch für dieses System im Rahmen unseres kürzlich veröffentlichten online "Travel Advice Planning and Support (TAPAS)"-Paketes für Unternehmen, das Hinweise und Hilfe für Reisende enthält.

9. Was unternimmt TfL zur Verbesserung der Situation der motorisierten Zweiradfahrer im Stadtzentrum von London?

TfL finanziert derzeit 12 Vollzeit-Polizeibeamte unterschiedlicher Dienstgrade, die das Motorrad Tasking Team (MTT) bilden, eine Sondereinheit von

Verkehrspolizisten, die die Sicherheit der Motorradfahrer auf Londons Straßen verbessern.

Das MTT wurde mit der Durchführung der BikeSafe und ScooterSafe-Bewertungen für Motorradfahrer in London (www.bikesafe-london.co.uk) beauftragt. Es führt bestimmte Maßnahmen zur Kontrolle insbesondere von Motorradfahrern durch. Außerdem sollen diese Polizisten eine Art Anlaufstelle für junge Motorradfahrer oder solche, die es noch werden wollen, sein, damit diese verstehen, worum es beim Motorradfahren geht.

TfL beteiligt sich auch mehrmals im Jahr an zielgerichteten Werbekampagnen, die sowohl Fahrer von motorisierten Zweirädern als auch Autofahrer für Fragen der Sicherheit von motorisierten Zweirädern sensibilisieren sollen.

Zusammen mit Barcelona, Paris und Rom sind wir eine der vier Partner-Städte im Rahmen des eSUM-Projekts. Wir haben einen online abrufbaren Leitfaden zu Good Practice erarbeitet, der erfolgreiche Maßnahmen zur Motorrad-Sicherheit der ganzen Welt vorstellt. Weitere Informationen finden Sie unter www.esum.eu.

Zum Abschluss des Projekts wird eSUM Ende des Jahres ein Maßnahmenpaket vorschlagen, das sowohl den Rahmen als auch die Leitlinien für die Einführung von Maßnahmen zur Motorrad-Sicherheit und Schutzkonzepte liefert. Genutzt werden soll dies sowohl von Praktikern der Verkehrssicherheit als auch von örtlichen Behörden oder Stadtverwaltungen in der gesamten EU.

Der ETSC dankt Steve Connolly für seinen wertvollen Beitrag.
Fragen an ihn sind zu richten an:
Steve.Connolly @ tfl.gov.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
 Ilyas Daoud, Project Officer
 Francesca Podda, Project Officer

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

